

1^{ère} ASSEMBLÉE SPÉCIALE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le lundi 26 février 2024, à 19 h

CENTRE COMMUNAUTAIRE DE CAP-ROUGE

Rencontre tenue en mode hybride

4473, rue Saint-Félix, Québec

PROCÈS-VERBAL

ÉTAIENT PRÉSENTS :

Mme Marianne Fleury	Présidente
Mme Marie-Ève Lacroix	Vice-présidente
M. Michel Lagacé	Trésorier
Mme Ariane Ste-Marie	Secrétaire
Mme Catherine Arrouart	Administratrice
M. Jean-Pierre Fillion	Administrateur
M. Denis Jean	Administrateur
M. Louis Martin	Conseiller municipal
Mme Anne Corriveau	Conseillère municipale

ÉTAIENT ABSENTS :

Mme Ariane Ste-Marie	Administrateur
----------------------	----------------

LE QUORUM EST CONSTATÉ

ASSISTENT ÉGALEMENT :

Mme Priscilla Lafond	Conseillère en consultations publiques
Sébastien Paquet	
Marc Des Rivières	

50 participants en salle et 110 en ligne

1^{ère} ASSEMBLÉE SPÉCIALE DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le **lundi 26 février 2024**, à 19 h

CENTRE COMMUNAUTAIRE DE CAP-ROUGE

4473, rue Saint-Félix, Québec

ORDRE DU JOUR TEL QU'ADOPTÉ

1. Ouverture de l'assemblée 19 h
2. Lecture et adoption de l'ordre du jour
- 3. Demande d'opinion et consultation publique**
Projet de Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge – Laurentien)
4. Divers
5. Levée de l'assemblée 21 h 30

1. Ouverture de l'assemblée

La présidente, Mme Marianne Fleury, ouvre la séance à 19 h 00.

2. Lecture et adoption de l'ordre du jour

Résolution CQCR-24-AS-01

Sur proposition de M. Michel Lagacé, appuyée par Mme Ariane Ste-Marie, l'ordre du jour est adopté.

3. Demande d'opinion et consultation publique

Projet de Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge – Laurentien)

Résolution CQCR-24-AS-02

Le conseil de quartier du Cap-Rouge recommande au conseil municipal de la Ville de Québec d'adopter le projet de *Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement des Rivières sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231, sous réserve que :*

À l'unanimité, les administrateurs demandent :

1. Que l'usage commercial soit exigé au rez-de-chaussée des phases 1 et 2;
2. Qu'il soit spécifié qu'uniquement l'usage habitation est autorisé aux étages;
3. Que l'étude acoustique prévue pour les phases 3 et 4 soit également exigée pour les phases 1 et 2;
4. Qu'un stationnement pour vélos soit aménagé pour encourager la mobilité active.

À l'unanimité, les administrateurs demandent également à la Ville que :

- Une attention particulière soit portée à l'aménagement donnant accès et entourant le site et que tous les modes de déplacement soient considérés;
- La Ville révise la priorisation de l'intersection Jean-Gauvin/Charles-Albanel figurant actuellement trop loin dans la liste des intersections accidentogènes de la ville.

De plus, sur dissidence, un administrateur demande que la hauteur du projet soit revue en abaissant d'un étage les 4 bâtiments projetés.

Voir document en annexe

4. Divers

5. Levée de l'assemblée

Sur proposition de M. Denis Jean, secondée par Mme Marie-Ève Lacroix, l'assemblée est levée à 21 h 30.

Procès-verbal préparé par Mme Priscilla Lafond

Mme Ariane Ste-Marie, secrétaire

M. Jean-Pierre Fillion, président

Signé

Signé

Modifications réglementaires concernant le site du 1221, rue Charles-Albanel

Projet de Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge – Laurentien)

Activité de participation publique



Assemblée publique de consultation et demande d'opinion au conseil de quartier du Cap-Rouge

Date et heure

Lundi 26 février 2024, 19 h

Lieu

Centre communautaire de Cap-Rouge, 4473, rue Saint-Félix, salle Nicolas-Juneau

La rencontre est tenue en mode hybride.

Déroulement de l'activité

1. Accueil et présentation des intervenants;
2. Présentation du déroulement;
3. Rappel du cheminement d'une demande de modification à la réglementation d'urbanisme et du processus de consultation prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la Politique de participation publique de la Ville de Québec;
4. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la consultation publique et de la demande d'opinion au conseil de quartier;
5. Mention que la fiche synthèse présentant le projet de modification réglementaire est disponible sur place et en ligne;
6. Mention que le projet de modification à la réglementation d'urbanisme contient des dispositions susceptibles d'approbation référendaire. Les modalités pour déposer une demande de participation référendaire ainsi que la carte des zones concernées et des zones contiguës sont disponibles pour le public;
7. Présentation du projet de modification à la réglementation d'urbanisme par la personne-ressource;
8. Rappel de la tenue d'une consultation écrite dans les 7 jours qui suivent la consultation publique;
9. Période de questions et commentaires du public;

10. Période de questions et commentaires du conseil de quartier;
11. Recommandation du conseil de quartier.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal (règlement à compétence ville)

Projet

Secteur concerné

Arrondissement Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge, quartier du Cap-Rouge

Description du projet et principales modifications

Un centre commercial de quartier est situé dans la rue Charles-Albanel, dans le quartier du Cap-Rouge. Le bâtiment n'est plus au goût du jour (profondeur trop grande) et la demande pour les établissements commerciaux est moins importante depuis quelques années.

Un projet de redéveloppement en quatre phases a été présenté aux autorités municipales. Un atelier participatif a aussi été fait avec la population du secteur. Les phases 1 et 2, situées en front de la rue Charles-Albanel, sont à vocation mixte, soit une composante commerciale et résidentielle. Les deux autres phases, situées en arrière-lot, sont exclusivement résidentielles. Le bâtiment existant présentement sur le site sera progressivement démoli.

Le zonage actuel prévoit uniquement des usages commerciaux et un usage public. La fonction résidentielle n'est pas autorisée.

La réalisation du projet nécessite l'ajout de l'usage résidentiel.

Dans le cas de la phase 1, environ 25 logements sont prévus. Un maximum de 30 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

La phase 2 prévoit environ 90 logements. Un maximum de 100 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

La phase 3 comprend environ 50 logements. Un maximum de 60 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

La phase 4 prévoit environ 70 logements. Un maximum de 80 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

Pour les phases 1 et 2, les commerces de vente au détail et services, les restaurants, les bureaux de professionnels de la santé et les bureaux administratifs seront autorisés. Dans ce dernier cas, une limite de 2 500 mètres carrés par bâtiment est prévue, le tout conformément au règlement de contrôle intérimaire régissant les superficies de bureaux à l'échelle de la Ville.

Lors de l'atelier d'échanges, les citoyens du secteur ont manifesté des préoccupations relativement à la hauteur des futurs bâtiments et l'importance d'une transition harmonieuse entre les lots résidentiels de la rue Germaine-Lecours et le site du projet.

En conséquence, il est proposé de réduire la hauteur maximale autorisée de 15 mètres à 13 mètres pour les deux bâtiments adjacents au secteur résidentiel à l'est. De plus, la rangée d'arbres à l'est du site sera protégée et même bonifiée, via l'ajout d'un écran visuel, d'une

profondeur de 6 mètres au plan de zonage. Un arbre mort devra être remplacé par un nouveau. Pour les bâtiments situés à l'ouest du site, une hauteur maximale de 23 mètres est prévue.

Concrètement, quatre nouvelles zones seront créées, soit une par phase. Outre la hauteur et la composante commerciale, la principale distinction entre les zones sera le pourcentage d'aire verte exigé. Celui-ci varie de 15 % à 50 % selon les zones. Les caractéristiques du site expliquent cette variation du pourcentage d'aire verte entre les phases. La présence d'arbres à l'est du site fait augmenter le pourcentage pour les deux lots situés à l'est. De même, de la plantation d'arbres est prévue entre l'autoroute au nord du site et les bâtiments à proximité.

Globalement, le projet permet de remplacer un site presque entièrement couvert d'asphalte par une surface végétalisée et arbustive largement bonifiée. Le site comprend présentement 12 % d'aire verte. Après réalisation des quatre phases, un pourcentage de 37 % sera atteint. Le projet soutient d'ailleurs l'objectif suivant du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (PDAD) : augmenter le couvert végétal dans la ville, en multipliant les arbres, notamment en bordure des voies de circulation.

Une partie des cases de stationnement devra être souterraine. Des jardins communautaires à l'usage des futurs résidents sont également prévus. Cet élément contribue à l'atteinte de l'objectif de la Vision de l'habitation d'aménager des lieux de rencontre animés*. De plus, la présence de commerces dans les deux bâtiments ayant front dans la rue Charles-Albanel permet de consolider les commerces de proximité du secteur.

Compte tenu de ce qui précède, il est dans l'intérêt public de créer quatre nouvelles zones sur le site du projet. Le tout permet d'assurer une gradation des hauteurs entre l'est et l'ouest du site, tout en modulant le pourcentage d'aire verte en fonction des différentes phases du projet.

*Ville de Québec, Vision de l'habitation, p.12.

Création des nouvelles zones **37132Mc**, **37133Mc**, **37134Hc** et **37135Hc**, à même une partie de la zone 37103Cb :

Nouvelle zone 37132Mc (phase 1), prévoir les spécifications suivantes :

- Ajouter – Usage *H1 Logement isolé* — 10 log. min. 30 max.
- Ajouter – Usage *C1 Services administratifs* — superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment.
- Ajouter – Usage *C2 Vente au détail et services*.
- Ajouter – Usage *C20 Restaurant*.
- Ajouter – Usage *P5 Établissement de santé sans hébergement*.
- Ajouter – Usage *R1 Parc*.

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 13 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 5 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 3 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 30 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.

- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.

Stationnement

- Ajouter – Type général.
- Ajouter – « Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 35 % - article 586 ».

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Dans la nouvelle zone 37133Mc (phase 2), prévoir les spécifications suivantes :

- Ajouter – Usage *H1 Logement isolé* — 10 log. Min. 100 max.
- Ajouter – Usage *C1 Services administratifs* — superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment.
- Ajouter – Usages *C2 Vente au détail et services*.
- Ajouter – Usage *C20 Restaurant*.
- Ajouter – Usage *P5 Établissement de santé sans hébergement*.
- Ajouter – Usage *R1 Parc*.

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 23 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 3 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 3 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 15 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.
- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.
- Ajouter – Disposition particulière – un retrait d'une profondeur de 3 mètres doit être appliqué au dernier étage d'un bâtiment principal, à partir d'une façade donnant dans la rue Charles-Albanel – article 692.

Stationnement

- Ajouter – Type général.
- Ajouter – « Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 35 % - article 586 ».

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Dans la nouvelle zone 37134Hc (phase 3), prévoir les spécifications suivantes :

- Ajouter – Usage *H1 Logement isolé* — 10 log. Min. 60 max.
- Ajouter – Usage *R1 Parc*.

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 13 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 3 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 9 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 50 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.
- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.
- Ajouter – Disposition particulière — « Limite intérieure de bruit aux abords d'une autoroute - article 734 ».
- Ajouter – Disposition particulière – « Un jardin communautaire doit être prévu - article 404 ».

Stationnement

- Ajouter – Type général.
- Ajouter – « Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 50 % - article 586 ».

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Dans la nouvelle zone 37135Hc (phase 4), prévoir les spécifications suivantes :

- Ajouter – Usage *H1 Logement isolé* – 10 log. Min. 80 max.
- Ajouter – Usage *R1 Parc*.

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 23 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 9 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 9 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 35 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.
- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.
- Ajouter – Disposition particulière – « Limite intérieure de bruit aux abords d'une autoroute - article 734 ».
- Ajouter – Disposition particulière – « Un jardin communautaire doit être prévu - article 404 ».

Stationnement

- Ajouter – Type général.
- Ajouter – « Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 50 % - article 586 ».

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Documentation disponible sur le site Web de la Ville de Québec

[Participation citoyenne — Projet résidentiel avec volet commercial au 1221, rue Charles-Albanel \(quebec.qc.ca\)](http://participation.citoyenne.quebec.qc.ca)

Participation

Administrateurs du conseil de quartier :

- M^{me} Marianne Fleury, présidente
- M^{me} Ariane Ste-Marie, secrétaire
- M. Marie-Ève Lacroix, vice-président
- M. Michel Lagacé, trésorier
- M. Jean-Pierre Fillion
- Mme Catherine Arrouart
- M. Denis Jean

Conseiller municipal

- M. Louis Martin, conseiller du district électoral Cap-Rouge-Laurentien

Personne-ressource

- M. Marc des Rivières, directeur du service du Transport et de la mobilité intelligente
- M. Sébastien Paquet, conseiller en urbanisme, Division de la gestion territoriale

Animation de la rencontre

- M^{me} Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations avec les citoyens et des communications
- M^{me} Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, Service des relations avec les citoyens et des communications (en ligne, période de questions et commentaires en ligne)

Nombre de participants

50 participants en salle : 7 administrateurs du conseil de quartier et 43 citoyens

110 participants en ligne

Recommandation du conseil de quartier

Le conseil de quartier du Cap-Rouge recommande au conseil municipal de la Ville de Québec d'adopter le projet de *Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement des Rivières sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231, sous réserve que :*

À l'unanimité, les administrateurs demandent :

1. Que l'usage commercial soit exigé au rez-de-chaussée des phases 1 et 2;
2. Qu'il soit spécifié qu'uniquement l'usage habitation est autorisé aux étages;
3. Que l'étude acoustique prévue pour les phases 3 et 4 soit également exigée pour les phases 1 et 2;
4. Qu'un stationnement pour vélos soit aménagé pour encourager la mobilité active.

À l'unanimité, les administrateurs demandent également à la Ville que :

- Une attention particulière soit portée à l'aménagement donnant accès et entourant le site et que tous les modes de déplacement soient considérés;
- La Ville révisé la priorisation de l'intersection Jean-Gauvin/Charles-Albanel figurant actuellement trop loin dans la liste des intersections accidentogènes de la ville.

De plus, sur dissidence, un administrateur demande que la hauteur du projet soit revue en abaissant d'un étage les 4 bâtiments projetés.

Options soumises au vote		Description des votes
Options	Nombre de votes	
A	0	Accepter la demande Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
B	0	Refuser la demande Recommander au conseil d'arrondissement de ne pas approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
C	7	Accepter la demande, avec proposition d'ajustement Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme, sous réserves.
Abstention	0	
TOTAL	7	

Questions et commentaires du public

- Citoyenne 1** : Elle craint que les automobilistes prennent la sortie donnant sur la rue Léon Roy quand la circulation bloque sur l'autoroute 40, ce qui augmenterait le flux de véhicules. Elle souhaite savoir si la Ville pense modifier le trajet du transport en commun pour encourager les résidents à l'utiliser, ce qui éviterait l'usage de l'auto dans les petites rues. Elle souligne le peu de transport en commun dans les environs de sa résidence.

Réponse de la Ville :

Nous rencontrons le RTC périodiquement pour présenter les nouveaux développements et déterminer s'ils doivent revoir leur desserte. Si le projet va de l'avant, ils seront informés et prendront connaissance des changements qui s'en viennent;
Si le projet du tramway voit le jour, il y aura une réorganisation du transport en commun dans le secteur.

- Citoyen 2** : Il demande le nombre d'unités de logement au total et si cela concerne toute la zone bleue telle que présentée.
Il souhaite comprendre les orientations de la Ville pour ce qui est d'éviter les engorgements. Il constate que :
 - On veut augmenter la densification à l'extérieur de la ville ce qui augmente le trafic;
 - D'après l'étude, on va mettre un arrêt obligatoire du côté de l'école, ce qui a pour conséquence que tout le monde va tourner sur Léon Roy pour l'éviter. C'est ce qui se passe actuellement;

- Les automobilistes veulent éviter les feux de circulation. On est obligé de mettre des bonhommes jaunes dans la rue lorsque les jeunes jouent;
- Là, on met un arrêt obligatoire ce qui fait qu'ils vont l'éviter encore plus. Ils ne se rendront pas à cet arrêt.
- Ce que je vois, ce sont plein de voitures qui essaieront de sortir pour arriver à la lumière. Ça ne fonctionnera pas. Ils vont prendre Léon Roy pour passer devant l'école pour un flux continu.
- Si on met des sens uniques de l'autre côté, on fait passer devant l'école ceux qui veulent éviter la lumière et ils vont se rendre au stop envisagé.

Réponse de la Ville :

Il est difficile de gérer la circulation de transit parce que souvent, quand on met en place des mesures, elles s'appliquent à tous, résidant de la rue ou non. Il est très difficile de faire consensus sur les actions à mettre en œuvre.

Il faut également analyser le niveau de transit pour lequel une intervention est requise. La rue reste un corridor de déplacement, mais c'est aussi un milieu de vie. Il faut trouver l'équilibre. On peut gérer, disons à partir de Charles Albanel, les mouvements de virage à certaines périodes de la journée.

Si c'est le cas, il faut être conscient l'interdiction de tourner à gauche de 7 h à 9 h, s'appliquera aussi aux résidents de la rue Léon Roy. Il y a risque d'amener un déplacement ailleurs. Il faut que ce soit analysé.

Dans la phase 2, il faudra analyser les patrons de circulation modifiés et voir s'ils nécessitent des ajustements. La Ville le fera avec les résidents.

Après avoir documenté le phénomène avant/après, il y aura des rencontres où on déterminera ensemble si c'est opportun de mettre une mesure en place et si oui, quelles seront les mesures à mettre en place.

- **Citoyen 3 :** Il trouve qu'on a beaucoup parlé de voitures.

Il s'intéresse aux trottoirs et à l'accès pour les piétons. Étant donné la prévision de 250 unités de logement, il anticipe que certains résidents n'auront pas de voiture.

De plus, le côté commercial risque d'amener une surcharge de circulation. Pour un meilleur accès pour les piétons et les gens en fauteuil roulant, il suggère d'envisager des trottoirs de deux ou trois mètres au lieu d'un mètre.

On parle d'un passage à droite pour se rendre directement à l'autoroute. C'est un secteur où il y a une piste cyclable, mais il n'y a pas de trottoir. Quelle est la place du piéton dans le projet?

Réponse de la Ville :

Dans ce secteur, il y a déjà un trottoir de chaque côté [que le citoyen 3 trouve déficient].

L'enjeu est le trottoir en banquette. Il y a un espace de plantations entre la rue et le trottoir qui soulève beaucoup de difficultés en matière d'entretien l'hiver. Nous revoyons les processus liés à la politique de déneigement dans le but de voir des améliorations.

L'autre trottoir est amplement adéquat en termes de largeur. Sur la rue Charles Albanel, le trottoir mesure 1,9 mètre. La règle en termes d'aménagement, c'est 1,75 mètre.

Il y a une difficulté pour passer de Charles Albanel à Jules-Verne. Quand le ministère a procédé à des travaux il y a quelques années, on a essayé de travailler avec eux pour implanter un trottoir.

La grande difficulté d'implanter d'un trottoir est la traverse de la bretelle d'accès à l'autoroute. Elle présente un risque de sécurité important pour les citoyens. Nous aurions souhaité que le

ministère élargisse le viaduc vélo lors de ses travaux, afin d'y inclure également les piétons. Malheureusement, notre proposition n'a pas été retenue.

- **Citoyen 4** : Résidant de la rue Charles Albanel.
Il soulève deux points concernant la circulation :
Premièrement, besoin d'améliorer la sécurité piétonne entre la rue Germaine-Lecours et l'avenue Seguin en raison du virage aveugle sur Charles Albanel et de la vitesse des voitures. Les enfants voulant se rendre au parc ou à l'école sont exposés au danger. Le citoyen dit que ses plaintes à la Ville pour ralentir la circulation à l'approche de l'école et à l'approche du parc ne sont pas considérées.
Il propose de mettre un arrêt obligatoire au coin de Charles Albanel et Paul-Émile-Caron, car les automobilistes roulent vite; l'hiver les voitures dérapent lorsqu'ils tournent pour aller sur Paul-Émile-Caron.
Deuxièmement, il a déjà sollicité la ville pour surveiller le trafic le vendredi après-midi. Les travailleurs de la construction conduisent à toute vitesse dans la rue Charles Albanel avec leurs camions. Sa demande d'installer des panneaux arrêt a aussi été rejetée.
Il souhaite également savoir comment fonctionne l'approbation référendaire et ce qu'elle couvre.

Réponse de la Ville :

Pour ce qui est de l'approbation référendaire : les gens qui souhaitent s'opposer à un projet de modification réglementaire doivent identifier quelles dispositions feront l'objet de contestation (Ex. : l'ajout d'usage, l'augmentation des hauteurs, etc.);
Il faut ensuite contacter le service du Greffe à la Ville qui informera de toutes les formalités et du processus à suivre.
Il y a d'abord la consultation publique, ensuite la consultation écrite. Et les jours suivants, la publication d'un avis référendaire aux personnes habilitées à voter. Pour prendre connaissance des dates, il faut contacter le Greffe.

- **Citoyenne 5** : Est-ce que la réorganisation à trois voies de la rue Charles Albanel nécessitera un élargissement de la route ou juste une réorganisation des lignes actuelles?

Réponse de la Ville :

Ce sera une réorganisation des lignes actuelles. L'élargissement de chaussée n'est pas prévu.

- **Citoyen 6** : Qu'en est-il de la montée Mendel vers Versant Nord afin de décharger le secteur Jean Gauvin qui pourrait entrer vers Sainte-Foy sans passer par l'autoroute?

Réponse de la Ville :

Le prolongement de la montée de Mendel jusqu'à Versant Nord était une des composantes du projet de tramway. Il y a un pont au-dessus de la voie ferrée. Des sections piétonnes, vélo, tramway et auto sont prévues.

Actuellement, avec la mise sur pause du projet de tramway, ce projet est également sur pause.

- **Citoyenne 7** : Elle est inquiète de l'augmentation du trafic en face de l'école Les Sources. Elle veut connaître l'évaluation, en pourcentage, de l'augmentation du trafic sur cette rue.

Réponse de la Ville :

La réponse s'exprime en nombre et non en pourcentage; on parle d'une centaine de véhicules à l'heure de pointe du matin.

- **Citoyenne 8** : A-t-on évalué l'impact d'une augmentation de la circulation sur la sécurité du parc et de l'école sur Charles Albanel? Y a-t-il moyen de limiter la circulation sur cette rue pour éviter d'en faire une voie de desserte via Robert Seguin?

Réponse de la Ville :

Nous envisageons des rehaussements de carrefours et des rétrécissements dans la rue. Notre objectif est d'utiliser des mesures physiques pour s'assurer que les véhicules circulent à des vitesses sécuritaires pour les piétons et les cyclistes.

- **Citoyenne 9** : L'étude sur la circulation inclut-elle des déplacements à pied et à vélo?

Réponse de la Ville :

Cette étude consiste à évaluer le nombre de déplacements motorisés. Il y a des hypothèses sur le nombre de déplacements à vélo et le nombre des déplacements piétons. Tout ça est intégré dans le modèle.

Nous avons certaines préoccupations concernant Charles Albanel. Ainsi, dès le début du projet, nous souhaitons mettre en place des mesures supplémentaires pour renforcer la sécurité, en complément de ce qui a récemment été réalisé autour de l'école Les Sources.

- **Citoyen 10** : Avec le projet de 230 unités de logement et les 100 véhicules additionnels qui circuleront dans le quartier, est-ce que cela veut dire que les stationnements des deux côtés de la rue vont être enlevés?

Avec ces nouveaux logements, il va y avoir des familles. En transport en commun, sur Charles Albanel, les gens débarquent dans la rue et attendent dans le trafic. Le projet fera augmenter ce nombre, d'autant qu'il y aura moins de stationnements. Est-ce que le transport en commun a été revu dans ce secteur-là?

Réponse de la Ville :

Avec le projet de 235 logements, plus la fonction commerciale, on parle d'environ 500 à 550 déplacements le matin, duquel on déduit 80 déplacements existants, on se retrouve autour de 460 à 470 déplacements. De ce nombre, environ 20 % vont passer par Charles Albanel; ce 20 % est influencé par l'hypothèse qu'il y aura un pôle d'échanges dans le secteur Ikea pour le tramway. Dans l'éventualité où n'y a pas de tramway, ce chiffre serait encore moins important. Notre préoccupation concerne l'augmentation des débits; elle doit être sécuritaire, particulièrement pour les personnes qui fréquentent l'école et les gens qui fréquentent le parc. Pour le 2^e point, plus il y a de densité, plus il y a d'unités de logement plus il devient intéressant de mettre en place un service de transport en commun avec une meilleure fréquence et des parcours intéressants.

Il revient au RTC d'établir la nature des services qui doivent être offerts, en fonction de la demande actuelle et de la demande potentielle additionnelle.

Le RTC est autonome sur ce plan.

Il faut dire que des gens plus fortunés que la moyenne vivent dans ce quartier. Ces gens ont un taux de possession automobile plus élevé que la moyenne; ceci induit beaucoup de déplacements motorisés et moins de déplacements en transports en commun.

Avec son pôle d'échanges près du Ikea, le tramway est susceptible de changer ça.

- **Citoyen 11** : Selon lui, l'intersection Charles Albanel et Paul-Émile Caron présente un danger pour les piétons qui veulent traverser; un arrêt obligatoire résoudrait une partie du problème du secteur.

Il estime qu'il y aura un déficit de 114 stationnements dans le projet. Il demande quelle solution envisager dans un secteur où on possède 2-3 voitures par ménage.

Selon lui, le quartier Les Sources est mal conçu et mal desservi en services de transport et en restauration. Le citoyen doit se rendre plus loin pour accéder aux services, notamment en termes de centre sportif ou aréna. Dans ce contexte, il conçoit mal l'augmentation d'habitation.

Il a noté qu'il y a 0 % de taux d'inoccupation à Cap-Rouge. Pour lui, le quartier Les Sources est un quartier qui jouit d'une réputation depuis toujours. Il craint de dénaturer le caractère résidentiel du quartier et croit plus approprié de réaliser le projet plus loin, sur Chaudière, par exemple.

Il estime que des résidences ne correspondent pas aux attentes des citoyens du secteur.

À propos de la circulation : la lumière pour piétons sur Charles Albanel ne l'a jamais retardé. Il n'a pas à attendre après les piétons, les vélos ou les autobus puisqu'il n'y en a pas. D'autres problèmes durent depuis des années comme celui de la sortie pour aller au IGA, laquelle ne correspond pas avec le centre d'achat.

Réponse de la Ville :

Concernant les stationnements, la réglementation prévoit 345 cases pour un projet tel que celui-ci. Or, le projet déposé par le promoteur prévoit 403 cases. Le ratio au niveau du résidentiel est de 1,2 case par logement.

Pour le transport en commun, installer un arrêt sur Charles Albanel à la hauteur de Pierre-Émile Caron est à considérer. Lorsqu'on doit recommander ou pas l'installation d'un arrêt, il faut suivre des règles que le ministère des Transports impose à l'ensemble des municipalités. La vitesse représente un motif prescrit.

Le motif de la vitesse ne peut pas justifier l'installation de l'arrêt. Cependant, dans le cas de Pierre-Émile-Caron, quand on sort puis on regarde à gauche, on convient que la topographie du terrain réduit, fait en sorte que de la distance de visibilité est insuffisante.

La pertinence d'ajouter un arrêt à cet endroit sera évaluée prochainement. Si requis, il y aura intervention.

À propos des accès décalés sur Jean-Gauvin, la Ville ne peut exiger d'un promoteur ou d'un propriétaire de terrain d'aligner son accès.

Les feux de circulation au niveau du IGA desservent une propriété privée; ils ont été payés par le promoteur du IGA. Depuis plus d'un an, nous sommes en discussion avec le propriétaire d'en face afin qu'il réaménage son accès pour le placer dans l'axe des lumières. On fait valoir les gains en termes d'accès, de sortie, et de sécurité. Cependant, c'est à lui que revient la décision d'investir les quelques dizaines de milliers de dollars requis.

- **Citoyen 12** : Résidant de la rue Germaine-Lecours.

Il souhaite savoir pour quelle raison l'étude sur la circulation présentée n'a pas été mise à la disposition du public préalablement à la rencontre. Il suppose que cette étude se base sur trois scénarios : pessimiste, réaliste, optimiste. Quelles sont les conclusions présentées?

Il demande le nombre de véhicules considérés par logement et comment expliquer, dans les conditions de déplacement actuelles, l'existence de bouchon le matin.

Sur un autre volet, il s'informe sur l'échelle d'acceptabilité A, B, C, D, E, F. Il a noté qu'actuellement la cote est D et demande ce qu'est le grade qui sépare chaque cote.

Réponse de la Ville :

L'étude a été complétée la semaine dernière et sera mise à la disposition du public sous peu.

Ce soir, nous avons partagé les principales conclusions et sommes disponibles pour répondre aux questions.

En matière de circulation, on ne travaille pas sur trois scénarios pour des projets de cette envergure. Le scénario est basé sur un document nord-américain, appelé « Trick Generation ». Il détermine le nombre de déplacements par 100 mètres carrés pour des usages semblables, dans des conditions semblables.

Les calculs sont faits sur cette base, et généralement, ils reflètent ce qu'on observe à Québec. Ce chiffre considère, entre autres, le faible taux d'utilisation du transport en commun dans un quartier comme celui-ci.

Il y a deux aspects dans la présentation : le premier, c'est le nombre de déplacements générés, qui est relativement précis. Ce qui l'est moins, c'est le nombre de véhicules. On considère plus de 1 véhicule par logement.

Dans le projet, il y a 235 logements, mais il y a également des fonctions commerciales. Ensuite, on considère qu'il y a des gens qui quittent le quartier le matin et d'autres qui entrent. Dans l'ensemble des gens qui entrent et qui sortent, ça représente aux environs de 540 déplacements durant une période d'une heure le matin. Parmi lesquels, actuellement, il y en a 80 sur le site.

Aujourd'hui, il y a beaucoup de locaux vacants; s'ils étaient occupés, ce serait différent.

L'élément où il y a une petite inconnue, à moins de faire une modélisation informatique, ce sont les 200 résidents qui quittent le secteur le matin. Dans quelles proportions certains font un virage à droite pour aller vers la route Jean-Gauvin et d'autres, à gauche?

Pour ce qui est du bouchon le matin, ce n'est pas attribuable aux hypothèses de calcul présentées. Dans le coin nord-est du carrefour, on a installé des caméras qui permettent de faire un suivi quotidien par le centre de contrôle. Au besoin, il y a des interventions qui sont faites pour atténuer les files d'attente. Mais c'est normal d'attendre un feu rouge, ce n'est pas anormal qu'il y ait une file d'attente et cela ne représente pas de bouchon.

Par rapport à l'échelle d'acceptabilité A, B, C, D, E, F on cherche le retard moyen véhicule par seconde. Pour A, le retard moyen par véhicule est de moins de 10 secondes; pour B, il est entre 10 et 20; pour C entre 20 et 35; pour D entre 35 et 55 secondes.

La méthode utilisée pour mesurer les impacts n'est pas propre à la Ville de Québec. Elle est utilisée par tous les ingénieurs en circulation dans le monde.

- **Citoyen 13** : Résidant de la rue Germaine-Lecours.

Il demande si l'étude acoustique est sur le niveau d'insonorisation des nouveaux bâtiments ou sur l'impact de la réverbération du son de l'autoroute vers les résidences de Germaine-Lecours. Il rappelle un commentaire fait lors de la première consultation, à savoir pourquoi le projet initial n'était pas étagé, et il relève que dans la présentation de ce soir le projet a été ajusté. On a descendu à 13 mètres d'un côté, on en a remonté de l'autre de bord. Il constate que la marge arrière a été réduite de 12 à 9 mètres avec l'effet de baisser le bâtiment et demande pourquoi cette marge est réduite dans la nouvelle version du projet.

Au niveau des effets sur la capacité de l'école Les Sources, qui est présentement pratiquement saturée, est-ce qu'il y a quelque chose qui a été étudié?

Son garçon fréquente cette école et il n'a pas envie de voir des classes en débordement dans quelques années puis un service diminué à cause de tout ça.

Réponse de la Ville :

Pour l'étude acoustique, il s'agit d'atteindre des critères de performance pour les futures constructions. On parle des deux bâtiments qui sont tout près de l'autoroute.

Le concepteur du bâtiment doit s'assurer que le niveau de bruit la nuit ne dépasse pas 38 DBA pour ce qui est des chambres à coucher. Les autres pièces évaluées de jour ce sont 45 DBA.

Ils doivent prendre tous les moyens nécessaires pour atteindre ces critères de performances.

L'étude ne touche pas les résidences actuelles du secteur.

La marge arrière a été réduite parce qu'elle donne sur la bretelle de l'autoroute.

La Ville comprend tout à fait la préoccupation des résidents du secteur à propos de la capacité de l'école Les Sources. Des collègues travaillant au secteur de la planification à la Ville de Québec communiquent avec les centres de service scolaire pour les tenir au courant des projets qui sont développés. Ils peuvent ajuster leur offre de services.

- **Citoyen 14 :** Est-ce que la pharmacie Jean Coutu sur Charles Albanel n'aura plus de stationnements?

Réponse de la Ville :

Il y a un grand stationnement de surface dans la portion en L du bâtiment, c'est prévu pour la clientèle de la pharmacie.

- **Citoyenne 15 :** Concernant le nombre de cases de stationnement extérieures, une résidente demande combien il y a en aura de prévu et seront-elles exclusivement réservées pour aux clients des espaces commerciaux ou est-ce que les résidents pourront aussi les utiliser?

Réponse de la Ville :

Il y a un grand stationnement de surface dans la portion en L du bâtiment, c'est prévu pour la clientèle de la pharmacie.

- **Citoyenne 16 :** Résidente de la rue Germaine-Lecours. Elle rappelle l'annonce d'abaisser un nombre d'étages de la phase 1 puis probablement la phase 3. Elle aimerait savoir, si pour la Phase 1, il y a des commerces puis deux étages qui totalisent trois étages, ce qui en fait, fait un total de 4 étages?

Réponse de la Ville :

On vous avait donné le nombre d'étages à titre d'information pour que les gens puissent mieux se figurer la hauteur. Ce qui est prévu, c'est un rez-de-chaussée commercial et des étages plus résidentiels.

Ce qu'on réglemente, c'est la hauteur totale du bâtiment.

Nous sommes dans la zone 132 : la hauteur est de 13 mètres. On s'assure que les bâtiments respectent le 13 mètres.

Il faut savoir que le rez-de-chaussée commercial d'habitude prend plus de hauteur qu'un étage résidentiel. Il pourrait donc y avoir moins d'étages à cause de ce phénomène.

- **Citoyen 17** : Combien de cases extérieures sont prévues? Sont-elles réservées exclusivement pour les clients des espaces commerciaux ou les résidents pourront aussi les utiliser?

Réponse de la Ville :

Quelque 133 cases de surface sont prévues pour les résidents en priorité.

Les gens qui consommeront dans les commerces accéderont au stationnement de surface, à l'exception de quelques cases dans la zone collée sur le résidentiel qui seront davantage pour des visiteurs.

Il est prévu que les cases souterraines soient à l'usage exclusif des futurs résidents.

Ce qui est en surface, c'est pour les clients des commerces et, occasionnellement, ça pourrait servir dans certains cas pour des visiteurs.

- **Citoyen 18** : Le projet compte 35 % et 50 % de stationnement souterrain selon les phases, mais les stationnements restants vont devoir être occupés dans les rues. Est-ce que les études de déplacement tiennent compte des stationnements dans la rue qui sera probablement surutilisée et l'impact sur la circulation et la visibilité?

Réponse de la Ville :

Ce projet pourrait être relativement autonome en termes de stationnement parce qu'on est au-delà de ce qui est demandé. Rappelons qu'il y a 403 cases de stationnement prévues à l'intérieur de ce projet.

Dans le suivi, nous mesurerons l'occupation des espaces de stationnement dans la rue après la réalisation du projet. S'il y a une occupation importante, il y aura des discussions avec le Conseil de quartier et avec les résidents sur la pertinence de réglementer, et sur la nature de la réglementation à mettre en place.

- **Citoyen 19** : Les citoyens de Saint-Augustin et de Cap-Rouge sont très attachés à l'autosolo. Est-ce que des mesures d'autopartage ont été incluses au projet, par exemple des voitures Communauto?

Est-ce qu'il y aura un stationnement souterrain pour les nouveaux bâtiments? Il serait pertinent d'avoir une restriction sur le nombre de stationnements et offrir de l'autopartage.

D'ailleurs, c'est dommage que les logements ne semblent pas être des RPA ou des logements à bas prix. La crise du logement touche davantage certaines catégories de citoyens.

Réponse de la Ville :

Nous notons la préoccupation d'obtenir de l'autopartage et la transmettrons au promoteur.

- **Citoyen 20** : On a évoqué la possibilité d'une voie centrale au centre de Charles-Albanel pour le virage à gauche, est-ce qu'on a pensé à la piste cyclable?

En tant que résidant au coin de Pierre-Émile-Caron et de Charles-Albanel, on ne peut pas stationner sur Charles-Albanel en avant de chez moi et en avant de mon voisin à gauche.

Ceux qui font un arrêt obligatoire pour prendre Charles-Albanel sur la gauche, il n'y a pas de voiture qui nuit à la visibilité, mais il y en a plus haut, alors c'est difficile de voir, et cela présente un danger pour les piétons qui souhaitent traverser, il faut penser aux enfants qui vont à l'école ou au parc.

Autre question, combien de stationnements de surface dans tout le complexe?

Réponse de la Ville :

Actuellement, sur Charles Albanel, il y a une chaussée désignée conçue avec des paramètres spécifiques, à savoir combien de cyclistes versus combien de voitures.

On arrive à la marge; il commence à y avoir trop de véhicules pour avoir un aménagement type chaussée désignée. Il faudrait éventuellement songer à une bande cyclable ou encore à une piste cyclable.

Cela fera partie des réflexions de la phase 2 de l'exercice. La voie centrale va éviter d'avoir de l'interblocage dans l'intersection Jean-Gauvin et Charles-Albanel, limitant aussi le nombre de collisions.

Il est possible que la banquette de plantations soit remplacée par la voie cyclable sur une certaine distance.

Dans cette section, il n'y aura pas de stationnement. Pour tout le complexe, il y aura 133 cases de stationnement.

- **Citoyen 21** : On trouve que 7 étages c'est trop haut pour les voisins. Pourquoi ne pas aller sur Hamel où il y a un gros développement de logement? Pourquoi ne pas juste faire du commercial plus moderne, mieux adapté?
- **Citoyenne 22** : Qu'est-ce qui empêcherait d'ajouter un étage à la phase 4 pour réduire celui de la Phase 3? Si cet édifice de quatre étages reste encore trop haut pour les résidents de Germaine-Lecours, je perds tout le soleil. Et puis pourquoi ne pas aller plus vers Hamel?
Réponse de la Ville : Les besoins en logement, il y en a dans tous les quartiers de la ville de Québec, pas seulement dans le coin du secteur de Hamel.
Plus tôt, nous avons présenté des chiffres des STHL. On approche le zéro dans les environs de Cap-Rouge. À l'échelle de la ville, le taux d'inoccupation se situe à 1,6 %.
On a besoin de logements partout à la ville de Québec et non pas seulement dans certains secteurs ciblés.
- **Citoyenne 23** : Lors de la première réunion en 2022, il a été question d'une étude sur l'impact de l'ensoleillement pour le quartier résidentiel et sur la rue Germaine-Lecours. Celle-ci est-elle mise à jour considérant que le projet augmente en hauteur?
- **Citoyenne 24** : 270 logements, c'est beaucoup trop, pourquoi ne pas faire ces gros immeubles dans les endroits plus vastes où il y a moins de densité de secteur résidentiel comme dans le coin du IKEA ou Hamel?
- **Citoyenne 25** : Est-ce que le projet comprend des logements sociaux et des Airbnb?
- **Citoyen 26** : Si tout va bien au niveau de l'adoption du règlement, quand le chantier du projet pourrait-il commencer?
Réponse de la Ville :
En 2025.
- **Citoyenne 27** : Plus tôt vous sembliez faire allusion à la possibilité d'avoir du commercial aux étages également, est-ce le cas?

Réponse de la Ville :

La possibilité d'avoir le commerce n'est pas localisée, c'est-à-dire que le commerce peut se faire à n'importe quel étage.

- **Citoyen 28 :** Quel sera le coût moyen mensuel des 270 logements?

Réponse du promoteur :

Le coût moyen des logements n'est pas établi parce qu'on attend les coûts de construction. On fonctionne sur la typologie; la suite n'est pas encore déterminée.

- **Citoyenne 29 :** Je comprends que les unités seront des logements et non des condos; parle-t-on de logement haut de gamme ou de logements qui pourraient intéresser les familles, les étudiants ou des gens à plus faibles revenus?

Réponse du promoteur :

Les logements auront des typologies en fonction des études de marché. Les clientèles ne sont donc pas déterminées aussi précisément que si c'était une résidence pour personnes âgées. Ce sera assez large.

- **Citoyenne 30 :** Elle demeure sur la rue des Chasseurs.

Elle s'informe de l'heure et la date l'échantillonnage confirmant le moins de 55 secondes à la lumière Jean-Gauvin; l'attente de deux, parfois trois cycles de lumières pour passer de Jean-Gauvain à l'autoroute 40 représente plus que 55 secondes.

Réponse de la Ville :

C'est le temps d'attente moyen à la période de pointe à l'intersection Jean-Gauvin, Charles-Albanel et de l'Hêtrière.

À l'heure de pointe, le matin, il y a 2 000 voitures qui passent à ce carrefour. En après-midi, on en compte 2500. Les véhicules qui sont à l'intersection à la période de pointe attendent en moyenne de 35 à 55 secondes.

- **Citoyen 31 :** On a parlé d'alignement des entrées automobiles entre le projet et le coin Réno jouet. Tant qu'à optimiser le trafic autour de l'intersection Jean-Gauvin et Charles-Albanel, ne faudrait-il pas aligner aussi l'entrée du IGA sur Jean-Gauvin et les centres d'achat près du McDo? Le désalignement de ces deux entrées est absolument inefficace.

Réponse de la Ville :

Nous sommes en discussion actuellement avec le propriétaire du petit centre commercial pour examiner la faisabilité d'aligner les deux accès.

- **Citoyenne 32 (travaille à Réno jouet) :** Quels propriétaires vont être consultés pour aménager les sorties? Déjà, l'entrée de Réno jouet est une autoroute très dangereuse pour nos enfants. Nous ne sommes pas en défaveur du projet, mais inquiet pour les enfants, femmes enceintes et tous autres clients qui sortent du magasin. Les résidents du quartier Les Sources passent chez nous rapidement pour sauver les feux de circulation et malgré la rue à côté qui semble dangereuse, ils passent dans notre stationnement.

Réponse de la Ville :

Il y a six accès actuellement. Nous souhaitons réorganiser le tout afin que ce soit plus sécuritaire pour l'ensemble des usagers.

Le Réno jouet est effectivement très large. Aujourd'hui on ne fait plus d'accès aussi large.

Tout se fait avec les propriétaires et de façon réglementaire; on ne peut pas les contraindre. Il faut travailler avec eux. C'est leur bonne volonté qui les amène à collaborer avec nous.

- **Citoyen 33** : Quels sont les éléments de l'étude de circulation sur la rue Léon-Roy? Les gens passent davantage par cette rue et non pas par Maurice-Bourget.

Réponse de la Ville :

Il n'y a pas encore d'analyse spécifique concernant la rue Léon-Roy.

Cependant, au printemps, nous prévoyons documenter ce qui se passe sur cette rue, tout comme la rue qui longe la cour de l'école et le parc. Cette démarche nous permettra d'avoir un portrait complet avant la réalisation du projet, et de déterminer si une intervention est opportune.

- **Citoyenne 34** : Elle estime que le secteur est déjà très problématique pour les piétons. Elle n'en peut plus d'entendre que les trottoirs sont au-dessus des normes et qu'ils n'ont pas besoin d'être élargis. Selon elle, cela démontre que le projet est mal conçu. Elle souhaite savoir ce qui est prévu à propos des trottoirs.

Réponse de la Ville :

Il n'y a pas de réaménagement des trottoirs prévu sur la rue Charles-Albanel. On souhaite toujours avoir les trottoirs les plus larges, mais un choix a été fait au moment où la rue a été construite par l'ancienne ville de Sainte-Foy : construire un trottoir avec banquettes de plantations pour séparer le trottoir de la chaussée.

On vit avec cette limite. Pour élargir les trottoirs et avoir plus d'espace, il serait nécessaire de couper les arbres.

- **Citoyenne 35** : Habite sur la rue Charles-Albanel. Elle demande combien de temps durera la période des travaux.

Réponse de la Ville :

La durée dépend du nombre de phases entreprises et des priorités définies par le promoteur.

Deux possibilités sont envisagées présentement. Le promoteur analyse les situations. La face située au sud-est pourrait être la première, ou celle au sud-ouest où on avait pointé le Jean Coutu.

- **Citoyenne 36** : Résidente de Cap-Rouge sur la rue Germaine-Lecours. À son avis, les réponses données sont incomplètes. Elle estime désolant ne pas avoir une vue d'ensemble pour un tel projet, pour être capable de se projeter pour peut-être accepter un tel projet.

Par rapport à la circulation, elle précise qu'elle est en télétravail, ce qui fait, elle est à moitié du temps à la maison, comme une bonne partie de la population depuis la pandémie.

Quand elle se déplace pour aller sur son lieu de travail, pour éviter le trafic, elle ne monte pas la rue Germaine-Lecours. Elle va vers la rue Léon Roy où elle fait attention à la limite de vitesse fixée à 40 km/h.

On a fait une étude sur le coin Jean-Gauvin et Charles-Albanel. Cependant, avec cet édifice prévu dans le projet, avec les logements qui seront construits, elle s'inquiète de ce qui va arriver du côté d'Ikea; elle pense qu'il faut prendre le projet de façon plus large.

Elle a noté qu'on a parlé d'une école qui s'en vient, pour le reste, on ne sait pas. Elle rappelle qu'actuellement la circulation s'engorge dans cette sortie et qu'il y a des risques d'accident; elle en a eu un à cet endroit.

Pour elle, le trafic va augmenter autour de l'école Les Sources puisque c'est là que plusieurs résidents passeront afin d'éviter l'engorgement. Elle se demande si ce cas de figure est inclus dans l'étude présentée.

Elle soulève deux autres points : l'ombrage et le bruit.

Elle souhaite comprendre de quelle façon la Ville applique la réglementation qui les régit dans le cadre de ce projet; Elle demande s'il y a un gestionnaire de projet pour coordonner l'ensemble des intervenants (la Ville, le RTC, le promoteur, la Régie du bâtiment, etc.);

Elle trouve que le projet reflète l'idée d'un travail en silo, que les choses se font à la pièce et de façon décousue;

Elle perçoit que les questions posées sont assez pertinentes sans toutefois être répondues;

Elle considère effrayant d'aller de l'avant avec un projet sans avoir 50 ou 75 % des réponses aux questions. Elle propose de revoir la façon de faire les choses;

Elle prévoit que dans cinq ans on va revenir avec un autre projet qui grossira le secteur. Elle n'est pas contre l'évolution, mais elle trouve qu'on ne fait pas cette évolution de la bonne façon.

Réponse de la Ville :

On en parle rarement, mais le Code de la construction doit être respecté par le prometteur. C'est régi par un organisme relié au gouvernement du Québec. Tout ce qui est prévu par le Code de la Construction doit être respecté.

Plusieurs spécifications précisent comment faire un stationnement souterrain, comment s'assurer que les normes soient respectées et accompagnées, etc.

Dans le cas des bâtiments qui sont dans le projet, c'est la compétence de la régie du bâtiment de gérer l'application des normes du code. La Ville s'occupe du respect des normes d'urbanisme et des autres normes présentées.

À propos de l'ensoleillement, il y a plusieurs séquences. On commence avec le solstice d'hiver à différentes heures. À 13 h, on voit qu'il y a déjà un certain ensoleillement; l'ombrage est partiel et il est similaire avec le projet.

Du côté du solstice d'hiver, à 17 h on est complètement dans la noirceur.

Si on y va avec le printemps, à l'heure actuelle, il n'y a pas vraiment d'impact et ça demeure la même chose après le projet. À 15 h, un peu d'ombrage dans les cours, mais du côté des bâtiments, ça demeure équivalent une fois le projet réalisé.

Au niveau du printemps toujours, mais à 17 h, on est complètement dans la noirceur, ce qui demeure équivalent pour le projet une fois réalisé.

On peut itérer à différents autres moments de la journée et des saisons, les résultats sont toujours similaires en termes de ce qui existe en actuel versus ce qui suit une fois le projet réalisé.

En conclusion, le projet va avoir peu ou très peu d'impact au niveau de l'ombrage par rapport aux résidences à proximité.

- **Citoyen 37** : Avez-vous pensé à l'intimité des propriétaires dans les cours arrière sur la rue Germaine-Lecours?

Réponse de la Ville :

On a réduit la hauteur à 13 mètres pour l'ensemble du projet.

Dans la présentation, on illustre bien les gradations des hauteurs avec les bâtiments qui donnent sur la rangée d'arbres. On a la ligne de lot qui est située juste à l'arrière de cette rangée et les maisons qui sont en contrebas.

Tel qu'illustré, on voit bien qu'il y a une distance importante entre la ligne de lot et ces bâtiments, et entre la ligne de lot et les futurs bâtiments à construire. Entre les deux, la rangée d'arbres sera bonifiée dans le projet à venir.

- **Citoyenne 38** : Est-ce que le zonage en place réglemente les usages qui peuvent être faits sur les toits des quatre phases? Au niveau du projet, il serait pertinent d'interdire des terrasses communes sur le toit pour éviter encore plus de lumière et de bruit en haut pour les résidents en contrebas. Donc est-ce que les usages réglementent les toits puis les terrasses sur les toits?

Réponse de la Ville :

On ne réglemente pas la présence de terrasse sur les toits dans un cas comme celui-ci. Ce n'est pas prévu pour l'instant dans le projet tel que déposé.

- **Citoyen 39** : Est-ce que l'écran visuel de six mètres du côté est inclut les arbres actuels? Si c'est en plus des arbres actuels, de quoi sera composé l'écran visuel? Est-ce qu'il s'agit d'arbre mature?

Réponse de la Ville :

Oui, les arbres sont déjà présents; il est bien sûr prévu de les conserver, mais nous demanderons au promoteur d'en planter en supplément pour garantir qu'il y ait au minimum six mètres de profondeur d'arbres pour la totalité de la bande végétale telle qu'illustrée au plan. À certains endroits, il y aura un peu plus. Six mètres, c'est le minimum. Aux endroits où c'est un peu dénudé ou clairsemé à l'heure actuelle, beaucoup du côté de Charles-Albanel, on demande la plantation.

Précisions de nature technique : si un conifère est planté, la hauteur minimum à la plantation est de 1,5 mètre. Ici, il s'agit d'un feuillu de 5 cm de diamètre et mesure 1,3 m à partir du sol. C'est précis.

Si un arbre meurt ou est dépérissant, il doit être remplacé. Ceci garantit en tout temps la présence de l'écran arbustif.

- **Citoyenne 40** : Elle mentionne que l'implantation de cette zone de logement haute densité semble hors logique en raison de l'urbanisation d'origine qui visait uniquement une vocation commerciale.

- **Citoyenne 41** : On prend le problème du transport en commun du mauvais côté parce qu'on a beaucoup de voitures à Cap-Rouge. On densifie en utilisant les mêmes hypothèses et le transport en commun sera pensé après. Alors qu'en Europe, le transport en commun est pensé en premier afin de changer et d'influencer les hypothèses de transports en voiture.

- **Citoyen 42** : Deux questions et une observation : Je n'avais pas compris que le projet n'est pas un projet résidentiel, que les étages supérieurs peuvent être à vocation autre que résidentielle. Pour ce qui est du transport, l'étude a été faite sur du résidentiel. Là, ce sont des commerces, il y a plus d'achalandage. Il faut en tenir compte parce qu'un coup on a déterminé le zonage, on peut changer la vocation du 3 1/2 pour le remplacer par un salon de pédicure. Il y a 400 voitures qui partent vers l'autoroute. Vu les feux de circulation, après deux ou trois autos, tout le monde reste pris dans le stationnement. Pour éviter les feux de circulation, plusieurs automobilistes prennent la rue Léon Roy pour aller vers l'école Les Sources et là ils se retrouvent devant un éventuel arrêt obligatoire. Personne ne veut tourner dans une zone scolaire; on va tourner dans les rues pour aller prendre les lumières à l'autre bout. Cela crée des bouchons partout. De ce fait, l'étude présentée n'est pas bonne. Même les bonhommes devant les maisons témoignant de la présence d'enfants ne changent pas la situation. Ça devient dangereux. Il y a un enjeu de sécurité. On parle de densification. Si on densifie à l'extérieur des villes, on génère du trafic. Il y a des gens qui vont prendre l'autoroute 40, d'autres prendront Duplessis. Il y a des bouchons parce que tout le monde sort simultanément. Après ça, on dit qu'on va faire le tramway et on crée d'autres problèmes.

Réponse de la Ville :

Le souhait du promoteur c'est de mettre du résidentiel aux étages. Le zonage prévoit la possibilité de faire du commercial et du résidentiel. En ce qui a trait à la circulation et les bouchons, entre la sortie du stationnement du projet et Jean Gauvin, il y a 160 mètres, ça fait une file de 25 autos et non pas trois, soit une voiture aux 6 mètres. On a bien une préoccupation concernant les voitures qui vont aller vers le sud. Mais il ne faut pas partir avec une fausse hypothèse.

- **Citoyen 43** : À la page 5 de 7 du document fiche de modification réglementaire, il est écrit que le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement à aménager sur un lot souterrain est de 35 %. On dit que la Ville n'a pas le contrôle sur ce que le promoteur va faire à l'intérieur des murs, mais elle a le contrôle sur le 35 %. 35 % des 270 portes, ça fait 94 cases. On dit que le prometteur en prévoit 403. Est-ce que c'est une condition de réalisation du projet ou s'il peut se suffire des 94 cases? On veut s'assurer que les gens ne puissent pas se stationner dans le quartier Les Sources.

Réponse de la Ville :

Le pourcentage de cases de stationnement qui doit être souterrain varie d'une zone à l'autre. Il y a 35 % dans certaines zones et il y en a 50 % dans d'autres. Le 403, c'est le nombre de cases qui est proposé par le promoteur. La réglementation exige 345 cases de stationnement. Le promoteur fournit plus de cases que ce que la ville de Québec exige. Pour clarifier le calcul, le projet couvre deux zones qui exigent 35 % de stationnement souterrain et deux autres qui en exigent 50 %.

- **Citoyen 44** : On a mis en avant le besoin de logement, ce qui est tout à fait respectable. Toutefois, il manque des données au niveau des études. Est-ce qu'on a étudié l'impact sur la

qualité de vie des résidents? Sur la pollution pour les résidents actuels? Sur la pollution atmosphérique et sonore? Est-ce que ça a été fait? On part sur des travaux qui vont commencer en 2025, on ne sait même pas quand ils vont se terminer?

On parle de réaménagement majeur pour fluidifier la circulation. Il y a des impacts dans le quotidien.

Réponse de la Ville :

Il n'y a pas d'études en tant que telles qui ont été faites. Les travaux seront temporaires.

Il n'y a pas d'étude de ce genre chaque fois qu'on fait un projet à la Ville de Québec. On présente un projet, on met des mesures en place et on s'assure qu'il y ait une certaine qualité de vie pour les résidents actuels et futurs.

À titre d'information, des jardins communautaires sont exigés dans ce projet.

Il n'existe pas d'étude d'impact ayant été réalisé pour ce projet. Il faut noter que les travaux sont temporaires et la Ville ne peut pas faire des études pour chaque projet. À cet égard, nous présentons un projet et nous mettons en place des mesures pour assurer que la qualité de vie des résidents actuels et futurs soient respectées.

- **Citoyenne 45, résidente de la rue Germaine-Lecours :** Elle comprend que la consultation publique vise à obtenir l'opinion du Conseil de quartier; que celui-ci fera une recommandation au Conseil de ville. Est-ce que le Conseil de Ville est tenu de suivre la recommandation du conseil du quartier?

Réponse de la Ville : La consultation vise à obtenir l'opinion du conseil de quartier. La décision revient aux élus du conseil municipal.

Questions et commentaires des administrateurs du conseil de quartier

1. **Un administrateur** note, en ce qui a trait au bruit, une situation particulière pour les phases 3 et 4, qui sont adjacentes à l'autoroute, mais il n'y en a pas pour les phases 1 et 2, qui sont directement localisés sur Charles Albanel.

Il comprend que ces dispositions sont en fonction du bruit généré par l'autoroute. Selon lui, si le phasage est correct, les phases 1 et 2 seront construites dans un premier temps.

Il s'interroge sur la pertinence de mettre les mêmes dispositions pour les phases 1 et 2, puisque les résidents de ces phases n'auront pas, pendant un certain temps, l'écran antibruit des phases 3 et 4.

Par ailleurs, les phases 1 et 2 sont prévues avec du commercial et du résidentiel. Est-ce que la grille des spécifications, telle que déposée, n'obligera pas le promoteur à mettre du commercial dans les phases 1 et 2?

Il y a un besoin de logements à Cap-Rouge, mais il ne faut pas que ça se fasse au détriment des services de quartier.

On aura une réflexion à faire sur l'obligation minimale d'avoir du commerce aux étages, au moins au rez-de-chaussée sinon il n'y a pas d'assurance que les services de quartier demeureront.

Autre point sur la circulation : il faudra aligner les sorties du centre commercial avec les feux de circulation parce qu'en sortant, il devient impossible de tourner à gauche sur Jean-Gauvin à l'heure de pointe.

Actuellement, pour contourner ce handicap, certains tournent à droite en sortant pour emprunter Charles-Albanel laquelle devient alors une artère de circulation de transit dans le quartier résidentiel.

Il faudra travailler aussi sur la problématique de la piste cyclable sur Jean Gauvin. Le conseil de quartier a déjà fait une présentation auprès de la ville soulignant la dangerosité de ce tronçon.

Réponse de la Ville :

Nous prenons note de votre préoccupation sur le bruit. Concernant l'engagement du promoteur à mettre ou non du commercial dans les phases 1 et 2, effectivement, le promoteur a témoigné son intérêt à en faire.

2. **Une administratrice** mentionne qu'en ayant autant de nouveaux résidents qui viendraient dans ce potentiel projet à proximité de tous les commerces, il serait judicieux de penser l'accès piéton et cycliste pour l'ensemble de ces commerces afin que leurs commissions se fassent à pied et non en voiture, évitant ainsi d'engorger l'intersection.

Cette intersection au coin de L'Hêtrière, Jean-Gauvin et Charles Albanel n'est pas conviviale à traverser à pied ou à vélo.

Ensuite, concernant les commerces qui sont présents et qui fonctionnent dans ce centre d'achat, qu'est-ce qui est prévu pendant la construction? Y a-t-il un phasage qui permettra de rester dans les locaux pendant les travaux?

Pour ce qui est de la qualité de vie des résidents avoisinants le projet ainsi que les futurs potentiels résidents, qu'est-ce qui peut être fait, au niveau de l'impact sonore mais aussi du vent, pour assurer que le projet favorise le meilleur environnement possible parce qu'il peut y avoir de la réverbération du fait que c'est un site à côté de l'autoroute. C'est non négligeable le bruit qui s'en dégage. Comment bien orienter le promoteur pour que son projet soit optimal?

Réponse de la Ville :

Il est prévu de conserver le bâtiment existant, du moins la partie arrière, pendant le plus longtemps possible pour s'assurer pouvoir faire un transfert.

Du côté du promoteur, il est prévu de maintenir le bâtiment à l'arrière pendant que les premières phases, près de Charles Albanel, sont en cours de construction. Cette mesure vise à faciliter le déplacement des commerces.

Concernant la qualité de vie des résidents actuels et futurs : un architecte sera mandaté dans l'équipe de projet du promoteur pour s'assurer que l'architecture et la construction du bâtiment soient adaptés à la présence d'une autoroute à côté. Ils sont déjà sensibilisés à ce facteur.

3. **Une administratrice** indique qu'au niveau de l'accès piétonnier et cyclable, l'étude sur les intersections accidentogènes a soulevé que l'intersection Jean Gauvin, de L'Hêtrière et de Charles Albanel étaient problématiques.

Un des éléments soulignés est que la chaussée désignée arrive sur une route à très haut débit. La solution envisagée pour cette préoccupation est une piste cyclable.

Il faudrait évaluer la situation en priorité pour s'assurer d'un cheminement complet des piétons et des cyclistes. D'autant qu'on peut présumer, qu'avec le projet, il y aura des familles qui voudront se rendre à l'école de manière sécuritaire.

Elle demande également s'il est possible d'avoir des normes spécifiques pour l'aménagement des emplacements de stationnement pour vélos sur les terrains commerciaux. Le but est de

garantir que ces espaces soient appropriés et incitent les citoyens à fréquenter les commerces à vélo.

Réponse de la Ville :

Oui, c'est prévu.

4. **Une administratrice** rappelle qu'on demande au conseil de quartier de se prononcer sur le changement du zonage et non pas sur le projet.

Elle se demande pourquoi l'étude de circulation a été faite sur le nombre de logements du projet, soit 235, et non sur le nombre prévu dans le zonage qui est de 270. Autrement dit, on demande de se concentrer sur le zonage, mais les chiffres ciblent le projet.

Pour elle, si le zonage change, et si le promoteur décide de vendre à quelqu'un d'autre avant la réalisation du projet, celui-ci va avoir l'occasion de se projeter à 270 logements. À ce moment-là, les chiffres présentés sur la circulation ne s'appliquent plus. Elle demande si l'étude inclut le scénario à 270 logements.

Elle demande s'il est normal de regarder le projet alors que l'objet de la consultation est le zonage.

Comme citoyenne, elle trouve difficile d'avoir énormément d'information sur le projet potentiel, alors que la question se pose sur le zonage et qu'il n'y a pas beaucoup d'information en termes de ratio.

Réponse de la Ville :

Le scénario à 270 logements n'a pas été effectué parce qu'il était inconnu.

S'il y a 270 logements, il y aura moins de surface commerciale. Dans l'analyse, nous déduisons les déplacements associés aux commerces. Généralement, les commerces génèrent plus de déplacements que le résidentiel.

Ainsi, 270 logements feraient probablement en sorte qu'on aurait des débits générés moins importants qu'avec 235.

La Ville travaille sur la base de l'usage et de la superficie, ou du nombre de logements, ou par exemple, le nombre des sièges dans un restaurant; nous travaillons sur des éléments qui sont clairement identifiés, mesurables au moment de l'étude. Nous regardons le projet plus en détail. En fait, on pourrait faire une présentation satisfaisant tous les impératifs légaux, où on viendrait seulement exposer un changement de vocation pour le site, ou encore, on passe d'un site exclusivement commercial à un site où il est possible de faire du résidentiel aussi, on vient moduler les hauteurs. Ce serait très facile et très court, mais les gens resteraient sur leur appétit. Nous privilégions de communiquer quelques informations malgré qu'elles ne soient pas aussi détaillées que souhaiteraient les citoyens. L'objectif est de donner une idée de ce qui pourrait se concrétiser. On tente d'accommoder les gens qui demandent des détails sur un projet versus les exigences légales de présenter les éléments normatifs du zonage.

5. **Un administrateur** comprend que dans le zonage proposé il y a une intention de projet.

Il estime que la proposition de zonage visant à ajouter des logements sans spécifier les emplacements où le commerce serait obligatoire représente un danger. Qui de plus, laisse le tout à l'imagination où une phase pourrait être entièrement commerciale.

De ce point de vue, il pense qu'on devrait faire davantage. Par exemple, diviser le terrain en quatre zones pour s'assurer qu'il y ait quatre bâtiments avec des normes différentes.

Dans le même ordre d'idées, il faudrait absolument que dans un des bâtiments, notamment celui le plus près du Normandin, il y ait une obligation.

En pensant à l'article 110 du règlement, le cadre permet d'ajouter une disposition, de préciser que les usages commerciaux doivent être obligatoirement au rez-de-chaussée. Il croit important de regarder cet aspect, de manière à s'assurer d'une bonne répartition des usages; que ce ne soit pas aléatoire.

Cela a un effet sur le nombre de stationnements, sur la circulation, etc.

Le zonage actuel permet d'avoir des bâtiments de 15 mètres de hauteur, 4 000 mètres carrés dans l'administration et services, et 5 000 mètres carrés en commerces.

Il pourrait y avoir une fragmentation de ce terrain à des fins commerciales ou pour répondre au zonage actuel ce qui ferait qu'on aurait deux immeubles de 9 000 mètres carrés côte à côte.

Il souligne l'importance de considérer l'effet potentiel du zonage actuel, notamment en cas de démolition, de vente du complexe, etc. Minimale, il faut aller plus loin dans la répartition des usages et dans les obligations pour ne pas perdre de commerces de proximité.

- 6. Un administrateur** demande si les nouveaux bâtiments arriveront à la hauteur de la présente cime des arbres, et se questionne sur l'impact visuel sur les cours arrière des résidents de la rue Germaine-Lecours, partie ouest.

Il demande qui a fait l'étude d'ensoleillement déposée par le promoteur.

Réponse de la Ville :

L'étude d'ensoleillement a été faite par l'architecte.

- 7. Une administratrice** souligne que la préoccupation générale, partagée par presque tout le monde, est la circulation automobile.

Peut-être qu'on peut juste profiter de l'ajout de ce projet pour repenser toute la circulation pédestre et cycliste. On a parlé déjà, non seulement pour les gens du nouveau projet, mais pour tous les gens du secteur, pour qu'ils puissent changer leurs habitudes.

Le trafic, ce n'est pas que les autres, c'est nous-mêmes. Si chacun met son effort pour essayer de changer sa propre habitude, ça aidera l'ensemble du secteur à aller mieux.

On demande à la Ville de repenser la circulation à vélo pour se rendre plus facilement à différents endroits.

Actuellement, aller au IGA à vélo est un projet. Traverser la rue est très long et difficile à chaque endroit.

Par rapport aux automobilistes qui attendent la lumière de piéton pour qu'un piéton ou un cycliste passe, c'est bien une auto de moins dans la rue. C'est quand chacun essaie de voir du point de vue collectif qu'on est capable de faire quelque chose de bien; en faisant chacun un effort.

- 8. Un administrateur** mentionne que les stationnements du Normandin et du centre commercial, c'est l'osmose parfaite. Il demande si le projet amènera une barrière entre les deux propriétés. Relativement à la problématique des terrasses sur le toit, on a montré l'impact des bâtiments et la vue que pourront avoir les futurs résidents sur les résidences de la rue voisine, la rue Germaine-Lecours. Malgré qu'il n'y ait pas d'interdiction à cela dans la grille de zonage déposée, il demande s'il va y avoir changement.

Réponse de la Ville :

Pour les stationnements, il est prévu de mettre une bordure entre les deux propriétés pour délimiter de façon plus étanche.

À propos des terrasses sur le toit, les grilles de zonage ne prévoient pas la possibilité d'en interdire. Dans certains cas, il y a des distances qui peuvent s'appliquer, mais on ne peut pas; une terrasse sur un toit n'est pas un usage. On ne réglemente pas ça. À moins d'être dans un secteur desservi par la Commission d'Urbanisme, là, il y a des mesures discrétionnaires pouvant s'appliquer. Ce n'est pas le cas ici.

- 9. Une administratrice** s'interroge sur la possibilité que quelqu'un aménage une garderie, même si l'usage qui prévoyait ce type de commerce n'est pas prévu à l'heure actuelle.

Réponse de la Ville :

C'est exact. Il n'est pas prévu dans la grille actuelle et n'a pas été ajouté non plus.

Nous avons demandé au prometteur de préciser les usages nécessaires pour réaliser son projet.

Ce sont les usages mentionnés qui ont été ajoutés. S'il nous avait témoigné un intérêt, on l'aurait ajouté. La demande peut être déposée, c'est à la discrétion de chacun.

Nombre d'interventions

45 interventions par des citoyens.

9 interventions par les administrateurs du conseil de quartier.

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, à la Direction de l'Arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge et au Conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

25 mars 2024

Rédigé par

M^{me} Priscilla Lafond, conseillère en consultations publiques, Service des relations citoyennes et des communications

Approuvé par :

M^{me} Marianne Fleury, présidente du conseil de quartier du Cap-Rouge