

MÉMOIRE PLAN D'URBANISME ET DE MOBILITÉ 2025

VISION D'AMÉNAGEMENT DU PÔLE URBAIN WILFRID-HAMEL-LAURENTIENNE / BOISÉ DE LA CHAPELLE



(source - Luc Boulanger - 2025)

1. PRÉSENTATION.....	3
2. THÈMES ET BASE DE NOTRE RÉFLEXION.....	4
2.1. Qu'est-ce qu'un plan d'urbanisme et de mobilité?.....	4
3. URBANISME.....	1
4. POPULATION.....	1
5. MOBILITÉ.....	1
6. ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE.....	1
7. ÉCONOMIE.....	1
8. SÉCURITÉ.....	1
9. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS.....	1
REMERCIEMENTS.....	1
ANNEXE 1 : Tableau des recommandations.....	1

Textes : Jean-Noël Ouisse

Mise en page : Pierre-Marc Doucet

Cartographie : Jean-Noël Ouisse

Photos : Jean-Noël Ouisse



1. PRÉSENTATION

Le Conseil de quartier de Vanier souhaite faire part de sa vision auprès de la Ville de Québec sur le Plan d'Urbanisme et de Mobilité 2026-2040 en ce qui concerne le pôle urbain Wilfrid-Hamel-Laurentienne / Boisé de la Chapelle spectacles. Il s'agit du secteur autour de l'entrée nord via l'autoroute Laurentienne.

Ce secteur est une **destination régionale** qui connaît actuellement de nombreux changements du point de vue démographique et doit également surmonter de nombreux défis. Il existe effectivement des problèmes de mobilité, aussi bien active qu'en transport en commun ou en véhicules particuliers. Il existe également de multiples îlots de chaleur. De plus, les nombreuses barrières anthropiques constituent un frein au développement des communautés. Nous souhaitons vous partager notre vision sur ce secteur névralgique et essentiel tant du point de vue local que régional.

La zone concernée est située au sud de l'autoroute Félix-Leclerc (A40) entre l'avenue Plante et l'avenue du Colisée jusqu'à la fin de l'autoroute Laurentienne (A973) à Limoilou :



Image 1.1 - Vue Aérienne du secteur (source - Google Map - 2025) - Jean-Noël Ouisse

On constate visuellement que ce secteur de la basse-ville est scindé en deux parties dans l'axe nord-sud par l'autoroute Laurentienne (A973) et dans l'axe

est-ouest par la voie ferrée du CN. Les deux quartiers sont profondément enclavés en raison des infrastructures routières et ferroviaires.

2. THÈMES ET BASE DE NOTRE RÉFLEXION

Pour alimenter sa réflexion, le Conseil de quartier de Vanier s'est inspiré de la documentation fournie par la Ville de Québec tout en y intégrant sa compréhension des lignes directrices énoncées par la Ville de Québec. Nous avons d'abord identifié les thèmes que nous souhaitons aborder :

- **Transformation de l'autoroute A973 en boulevard urbain**
 - [\(voir mémoire CQ Lairet-Nov 2020\)](#)
 - Désenclavement des quartiers
 - Pôle événementiel régional
 - Densification et augmentation de la population
 - Mobilité active (pistes multifonctionnelles)
 - Transport en commun structurant (axes nord/sud et est/ouest)
 - Accès aux infrastructures & stationnement incitatif
 - Zone industrielle du Colisée
- **Développement du Boisé de la Chapelle & augmentation de la canopée**
 - Maison de quartier Au Confluent (La Ruche Vanier)
 - Préservation du boisé et augmentation de la canopée
 - Accès à la population aux espaces verts
 - Création d'une pépinière (CRE - Capitale-Nationale) et d'un arboretum
 - Création de logements à loyers modérés et abordables (écoquartier)

Ces thèmes seront ensuite traités en fonctions des orientations données par la ville de Québec :

Urbanisme
Population
Mobilité
Environnement et milieu de vie
Économie
Sécurité

2.1. Qu'est-ce qu'un 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 les prises de décision quant à l'aménagement de son territoire et à la mobilité. Le futur plan permettra de construire, d'organiser, d'entretenir et de 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 futurs 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 en ville?" (Source: Ville de Québec)

2.2. Le PUM doit donc tenir compte des points suivants:

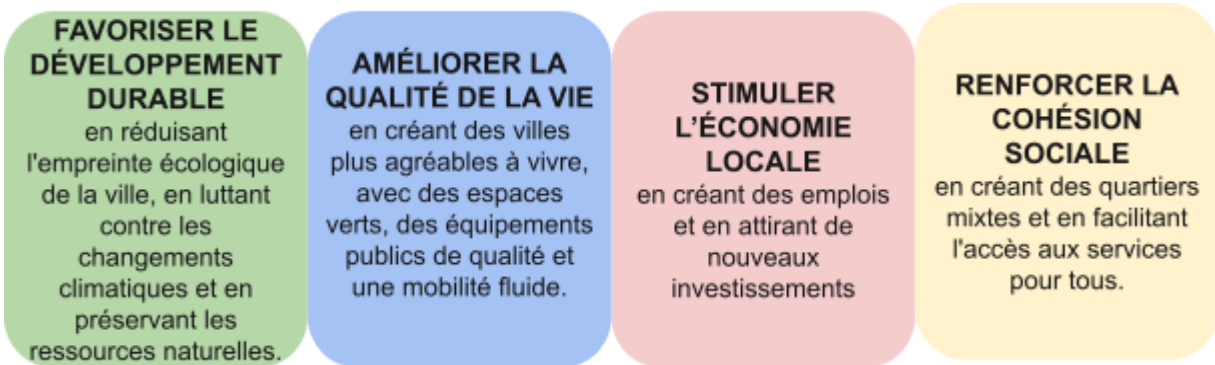


Image 2.1: La Chapelle spectacles, à la fois proche et éloignée des gens de Lairet.
(source - Jean-Noël Ouisse - 2025)



Image 2.2 : Le Boisé - vue de la rue Samson, également proche et éloigné des gens de Lairet
(source - Jean-Noël Ouisse - 2025)

3. URBANISME

La perception des usagers du secteur donne une bonne idée de ce qui peut être amélioré. Il faut ensuite se projeter dans l'avenir pour considérer les changements nécessaires.



On a actuellement l'autoroute Laurentienne (A973) qui constitue l'entrée nord de la ville pour beaucoup de travailleurs, mais aussi pour accéder au pôle régional événementiel constitué d'ExpoCité, du Centre Vidéotron et du Grand Marché de Québec. Que ce soit en semaine ou lors d'événements, la circulation automobile est déjà problématique. Aucune desserte en transport en commun ne permet de s'y rendre pour les personnes qui ne résident pas au centre-ville.

Nous avons également dans le secteur des commerces de premières nécessités, pas seulement fréquentés par les résidents des quartiers adjacents, mais aussi par des personnes habitant plus loin. Ces personnes viennent donc par différents moyens de transport, sauf en transport en commun étant donné son absence.

Ce secteur, historiquement commercial, a changé d'usage avec le PPU du pôle urbain Wilfrid-Hamel–Laurentienne pour permettre de densifier la ville en logements. On observe donc une forte augmentation de la population. Cette augmentation ne devrait pas s'arrêter dans les prochaines années, étant donné les projets en cours, comme la transformation des terrains du Colisée Pepsi en habitations.

Le secteur est physiquement divisé par des barrières anthropiques qui limitent la circulation des résidents et qui empêchent également la cohésion sociale. Ces barrières anthropiques, principalement l'autoroute Laurentienne (A973) et la voie ferrée du CN, ont également un impact sur la qualité de vie des résidents par le bruit, le manque de canopée et la mauvaise qualité de l'air.

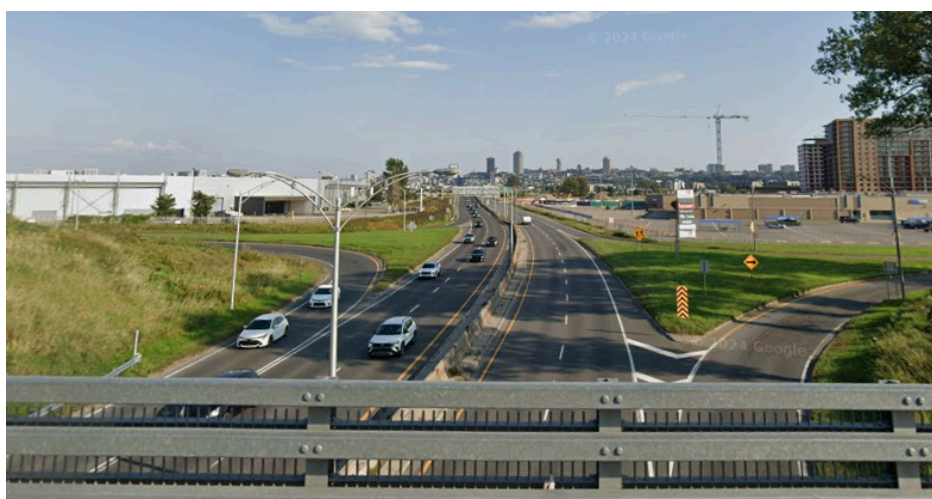
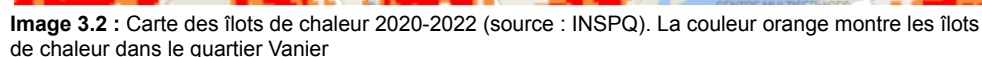


Image 3.1 : L'autoroute Laurentienne, une fracture en basse ville (Source : Google Street View).

Les grands espaces de stationnements et les voies asphaltées, ainsi qu'une faible canopée, contribuent à créer des îlots de chaleur ayant également des impacts sur la mauvaise qualité de vie de la population.



Nous saluons la proposition de prolongement de l'axe de déplacement actif partant du parc Lairet qui passerait à travers le site d'Expocité et le chemin de fer du CN pour se rendre dans notre quartier.

- s'intègre mieux dans la trame urbaine. Actuellement, ce site n'est pas perméable et est clôturé sur presque toute sa superficie. Expocité devrait permettre la jonction des quartiers environnants. Ce site représente donc une frontière considérable entre trois quartiers vivants.
- fasse partie d'une vaste stratégie de végétalisation puisqu'il est un énorme îlot de chaleur. La majorité du territoire est asphaltée et l'espace réservé au stationnement est peu utilisé. Le changement de vocation de la zone industrielle du Colisée vers des services complémentaires qui s'intégreraient

mieux dans un secteur résidentiel est souhaitable, tout comme la mise en place d'une zone de transition entre les zones industrielles et résidentielles, ou l'ajout de végétation et d'aménagements structurels aux abords de la zone industrielle.

Nous sommes particulièrement charmés par l'idée de mettre en place des entrepôts dédiés à la livraison «du dernier kilomètre». Nous aimerions que cette idée soit prioritaire par rapport aux autres et que la livraison du dernier kilomètre se fasse à l'aide de moyens modernes qui s'intègrent bien dans un quartier résidentiel, à l'image de ce qui se fait dans d'autres villes de taille similaire à Québec (vélo-cargo, vélos électriques, petits véhicules électriques).



Image 3.3 : L'entrée de la ville par le nord, un pôle événementiel et commercial ayant un fort potentiel d'amélioration. (Source : Luc Boulanger)

4. POPULATION

Les quartiers de Lairet et de Vanier sont historiquement ouvriers et populaires. Il existe une forte cohésion sociale basée sur l'entraide et le partage. De nombreux organismes communautaires agissent localement.



La population est maintenant vieillissante. Il faut donc adapter les infrastructures en plus de prévoir des centres de soins de proximité.

Certains viennent s'installer dans notre quartier du fait de l'abordabilité des loyers. Cependant, les loyers augmentent avec la transformation du cadre bâti. Cette gentrification a également un impact sur la cohésion sociale; l'âme de nos quartiers est en péril si nous ne veillons pas à ce que le milieu de vie la favorise.

Les nouvelles zones résidentielles s'accompagnent d'une nouvelle dynamique du vivre-ensemble. Il ne faut pas pour autant changer celle des anciens quartiers. La cohésion sociale étant intimement liée au cadre bâti, ces nouvelles zones d'habitation incitent à l'individualisme. C'est pourquoi les infrastructures publiques doivent être de qualité pour pallier cette nouvelle réalité d'habitats densifiés. Il faut des lieux de socialisation de qualité, à l'échelle humaine, avec des espaces verts, par exemple sur les bords de la rivière Saint-Charles.

Dans le quartier Vanier, il y a actuellement une forte proportion de résidents qui vivent seuls, et d'autres doivent déménager en raison de l'augmentation des loyers.

La présence de l'IRD PQ doit également être considérée dans la conception des infrastructures.



Image 4.1 : Projet Fleur de Lys (Source: Trudel 2023)

5. MOBILITÉ

Les enjeux de mobilité sont primordiaux. Nous vivons actuellement des difficultés dans tous les modes de transport, et ce, même si les déplacements se font encore majoritairement en automobile. En période de forte fréquentation du pôle urbain, les véhicules refoulent dans les petites rues du réseau local. Il n'y a pas de réseau de transport en commun structurant, et le réseau VivaCité, bien qu'il progresse, reste insuffisant dans ce secteur. De nombreux cas démontrent que la transformation d'une autoroute en boulevard urbain à l'entrée de la ville, à condition qu'elle s'accompagne d'infrastructures pour le transport en commun et actif, constitue une nette amélioration des déplacements.



Il n'y a aucun lien direct de transport en commun, ni de transport actif, entre le quartier de Lairet et le secteur commercial de la rue Soumande / Fleur de Lys. Ce

secteur commercial est pourtant un vecteur important de déplacements, que ce soit pour les employés ou les clients.

De plus, la transformation de l'autoroute Laurentienne (A973) en boulevard urbain permettra l'implantation du transport en commun sur un axe nord-sud. On pourrait même envisager un stationnement incitatif à l'angle sud-ouest de l'échangeur entre l'autoroute Félix-Leclerc (A40-A73) et l'autoroute Laurentienne (A973). Ce stationnement serait desservi par une ligne de transport en commun nord-sud, permettant ainsi aux personnes qui travaillent au centre-ville ou qui se rendent au pôle urbain pour se divertir de laisser leur véhicule aux abords du centre-ville.

Le transport actif est compliqué entre les quartiers de Vanier et de Lairet. Actuellement, il n'y a que le trottoir nord de la rue Soumande pour effectuer ces déplacements. Les piétons, les cyclistes et les autres usagers se croisent alors que les véhicules roulent à vive allure dans la rue. La rue Soumande est de surcroît utilisée par des véhicules lourds. La création d'un lien de transport actif sur l'axe est-ouest est nécessaire avant tout pour la sécurité. L'axe est-ouest aurait même l'avantage de se prolonger jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand, en longeant la voie ferrée du côté sud, créant ainsi un axe de mobilité active qui permettrait une connexion avec le quartier Duberger.



Image 5.1 : La rue Soumande, hors du temps, conçue uniquement pour les automobiles.(source - Jean-Noël Ouisse - 2025)

La perméabilité créée en transformant l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain permettrait de surcroît de créer une connexion en mobilité active entre le boisé de la Chapelle et le quartier de Lairet. Ce nouvel axe serait dans le prolongement de la rue Samson. Les résidents de Lairet auraient ainsi la possibilité d'accéder plus facilement au parc industriel Cardinal, que ce soit pour le magasinage, le travail ou pour se détendre dans le boisé de la Chapelle.

Le quartier Lairet est un quartier profondément enclavé. Une autre particularité du quartier est que ce dernier est divisé en deux par le chemin de fer du CN représentant une frontière de déplacement importante. Le Conseil de quartier de Lairet accueille favorablement la proposition de la nouvelle traverse piétonne proposée près des locaux de l'entreprise Le Frigo. Celle-ci répond au besoin exprimé par les résidents du quartier de pouvoir se rendre à la zone ExpoCité sans avoir à faire un détour par l'avenue du Colisée.

Le boulevard Wilfrid-Hamel va prochainement être refait entre la rue Marie-de-l'Incarnation et le boulevard Père-Lelièvre pour permettre la continuité du réseau VivaCité. Nous en sommes ravis. Cependant, le reste du boulevard Wilfrid-Hamel a également besoin d'être réaménagé dans son ensemble.

Dans le secteur Est, très achalandé, les infrastructures ne sont pas adaptées, et ce, malgré la présence de l'IRD PQ. Le sentiment de sécurité est faible. Il n'y a pas de refuge pour les piétons en milieu de chaussée et il n'y a pas de piste cyclable. Ceci constitue un frein à l'interconnexion avec Limoilou.

Dans le secteur Ouest, il n'y a pas non plus de lien cyclable pour poursuivre dans cette direction.

En termes de mobilité active hivernale, il est essentiel de faciliter les déplacements actifs. Il est donc nécessaire que les passages hautement fréquentés par les piétons soient déneigés.

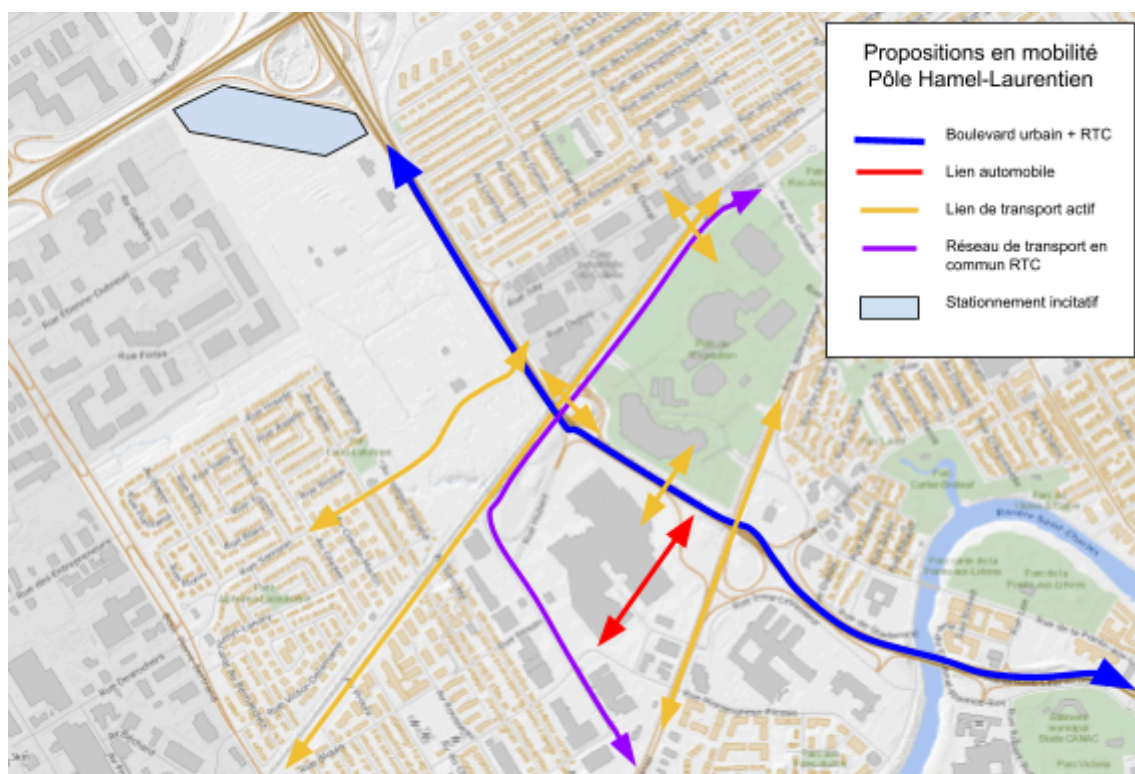


Image 5.2 : Carte des propositions en mobilité (Source - OpenStreetmap et Jean-Noël Ouisse - 2025)

6. ENVIRONNEMENT ET MILIEU DE VIE

Il existe un seul espace naturel dans ce secteur appartenant à Hydro-Québec. On y trouve de nombreuses espèces végétales et quelques animaux tels que des lièvres. Ce boisé, que l'on surnomme "le boisé de la Chapelle", est adjacent à l'autoroute Laurentienne (A973) et à la voie ferrée du CN. La conservation de ce site naturel est primordiale. La présence de choux puants démontre de surcroît qu'il s'agit d'un milieu humide. Il est actuellement fréquenté par les résidents de Vanier malgré l'interdiction récente de d'y accéder.



L'accès est malheureusement impossible pour les résidents de Lairet, qui résident pourtant à proximité. La transformation de l'autoroute en boulevard urbain rendrait cela possible.

Le site permettrait également la création d'une pépinière et d'un arboretum. Le Conseil régional de l'environnement - région de la Capitale-Nationale et Hydro-Québec ont déjà eu des contacts à ce sujet. Le besoin en arbres et plantes de la ville serait satisfait par une production locale, limitant ainsi le transport.

Ce site pourrait devenir un lieu de socialisation et de rencontre pour les résidents des deux quartiers limitrophes. Il est difficile de créer du « vivre ensemble » quand les barrières anthropiques nous empêchent de nous côtoyer.

La pollution sonore et visuelle d'une autoroute ou d'un boulevard peut être atténuée par de la végétalisation. Il convient donc de verdir et de boiser les abords de l'autoroute Laurentienne à partir de l'échangeur A40-A973 afin de limiter son impact sur la vie des résidents de Lairet. De plus, une entrée de ville boisée serait davantage apaisante pour les automobilistes et reflèterait la volonté de la Ville de Québec d'être la première [région de biosphère de l'UNESCO](#).



Image 6.1 : Le viaduc de la rue Soumande et l'échangeur autoroutier en plein cœur du pôle urbain. (source - Google Street View - 2025)

7. ÉCONOMIE

Malgré l'autoroute Laurentienne le pôle urbain est actuellement difficile d'accès lors des événements. De plus, le pôle est divisé en deux au lieu de former un tout. De plus, le pôle est divisé en deux au lieu de former un tout. Le secteur commercial de la rue Soumande devrait être rattaché au Centre de foires d'ExpoCité, au Centre Vidéotron et au Grand Marché de Québec, créant ainsi un pôle dynamique où les différents acteurs interagiraient ensemble. En éliminant la barrière anthropique qui les sépare, les deux zones deviendraient perméables, donnant ainsi un souffle et un engouement supplémentaire aux activités récréatives et commerciales. De plus, un milieu de vie végétalisé et agréable incite davantage à revenir qu'un espace surchauffé et asphalté.



La **transformation de l'autoroute Laurentienne (A973) en boulevard urbain** doit être une priorité pour que le pôle urbain devienne une porte d'entrée de la ville à la fois accueillante, vivante et moderne.



Image 7.1 : L'autoroute Laurentienne (A973), une barrière anthropique en plein cœur du pôle urbain, est donc un frein au développement économique du secteur. (source - Google Street View - 2025)

8. SÉCURITÉ

Un quartier sécuritaire est un quartier vert où la vitesse des véhicules est limitée par des aménagements. Ce secteur est actuellement un îlot de chaleur entrecoupé d'une voie ferrée, d'une autoroute et de boulevards à plusieurs voies qui incitent à dépasser les limites de vitesse. En période d'achalandage, la nervosité des conducteurs est palpable; l'agressivité et le manque de patience se manifestent par des comportements inappropriés. Le sentiment de sécurité est tout bonnement absent de ce secteur. Des aménagements urbains de qualité, tels que des carrefours giratoires, permettraient d'apaiser les tensions des différents usagers et d'améliorer le sentiment de sécurité.



9. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS

- Transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain à partir du boulevard des Cèdres (au minimum) jusqu'à la rue de la Croix-Rouge.
- Création d'un lien en transport actif végétalisé longeant la voie ferrée par le sud, partant de l'autoroute Laurentienne jusqu'au boulevard Pierre-Bertrand (trame verte de la voie ferrée).
- Création d'un lien en transport actif dans le prolongement de la rue Samson jusqu'au quartier de Lairet.
- Ajout de transport en commun entre le quartier de Lairet et le quartier de Vanier passant par la rue Soumande.
- Réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel.
- Création d'un stationnement incitatif à l'angle sud-ouest de l'échangeur A40-A973.
- Ajout de parcours de transport en commun sur le futur boulevard urbain (qui remplacera l'autoroute Laurentienne) partant du stationnement incitatif, passant par le pôle urbain et continuant jusqu'au centre-ville et/ou se rendant directement jusqu'à la colline parlementaire.
- Création d'une pépinière (CRE Capitale-Nationale) sur une partie du terrain vacant du Boisé de la Chapelle.
- Aménagement du boisé de la Chapelle tout en préservant les espèces végétales existantes.
- Création de liens de mobilité active entre les commerces de la rue Soumande et le secteur d'ExpoCité et du Grand Marché de Québec.
- Perméabilisation du site d'Expocité
- Végétalisation du futur boulevard urbain afin de créer une trame verte qui pourrait aussi être une voie de tramway remontant l'autoroute Laurentienne (A973) jusqu'à la rue George-Muir.
- Végétaliser les espaces vacants pour atteindre le seuil minimum de canopée fixé par la Politique de l'arbre de la Ville de Québec.

REMERCIEMENTS

Nous ne pouvons terminer ce document sans une mention spéciale à toutes les personnes qui y ont contribué, de près ou de loin, et ce, depuis près de deux ans dans le cadre d'une vaste réflexion sur notre vision de Vanier dans 20 ans concernant ces différents thèmes..

- Les membres actuels du Conseil de quartier Vanier:
Pierre-Marc Doucet
Mahamadou Sissoko
Ange-Maryse Koua
Jean-Noel Ouisse
Roger Thibeault
Stéphanie Tremblay
- La Ruche Vanier
- Le Conseil de Quartier de Lairet

UN GROS MERCI POUR VOTRE CONTRIBUTION !

ANNEXE 1 : Tableau des recommandations

Proposition	Territoire	Ligne directrice	Thématique	Horizon
Transformation de l'A973 en boulevard urbain	MTMD	Innovante Saine	Urbanisme Sécurité Mobilité	0- 20 ans
Végétaliser les espaces vacants	VQ HQ	Saine	Environnement Urbanisme	0-5 ans
Liens de transport actif sur Soumande jusqu'à Pierre-Bertrand	VQ HQ	Saine Rassembleuse Innovante	Mobilité Environnement Milieu de vie	0-5 ans
Lien de transport actif entre la Chapelle spectacles (Rue Samson) et Lairet	VQ HQ MTMD	Saine Rassembleuse	Mobilité Milieu de vie	0-10 ans
Ajout de lien transport en commun entre Lairet et Vanier sur la rue Soumande	RTC	Rassembleuse	Mobilité Population	0-5 ans
Réaménagement du boulevard Wilfrid-Hamel et la rue Soumande	VQ	Rassembleuse Innovante	Sécurité Mobilité Urbanisme	0-5 ans
Création d'un stationnement incitatif près de l'échangeur	RTC HQ MTMD	Rassembleuse	Mobilité	0-20 ans
Ajout de transport en commun sur le futur boulevard urbain	RTC	Innovante Équitable	Urbanisme Environnement	0-20 ans
Création d'une pépinière et d'un arboretum	CRE HQ	Saine, Innovante	Environnement	0-5 ans
Végétalisation des stationnements	VQ	Saine Innovante	Environnement Milieu de vie	0-5 ans
Aménagement du boisé	HQ VQ Population locale	Saine, Rassembleuse Innovante	Milieu de vie Environnement	0-5 ans
Création des axes de mobilité entre le pôle commercial et le pôle événementiel	VQ	Rassembleuse Innovante Équitable	Économie Mobilité Urbanisme	0-10 ans
Végétalisation sur le futur boulevard urbain	VQ	Saine	Environnement	0-20 ans

HQ: Hydro-Québec

VQ: Ville de Québec

RTC: Réseau de transport de la Capitale

MTMD: Ministère des Transports et de la Mobilité Durable du Québec