

PLAN DIRECTEUR DE QUARTIER

Diagnostic, orientations et objectifs



2009 - 2020

CHUTES-MONTMORENCY



Arrondissement de
Beauport



CONSEIL
DE QUARTIER
DES CHUTES-MONTMORENCY

ÉQUIPE DE TRAVAIL

Coordonnateur	Pierre Marcoux, M. Sc. A., urbaniste
Conseiller en consultations publiques	Denis Bergeron
Directeur de la gestion du territoire de Beauport	Dominique Gariépy, urbaniste
Conseillère en urbanisme	Marie-France Pagé, urbaniste
Agente de secrétariat	Jacynthe Gagné
Cartographie	Michel Marcoux
CONSEIL DE QUARTIER	
Président	Michel M. Fortier
Trésorière	Charlotte Crépeault
Membres	Dany Bergeron
	Denys Boivin
	Martin Dostie
	Claudette Genest
	Suzanne F. Lefebvre
	Julie Lemieux et Carole Bégin-Giroux
Conseillères municipales	
COLLABORATEURS	
Directeur de l'arrondissement de Beauport	Claude Lirette
Directeur des travaux publics	Marc Croussette et Denis Gagnon, M. A. P., ing.
Directeur relations avec les citoyens et soutien administratif	Richard Boily
Directeur culture, loisirs et vie communautaire	Guy Labrie
Technicien à la circulation et au transport	Philippe Roy et Guillaume Lemieux
Conseillère en communications	Danielle Caron
Ingénieur, réseaux périphérie	Guillaume Duschesneau
Conseiller en environnement	Matthieu Alibert
Direction développement économique	Jean-Yves Tellier
Conseiller en recherche et planification	René Morency
Économiste	Jean-Pierre Lessard
Conseiller en design urbain	Jean Jobin
Urbaniste	Sonia Tremblay
Technicienne principale en transport	Andrée Plante
Réseau de transport de la Capitale	Luc Samson et Benoît Carrier

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
LE SONDAGE D'OPINION	6
L'ATELIER DE PERCEPTION	7
LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE	8
CHAPITRE 1	
1. LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES	9
1.1. UN MILIEU DE VIE.....	12
1.2. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS	13
1.3. LES CENTRES COMMUNAUTAIRES.....	14
1.4. LES SERVICES MUNICIPAUX.....	15
1.5. LE QUARTIER DANS LA VILLE	16
ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	17
CHAPITRE 2	
2. L'ÉCONOMIE	21
2.1. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES	24
ORIENTATION ET OBJECTIFS	25
CHAPITRE 3	
3. L'ENVIRONNEMENT	27
3.1. LA CHUTE MONTMORENCY.....	30
3.2. LES PROPRIÉTÉS.....	31
3.3. LES ATTRAITS NATURELS.....	32
3.4. LE COUVERT VÉGÉTAL.....	33
3.5. LES VUES PANORAMIQUES.....	34
3.6. LE FLEUVE SAINT-LAURENT	35
ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	36
CHAPITRE 4	
4. LE TRANSPORT	41
4.1. LES TROTTOIRS	44

4.2. L'AUTOMOBILE	45
4.3. LE RÉSEAU DES RUES	48
4.4. LE TRANSPORT EN COMMUN.....	48
ORIENTATIONS ET OBJECTIFS	50
CHAPITRE 5	
5. LES CONSTRUCTIONS	53
5.1. LA PATRIMOINE BÂTI	56
ORIENTATION ET OBJECTIFS	57
CONCLUSION	59
BIBLIOGRAPHIE	60

« Autrefois le rite voulait qu'on ne plantât aucune borne sans la présence d'un jeune enfant à qui on appliquait soudain un grand soufflet; c'était s'assurer d'un bon témoin; c'était fixer un souvenir. »¹

L'aménagement d'un territoire vise l'avenir. Le plan de quartier est « la borne », le document de référence duquel l'avancement du développement du milieu pourra être évalué.

Le présent document est la base sur laquelle s'appuie tout le plan. C'est le diagnostic qui dresse un por-

¹ Émile-Auguste Chartier

trait de la situation dans laquelle se trouve le quartier des Chutes-Montmorency en 2009. Sur cette assise, il propose des orientations et des objectifs pour maintenir les acquis ou améliorer la situation.

Cinq aspects sont abordés. Il s'agit de compétences municipales pour lesquelles des préoccupations ont été soulevées lors des activités de consultations préliminaires.

Le premier concerne les activités culturelles et sportives. Elles indiquent toute l'importance que les équipements publics ont pour

les citoyens dans leur définition propre d'une bonne qualité de vie.

Ensuite, c'est l'économie en perpétuel mouvement. La modification des habitudes de consommation et du milieu de vie des gens du quartier est ici présentée.

Le thème de l'environnement suit. Les éléments de composition naturelle, le couvert végétal et les vues panoramiques sont des éléments d'une valeur importante pour les gens du quartier.

L'avant-dernier chapitre porte sur le transport. Les

situations géographique et commerciale impliquent plusieurs déplacements au quotidien vers l'extérieur des limites du quartier. Le mode de transport choisi a toute son importance.

Finalement, la fierté des Chutois-Montmorencéens est bien représentée par le patrimoine local, l'arrondissement historique le long de l'avenue Royale, les églises Saint-Grégoire et Saint-Louis, la maison Tessier-Dit-Laplante et le site historique du Parc de la Chute-Montmorency.

LE SONDAGE D'OPINION

En février et mars 2009, une distribution de 98 questionnaires a été effectuée auprès de citoyens par l'entremise des membres du conseil de quartier. Il s'agissait du sondage d'opinion qui constitue la principale source d'information pour établir certains constats sur la qualité de vie du quartier. Du nombre total répartis entre les secteurs de Courville, Montmorency et Ville-neuve, 35 personnes ont bien voulu le compléter.

Le profil du répondant

L'âge moyen des répondants est de 55 ans. Le

plus jeune ayant 34 ans et le plus âgé 69 ans. Près de 60 % affirment demeurer à la maison ou être retraité. Le lieu de résidence indiqué par chacun correspond à la répartition territoriale du quartier entre les secteurs de Courville et de Montmorency (40 % chacun). Quelques-uns ont inscrit habiter le secteur de Ville-neuve (14 %). La majorité, soit 70%, réside dans le quartier depuis plus de 22 ans.

Les résultats en bref

La moyenne du taux de réponses aux 60 questions inscrites est de plus de

80%. Les gens avaient une opinion sur beaucoup d'aspects et ils l'exprimaient clairement.

Les répondants avaient majoritairement une opinion sur les questions touchant la végétation (milieu boisé ou fleuri) et l'aménagement du bord des autoroutes. Près de la moitié juge que le quartier est assez boisé alors que 63% considèrent qu'il n'est pas assez fleuri. Le bord des autoroutes est considéré par 48% des personnes interrogées ne pas être aménagé adéquatement. Il y aurait un manque de végétation et

une lacune sur l'entretien des terrains.

L'ensemble des autres réponses inscrites a permis d'élaborer plusieurs constats qui sont énumérés à chaque élément traité dans le présent document.



Un atelier de travail a été tenu le 27 avril 2009 pour identifier les forces et les faiblesses perçues à l'égard du milieu. L'exercice visait aussi à identifier la conception que peut se faire du quartier chaque participant.

La participation

Un total de 35 personnes a assisté à la rencontre. La majorité, soit 33 personnes, a participé à toutes les activités proposées. La méthode utilisée comportait des ateliers de dessins du quartier et d'un trajet habituellement emprunté et l'identification des principales caractéristiques du

milieu. Un exercice de groupe permettait d'énumérer les forces et les faiblesses.

Les éléments d'importance

L'évaluation du travail effectué par chacun permet d'identifier les composantes auxquelles les gens portent une attention particulière dans la perception de leur quartier. Il s'agit :

- de la chute Montmorency ;
- de l'église Saint-Grégoire de Montmorency ;
- du boul. Sainte-Anne ;
- du boul. des Chutes ;
- du Manoir Montmorency et de l'avenue Larue.

Les forces

- le patrimoine : église Saint-Grégoire de Montmorency, maison Tessier-Dit-Laplante, monument de la bataille de Montmorency, la chapelle Sainte-Marie, etc. ;
- les équipements sportifs : l'aréna, le golf, la piste cyclable et les parcs ;
- les centres communautaires ;
- le club des bricoleurs ;
- les services : écoles et centre hospitalier de soins de longue durée ;
- les axes routiers ;
- les activités ;
- le bingo ;
- les coopératives de logements ;
- les panoramas ;
- les commerces de l'avenue Larue.

Les faiblesses

- le transport en commun ;
- le manque de services de proximité dans Montmorency (poste, institution financière, restaurant, etc.) ;
- l'absence de parc à chiens ;
- le nombre élevé de chiens ;
- la désuétude des équipements sportifs ;
- l'état des logements dans Montmorency ;
- l'état du réseau routier ;
- malpropreté (rues, propriétés, chemin de fer, etc.).

LE PROFIL SOCIODÉMOGRAPHIQUE

Profil général

<i>Catégorie</i>	<i>Unité</i>	<i>Rang Ville /35</i>
Superficie	9,08 km ²	14
Densité de population (personnes par km ²)	1 590	21
L'âge médian	34 ans	22
L'âge moyen	35 ans	22
Le nombre de ménage	5 930	20
Le nombre de ménage (4 à 5 personnes)	1 075	9
Famille monoparentale	700	12

Population

<i>Catégorie</i>	<i>Nombre</i>	<i>%</i>	<i>Rang Ville /35</i>
Nourrissons (0-4)	545	3,8	19
Enfants (5-14)	1 640	11,3	9
Adolescents (15-19)	1 025	7,1	7
20 – 29	1 585	10,9	26
30 – 39	1 570	10,8	16
40 – 49	2 755	19,5	7
50 – 59	2 290	15,8	17
60 – 64	875	6,0	16
65 et plus	2 150	14,8	20
	14 435		15

Statistiques Canada 2005

Revenu des ménages

<i>Catégorie</i>	<i>Nombre</i>	<i>%</i>	<i>Rang Ville /35</i>
Moins de \$10 K	265	4,5	22
\$10 K – 19 999	680	11,5	19
\$20 K – 29 999	545	9,2	23
\$30 K – 39 999	820	13,8	20
\$40 K – 49 999	700	11,8	18
\$50 K – 59 999	620	10,5	16
\$60 K – 69 999	500	8,4	17
\$70 K et plus	1 800	30,4	18
	5 930		
Revenu médian	\$37 680		
Revenu moyen	\$39 356		

Statistiques Canada 2005

LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

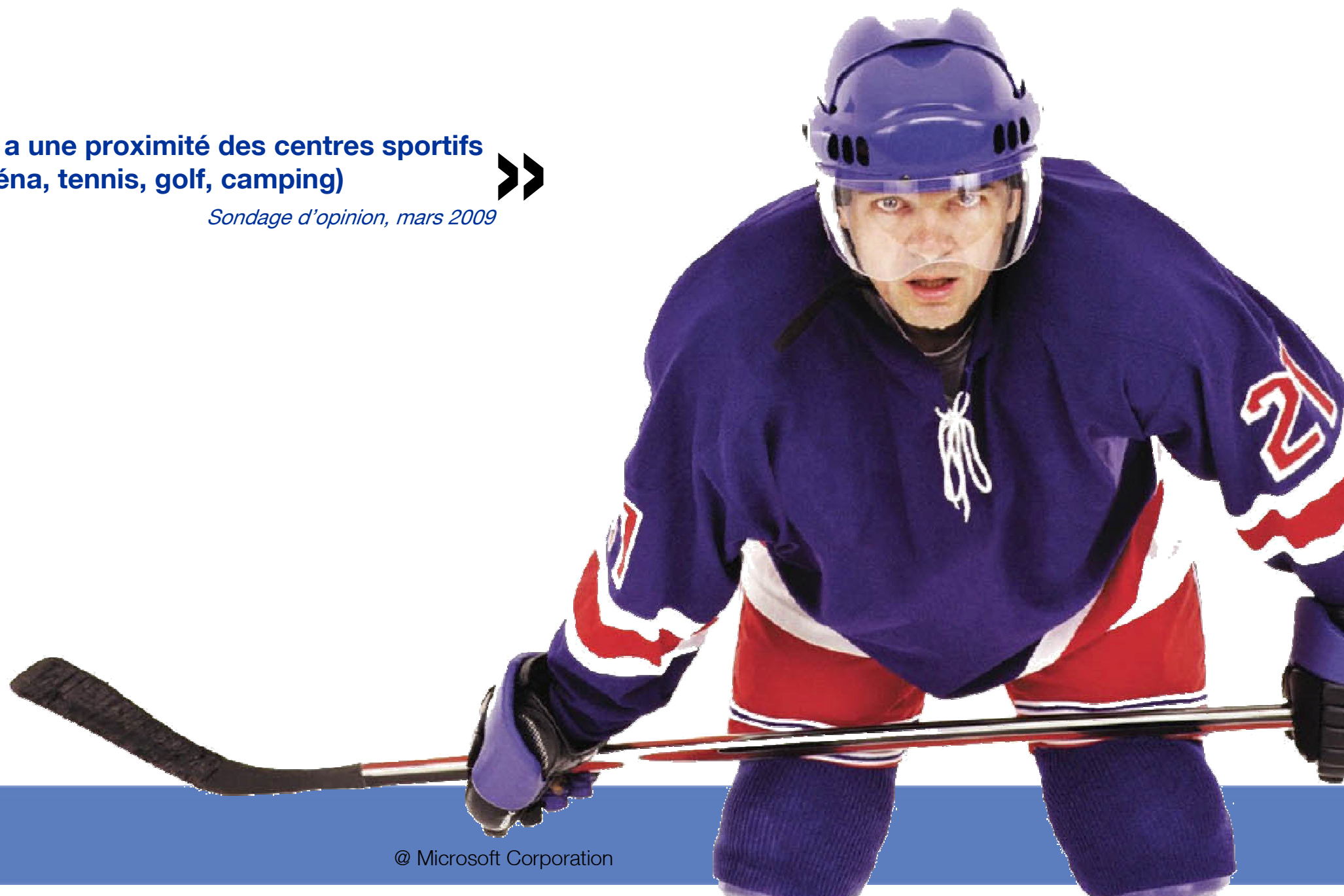
1



**Il y a une proximité des centres sportifs
(aréna, tennis, golf, camping)**



Sondage d'opinion, mars 2009



Pierre de Coubertin disait que « Le sport va chercher la peur pour la dominer, la fatigue pour en triompher, la difficulté pour la vaincre. »

Les citoyens du quartier vivent de ces paroles à l'égard des événements qui affectent leur qualité de vie. L'aréna Gilles-Tremblay, les centres communautaires et les équipements sportifs comptent pour beaucoup dans la vie des Chutois-Montmorencéens. Le présent chapitre tente de dresser un état de situation face à cette réalité.

Le premier élément abordé est celui de la solidarité des gens qui s'engagent pour

contrer l'exclusion et améliorer leur qualité de vie.

Ensuite, est énoncé le souhait d'équipements sportifs supplémentaires à ceux existants, déjà très appréciés.

En troisième lieu, sont exposées les raisons pour lesquelles les centres communautaires sont les points de repère du sentiment d'appartenance de tout un quartier.

La coordination nécessaire entre les horaires de certaines activités culturelles et sportives pour en accroître l'accessibilité et du service de transport en commun suivra.

Ce chapitre se termine par une démonstration à l'effet que le sentiment d'isolement

vécu localement est accentué par une géographie et des infrastructures singulières.

1 LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

1.1. UN MILIEU DE VIE

La cohésion sociale

Constat :

Le quartier des Chutes-Montmorency est un milieu de vie où les gens se connaissent.

Enjeu :

L'équilibre de la cohésion sociale et sa durabilité.

Diagnostic :

Le quartier des Chutes-Montmorency est un milieu où l'équité économique et l'accessibilité aux services diffèrent entre Courville et Montmorency. En matière de revenu, d'emploi, de diplomation, de personnes âgées, de famille monoparentale, le secteur de Montmorency est désavantagé sur tous les points (CLD Québec, 2007).

Néanmoins, il y a une solidarité très forte. Les participants aux activités d'élaboration du plan directeur l'ont exprimé à maintes reprises : « il y a beaucoup de fraternité dans le coin » (sondage d'opinion, mars 2009).

La cohésion sociale exige d'offrir à tous une égalité des chances (Toye, 2007). Le plan directeur de quartier ainsi que l'Approche territoriale intégrée² visent à contrer l'exclusion par une amélioration de la qualité de vie des citoyens.

L'Organisation de coopération et de développement économique met en garde

² Activité locale de mobilisation des gens et des organismes du milieu.

toutes mesures ne visant qu'un seul secteur. L'expérience démontre que les stratégies doivent être à l'échelle urbaine pour aboutir.

Des indicateurs de cohésion ont été élaborés (Toye, 2007) en ce sens et pourront servir à évaluer les impacts des actions du plan directeur.



1.2. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS

L'offre

Équipements répertoriés

Équipement	nb
piscine extérieure	2
golf	1
football	1
soccer	8
patinoire extérieure	3
aréna	1
gymnase multisports	6
tennis	4
terrain de balle	2
quilles	2
	30

Constat :

Il manque d'équipements sportifs (soccer, piste cyclable, centre d'entraînement).

Enjeu :

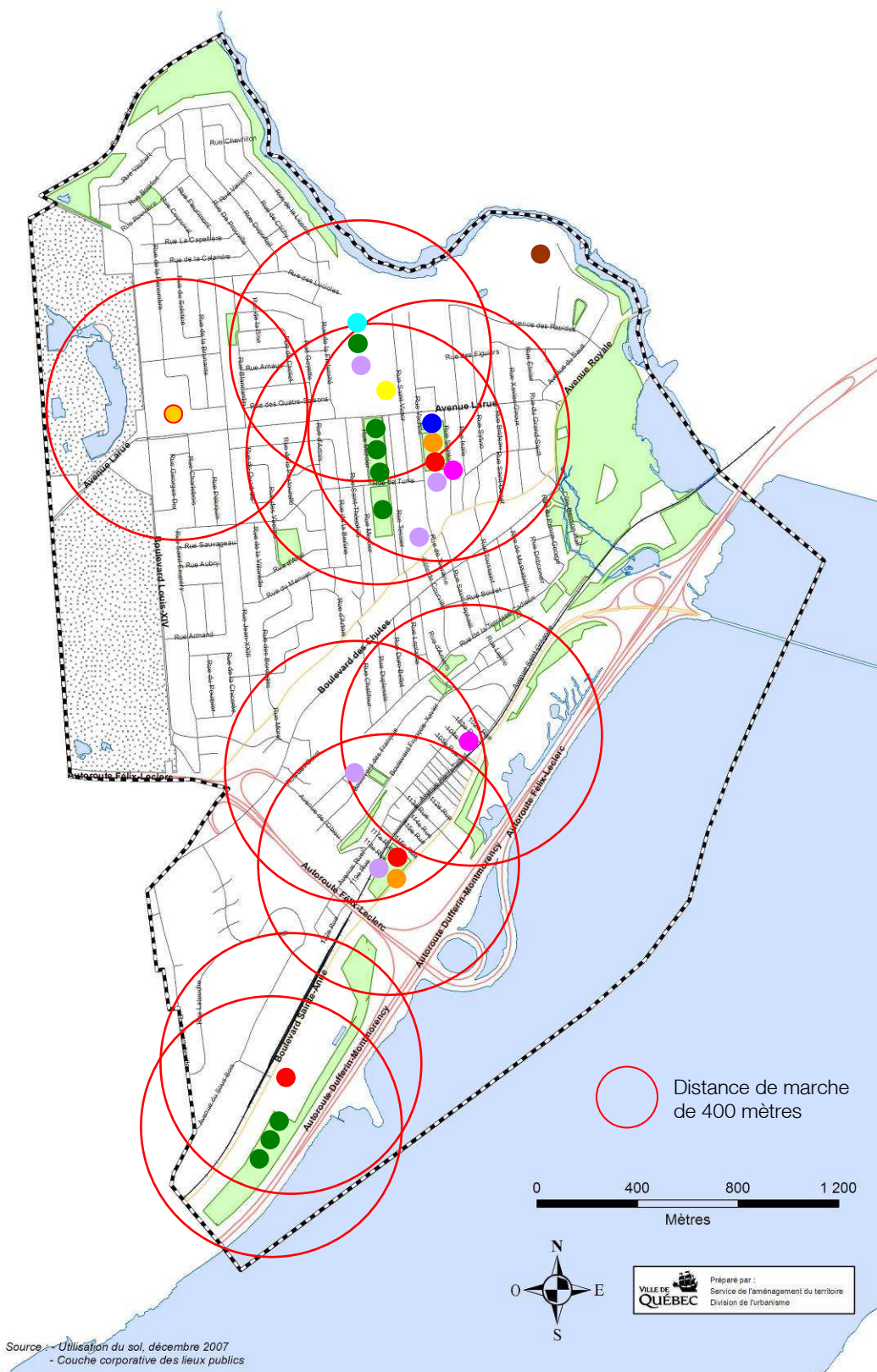
L'offre et l'optimisation de services.

Diagnostic :

Un indicateur de l'offre des équipements sportifs a été développé par le ministère français chargé des sports à titre d'outil d'aide à la décision (Zedet et Siguret 2008). Dans un contexte européen, l'indice du quartier serait de 20,7 équipements par 10 000 habitants et inférieur à la moyenne française qui est de 22,8.

Malgré cette comparaison, les gens du quartier sondés mentionnent à 40% que les équipements suivants sont manquants : un centre de conditionnement physique, une piscine intérieure et une salle de soccer intérieur. À ce propos, la Ville ne souhaite pas concurrencer les centres de conditionnement privés et elle considère qu'une piscine intérieure et une salle de soccer intérieur sont des équipements inter arrondissements.

De plus, Tennis Québec recommande pour une population égale à celle du quartier, d'un à trois terrains de tennis supplémentaire(s) aux quatre déjà aménagés.



Source : Utilisation du sol, décembre 2007 - Couche corporative des lieux publics

1 LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

1.3. LES CENTRES COMMUNAUTAIRES

Le sentiment d'appartenance

Constat :

Les centres communautaires sont des lieux d'ancrage du sentiment d'appartenance au quartier.

Enjeu :

L'unité sociale.

Diagnostic :

Les centres communautaires sont des endroits plutôt « stable » dans un milieu en grand changement depuis 30 ans. La fermeture de plusieurs usines a bouleversé la vie de beaucoup de citoyens. L'annonce dernière de la fermeture des églises de Saint-Grégoire de Montmorency et de Villeneuve est venue ébranler la sensibilité d'aucuns. Ces éléments

phares de l'histoire du quartier s'effondrent un après l'autre. Dans ce contexte en mutation, les centres communautaires demeurent solides comme un roc.

Ils sont avant tout des milieux de vie où il est possible de socialiser entre individus. Les activités inscrites au programme offrent aux participants une occasion de se connaître, se retrouver et de faire partie d'un groupe. Créer des liens et socialiser sont les qualités essentielles au développement du sentiment d'appartenance (Duclos, Laporte, 1995).

Les « Chutois-Montmorencéens » se sont approprié l'endroit car il leur

assure de pouvoir se développer harmonieusement et en équilibre dans toutes les sphères de leur vie (Penguilly, 2007).

Toutes interventions envisageables devraient, à la suggestion de Penguilly, s'insérer dans le contexte d'un débat démocratique au sein duquel l'usager peut s'exprimer.



@ Microsoft Corporation

1.4. LES SERVICES MUNICIPAUX

L'accessibilité en transport collectif

Constat :

Le quartier est perçu comme un milieu abandonné (services municipaux).

Enjeu :

Les déplacements et l'accessibilité liés aux « pôles » municipaux (aréna, bibliothèque, centre de loisirs, etc.).

Diagnostic :

En matière de culture et de sport, les activités offertes dans le quartier sont liées à la nutrition, la danse, les langues, le dessin, le yoga, la natation, le badminton, le basket-ball, le soccer, le tennis, le workout et le programme vacances-été.

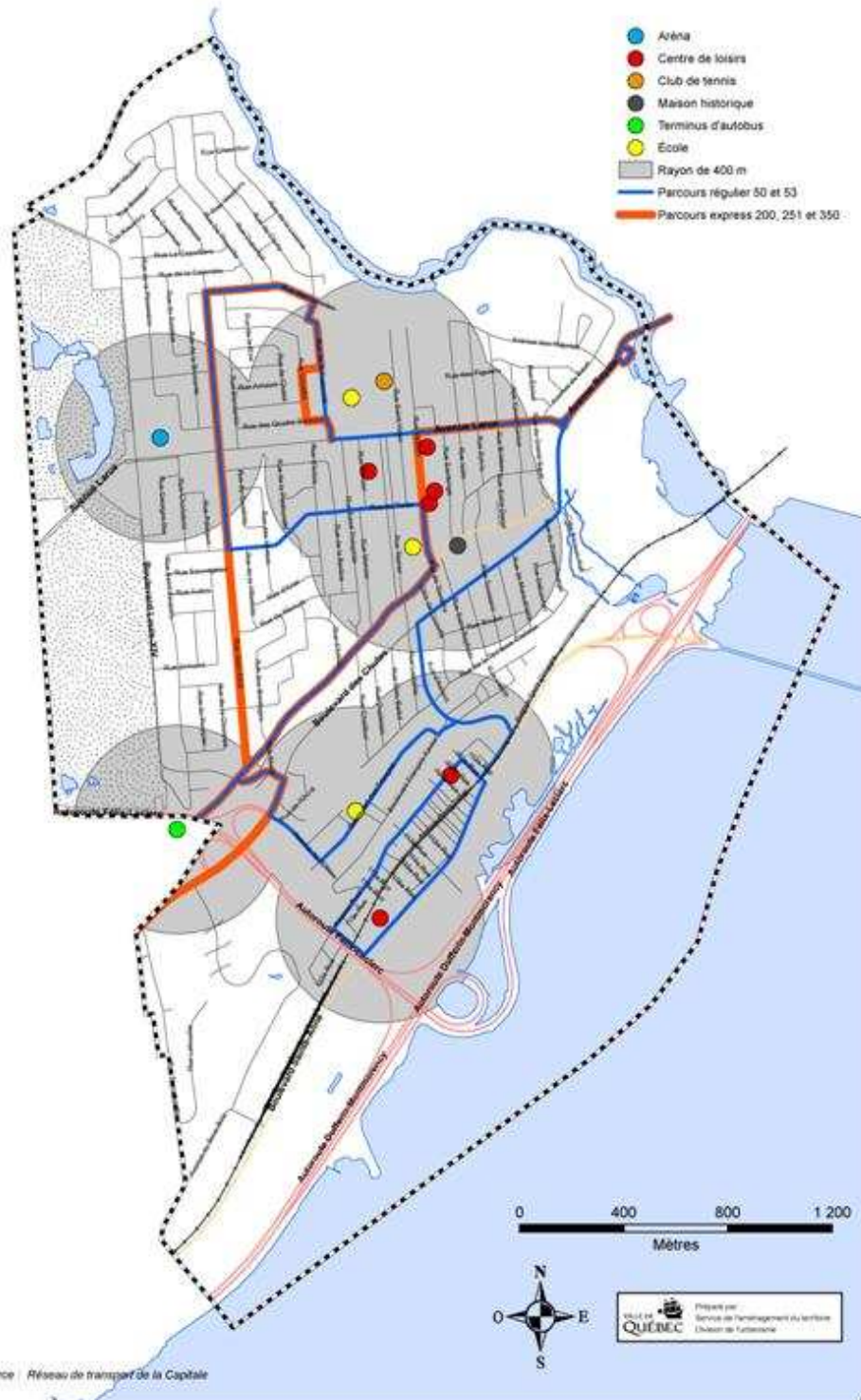
L'aréna, les centres communautaires, les clubs et les écoles où elles sont dispensées, sont tous desservis par le service de transport en commun régulier (parcours 50 et 53). Ces endroits sont situés dans un rayon de 400 mètres³ du réseau.

Les horaires des activités offertes tant en semaine qu'en fin de semaine commencent généralement vers les 9h00, 12h30 et 19h00 pour se terminer de 11h30 à 21h00. Le trajet de l'autobus numéro 50, au nord du boulevard des Chutes, permet de s'y rendre dans un intervalle de près de 10 minutes du début

de l'activité quoi qu'il est ar-rimé à l'heure de l'autobus 800. Par contre, le parcours 53 au sud du boulevard des Chutes n'offre pas la même flexibilité. Son horaire est lié aux correspondances des terminus de la Cimenterie et de Beauport. Le passage de l'autobus concorde un peu moins avec le début et la fin des activités. Cette situation est plus difficile lorsqu'il s'agit de services situés dans les quartiers plus à l'ouest (centre municipaux, sportifs, de loisir et les bibliothèques).

Dans ce contexte, une coordination possible des horaires des activités et celles du transport en commun est à étudier.

³ Cela correspond à une marche maximale de 10 à 15 minutes.



Source | Réseau de transport de la Capitale



1 LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

1.5. LE QUARTIER DANS LA VILLE

Sa relation

Constat :

Le quartier est perçu comme un lieu isolé du reste de la ville.

Enjeu :

L'urbanisation du quartier (son remailage) et sa relation avec le reste de la ville.

Diagnostic :

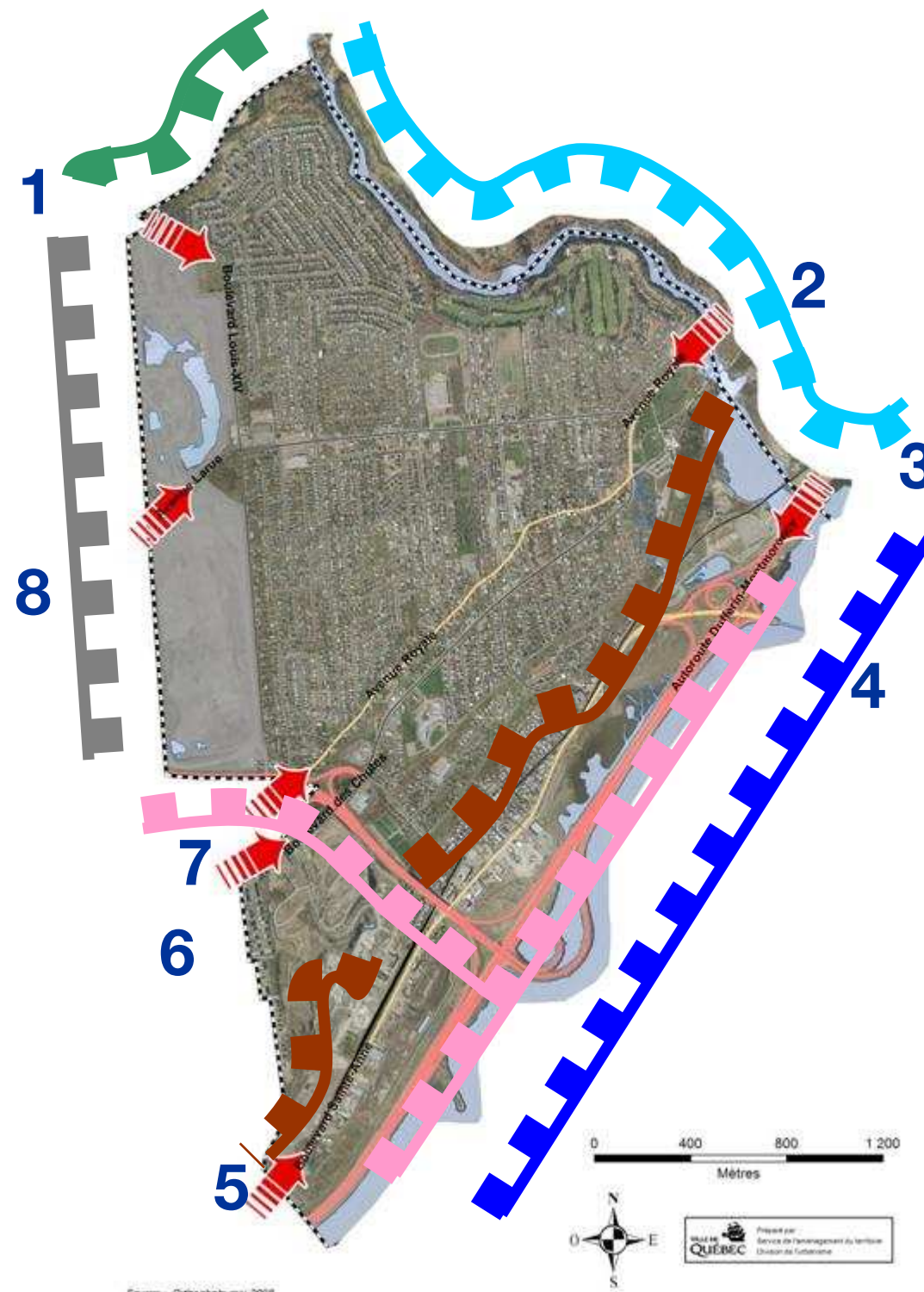
Il y a un fort sentiment d'isolement du quartier du reste de la ville. Cette perception a maintes fois été exprimée (sondage, atelier et réunions du conseil de quartier).

Situé à l'extrémité est de la grande ville de Québec et issu d'anciennes municipalités, le quartier est physiquement circonscrit (limites de

couleur sur la carte). À l'exemple de la ville fortifiée, les accès (numéros 1 à 8 sur la carte) sont fortement singularisés par diverses caractéristiques physiques renforçant l'idée « d'entrée » ou de « sortie » dans le milieu. Le pont de la rivière Montmorency, le viaduc de l'avenue Royale, l'avenue Larue bornée de deux carrières sont autant d'éléments qui accentuent l'impression de séparation. Les infrastructures routières telles les autoroutes, les éléments naturels tels le fleuve et la rivière Montmorency et la topographie dont celle de la falaise contribuent aussi dans l'esprit collectif à retrancher le quartier dans son coin de ville.

Les difficultés liées à la mobilité par transport en commun ajoutent à l'effet général de perception d'exclusion. Les horaires et le terminus situé de l'autre côté de l'autoroute donnent l'impression d'être laissés pour compte.

Dans le contexte, un remailage par accentuation ou atténuation de ces caractéristiques avec le reste de la ville est certes à analyser.





LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

1.1. UN MILIEU DE VIE – La cohésion sociale

CONSTAT : Le quartier des Chutes-Montmorency est un milieu de vie où les gens se connaissent.

ENJEU : L'équilibre de la cohésion sociale et sa durabilité.

ORIENTATIONS

OBJECTIFS

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

1.1.1. Favoriser une variété de typologies résidentielles.	Viser à atteindre une majorité de bâtiments multifamiliaux dans tout projet de développement de nouvelles habitations.	AT ⁴ et GT ⁵	
1.1.2. Encourager la mixité des usages.	Dans les zones à dominance mixtes du quartier, sur les principaux boulevards ou avenues, prévoir un espace commercial au rez-de-chaussée.	AT et GT	
1.1.3. Promouvoir les rencontres entre les citoyens.	Planifier un lieu de rencontre public.	RCSA ⁶ , AT et CLVC ⁷	
1.1.4. Créer de l'animation urbaine.	Organiser une activité festive ou ludique annuelle.	CLVC	Partenaires

⁴ Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

⁵ Division de la gestion du territoire de l'Arrondissement de Beauport

⁶ Division des relations avec les citoyens et du soutien administratif de l'Arrondissement de Beauport

⁷ Division du loisir, de la culture et de la vie communautaire de l'Arrondissement de Beauport

1 LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

1.1. UN MILIEU DE VIE – La cohésion sociale

CONSTAT : Le quartier des Chutes-Montmorency est un milieu de vie où les gens se connaissent.

ENJEU : L'équilibre de la cohésion sociale et sa durabilité.

ORIENTATIONS

OBJECTIFS

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

1.1.5. Préserver des logements abordables.	Maintenir l'aide au logement social du programme de revitalisation et d'intervention en habitation Rénovation Québec.	DE ⁸	
--	---	-----------------	--

1.2. LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS – L'offre

CONSTAT : Il manque d'équipements sportifs (soccer, piste cyclable, centre d'entraînement).

ENJEU : L'offre et l'optimisation de services.

ORIENTATIONS

OBJECTIFS

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

1.2.1 Maintenir les équipements sportifs existants.	S'assurer de la pérennité des équipements existants.	Arrondissement	
1.2.2. Améliorer les équipements sportifs existants.	Augmenter par équipement le confort des usagers (utilisateurs et spectateurs).	CLVC	
1.2.3. Bonifier l'offre de jeux pour enfants	Prévoir un équipement de jeux pour enfants là où il y a des opportunités.	CLVC	

⁸ Service du développement économique de la Ville de Québec



1.3. LES CENTRES COMMUNAUTAIRES – Le sentiment d’appartenance

CONSTAT : Les centres communautaires sont des lieux d’ancrage du sentiment d’appartenance au quartier.

ENJEU : L’unité sociale.

ORIENTATION	OBJECTIF	MAÎTRE D’ŒUVRE	NOTES
1.3.1. Consulter les citoyens.	Présenter en consultation publique tout projet de modification des équipements municipaux voués aux services communautaire ou sportif.	CLVC et RCSA	Partenaires

1.4. LES SERVICES MUNICIPAUX – L’accessibilité en transport collectif

CONSTAT : Le quartier est perçu comme un milieu abandonné (services municipaux).

ENJEU : Les déplacements et l’accessibilité liés aux « pôles » municipaux (aréna, bibliothèque, centre de loisirs, etc.).

ORIENTATION	OBJECTIFS	MAÎTRE D’ŒUVRE	NOTES
1.4.1. Faciliter l’accessibilité par transport en commun aux activités culturelles et sportives.	Évaluer la coordination entre les horaires des activités culturelles et sportives et celui du transport en commun	GT, RCSA, CLVC et RTC ⁹	
	Étudier les possibilités de liens directs entre le quartier et les équipements sportifs et culturels d’arrondissement (bibliothèque, piscine intérieure, etc.)	CLVC et RTC	

⁹ Réseau de Transport de la Capitale

1 LES ACTIVITÉS CULTURELLES ET SPORTIVES

1.5. LE QUARTIER DANS LA VILLE – Sa relation

CONSTAT : Le quartier est perçu comme un lieu isolé du reste de la ville.

ENJEU : L'urbanisation du quartier (son remaillage) et sa relation avec le reste de la ville.

ORIENTATION

OBJECTIF

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

1.5.1. Améliorer la perception des liens entre le quartier et le reste de la ville.

Planifier la singularisation des huit portes d'entrée du quartier

RCSA, GT, AT



« Il y a une grande force de mobilisation
et de solidarité des gens du quartier »

Sondage d'opinion, mars 2009



« Vis-à-vis de l'extérieur, il y avait un challenge, un défi à relever, ... »¹⁰

La majorité des services commerciaux et des emplois sont offerts à l'extérieur du quartier à l'exception de ceux de l'avenue Larue à Courville. L'achat de biens courants (épicerie, pharmacie, soins esthétiques, etc.) et réfléchis (meubles, vêtements, voitures, etc.) exige pour plusieurs un déplacement de plus de 2,5 km. Un mode de transport privé ou public est, dans ce contexte, nécessaire pour la

majorité des Chutois-Montmorencéens.

Le présent chapitre dresse un portrait de la situation actuelle. L'aspect abordé concerne la nécessité d'un plan d'orientation commerciale afin de faire face aux nouvelles habitudes de consommation et d'offrir à tous des services de qualité.

¹⁰ Françoise Giroud

2.1. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES

Leur polarisation

Constat :

Les activités commerciales sont en perte de dynamisme dans le secteur Montmorency.

Enjeu :

La polarisation d'activités économiques secondaires face aux développements existants.

Diagnostic :

Dans la grande région de Québec, 25 territoires ont été identifiés en raison de l'attractivité qu'ils exercent en matière de commerce, de récréation et d'emploi (MTQ, RTC, STL, 2008). À l'automne 2006, ils atti-

raient 357 791 déplacements en une seule journée. Ils sont tous situés à l'extérieur du quartier. Le plus près est à plus de 2,5 km à l'ouest. Ce secteur, en 19^e position, est le Méga-Centre Beauport. Ce pôle répond aux besoins d'une clientèle particulière et ciblée de type familial (Michelier, 2005). Ainsi, au même endroit, parents, adolescents et enfants trouvent tout ce dont ils peuvent avoir besoin.

À chaque jour, un déplacement sur sept effectué par les résidents du quartier présente comme motif le

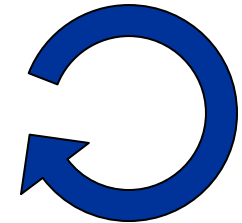
magasinage. Lors de leur trajet, seulement 32% se fait auprès d'un commerce local.

Tous les modes de consommation actuellement connus sont aussi appelés à être modifiés dans les années à venir (Michelier, 2005). La mobilité et l'hypermobilité des gens entraînent de nouvelles stratégies de marketing et auront un impact certain sur l'immobilier commercial (Mathieu-Hubert, 2008). Le commerce électronique et la distribution des biens achetés influencent aussi la localisation commerciale (Rallet, 2001).

Le projet domiciliaire de l'ancienne cimenterie, par son apport d'une nouvelle clientèle, aura aussi un impact sur la demande commerciale et les services.

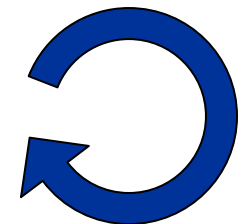
Dans le contexte, un plan d'orientation commerciale pour le quartier est à concevoir afin d'offrir aux résidents des services de proximité de qualité et envisager certaines avenues jusqu'ici inexplorées. C'est une occasion de profiter du contexte actuel en changements pour innover.

Un déplacement sur sept a pour motif le magasinage.



3518 déplacements

32% des déplacements effectués pour le magasinage sont faits dans le quartier.



811 déplacements



L'ORIENTATION ET LES OBJECTIFS

2.1. LES ACTIVITÉS COMMERCIALES – Leur polarisation

CONSTAT : Les activités commerciales sont en perte de dynamisme dans le secteur Montmorency.

ENJEU : La polarisation d'activités économiques secondaires face aux développements existants.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
2.1.1. Améliorer le dynamisme commercial.	Offrir des services de proximité innovateurs. Élargir l'offre de produits locaux et régionaux.	CLD ¹¹ , AT ¹² CLD, AT	

¹¹ Centre local de développement

¹² Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

« Les espaces verts, la proximité de l'eau
et les beaux arbres sont une richesse » »

Sondage d'opinion, mars 2009



« La nature fait toujours, selon les conditions dont elle dispose et autant que possible, les choses les plus belles et les meilleures. »¹³

Les éléments de composition naturelle de l'environnement du quartier sont diversifiés. L'eau, la végétation et les panoramas, sont sources de fierté pour le milieu. Ils inspirent mille et une réflexions.

L'intérêt d'intégrer le symbolisme que représente la chute Montmorency au développement du quartier est évoqué en premier lieu.

¹³ Aristote

Ensuite, sont abordés l'entretien des propriétés tant publiques que privées et le mécanisme de suivi développé par les autorités municipales.

Le quartier est un endroit dominé par la nature. L'ajout de nouvelles activités « santé » à celles existantes est le troisième élément présenté.

Le couvert végétal du quartier revêt un grand intérêt local. Les améliorations à apporter à certains secteurs sont ici expliqués.

Les vues panoramiques font partie du quatrième

élément soulevé. Leur préservation est souhaitable.

Finalement, le constat d'absence d'un accès au fleuve est le dernier sujet du présent chapitre. Une réflexion sur ce point est nécessaire en prévision des projets déjà envisagés à plus long terme.

3.1. LA CHUTE MONTMORENCY

Son symbole

Constat :

La chute Montmorency est le plus haut symbole de fierté de tout le quartier.

Enjeu :

La signification emblématique et symbolique.

Diagnostic :

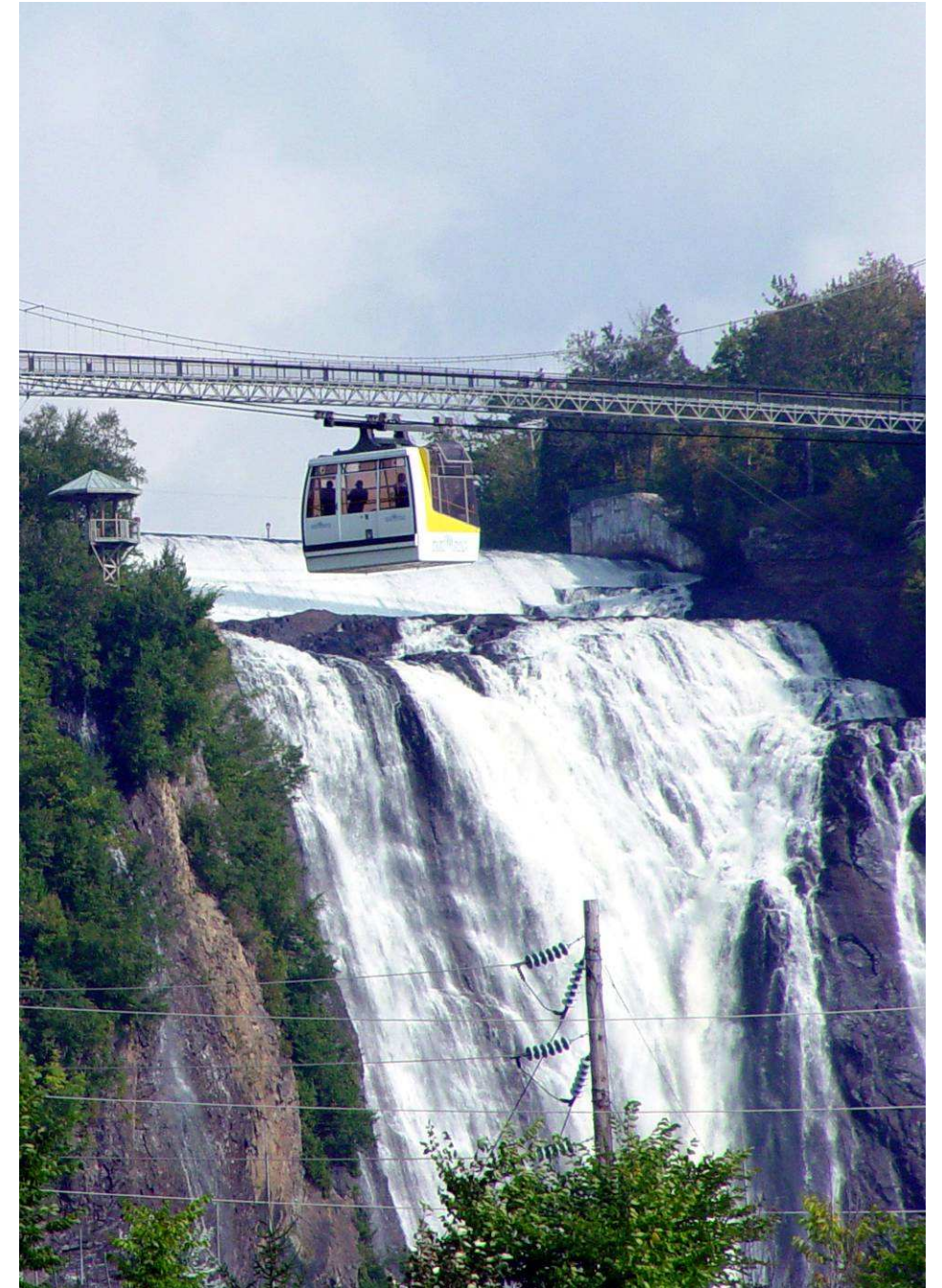
La chute Montmorency avec ses 800 000 visiteurs par an, soit 17,7% de tous les touristes de la région de Québec (CLD de Québec 2006 et l'institut de la statistique du Québec 2007), est le premier élément auquel tous et chacun se réfèrent et associent le quartier.

Cette composante naturelle haute de 83 mètres domine le paysage à un endroit symbolique et ce, sur plusieurs plans.

Historiquement, la chute est liée à une « résistance » remplie de succès face à l'envahisseur. En 1759, le capitaine de Repentigny réussit à maintenir Wolfe à l'écart. Dans l'inconscient collectif, cette réussite est une fierté. Ensuite, sa force hydraulique a permis de donner naissance à plusieurs industries qui ont été longtemps sources de création de richesses collectives locales.

Géographiquement, elle est située à « l'entrée », non seulement du quartier, mais aussi de toute la ville. C'est une œuvre de la nature qui fait office de phare pour accueillir les visiteurs.

« Dans la mesure où le lieu symbolique est l'instrument d'une communication... » (Monnet, 1998), son symbolisme devrait en être analysé et expliqué dans le but de pouvoir révéler toute sa signification et l'intégrer au développement du quartier.





Source : - Unité d'évaluation, juillet 2009

3.2. LES PROPRIÉTÉS

Leur entretien

Constat :

Il y a un laisser-aller dans l'entretien des propriétés tant publiques que privées.

Enjeu :

La mise en valeur urbaine et la valorisation du foncier.

Diagnostic :

L'entretien d'une propriété relève de la responsabilité de chacun. Le propriétaire en est le principal concerné. Il doit voir au respect de la réglementation en matière de propreté, d'entreposage et de nuisances.

En tant que citoyen corporatif, la municipalité effectue

sa part par des travaux voués au bon maintien des propriétés publiques. Ces terrains (en bleu sur la carte) comptent pour 37 hectares de superficie, soit environ 5% de l'ensemble du territoire du quartier.

De plus, Il y a une volonté de la Ville d'améliorer l'image du boulevard Sainte-Anne et favoriser le déplacement des industries vers les parcs industriels. Le zonage a été ajusté à cette fin pour ce secteur.

Pour contrer le laxisme de certains citoyens, la municipalité intervient auprès d'eux. Le service municipal

concerné effectue un suivi dans un délai moyen de 48 heures en fonction de l'intervention à effectuer.

Au cours de la dernière année, 186 requêtes ont été enregistrées au Bureau d'arrondissement concernant un problème lié à l'urbanisme ou à l'environnement. De ce nombre, plus du quart¹⁴ des plaintes étaient liées à l'état d'un terrain (malpropreté, amoncellement, entreposage, nuisances, herbe à poux).

¹⁴ 49 requêtes soit 26%.

3.3. LES ATTRAITS NATURELS

Leur mise en valeur

Constat :

Les attraits naturels sont une source de fierté locale (parc de la chute, fleuve Saint-Laurent, rivière Montmorency et étang de la côte).

Enjeu :

La mise en valeur des paysages et attraits naturels sans fragilisation des milieux.

Diagnostic :

Près de 60% de la limite du quartier est composée d'une rive. Il y a 8,5 km de cours d'eau qui ceinturent le milieu. Quatre ponts, dont celui du club de golf,

permettent de franchir cette enceinte en automobile, ainsi que deux passerelles piétonnes – une pour les cyclistes – et le viaduc du chemin de fer.

Cette délimitation offre un lieu de récréation qui fait l'objet de diverses utilisations. Au camping municipal (1), il est possible de louer des embarcations et d'effectuer des randonnées sur la rivière Montmorency. La contemplation du panorama (2) est rendu possible le long des sentiers et passerelles du Parc de la Chute-Montmorency. La pêche (3) s'y pratique aussi. Finalement, la piste

cyclable offre par endroits des accès à certains points d'eau comme l'étang de la côte et la rivière Montmorency (4).

Le pourtour du quartier est dominé par la nature. C'est un lieu propice pour la pratique d'activités « santé » : vélo de montagne, escalade, randonnées, etc. Le site de la chute Montmorency est aussi disposé pour l'implantation d'un parc-jardin où le recueillement et l'admiration inspireraient.

1

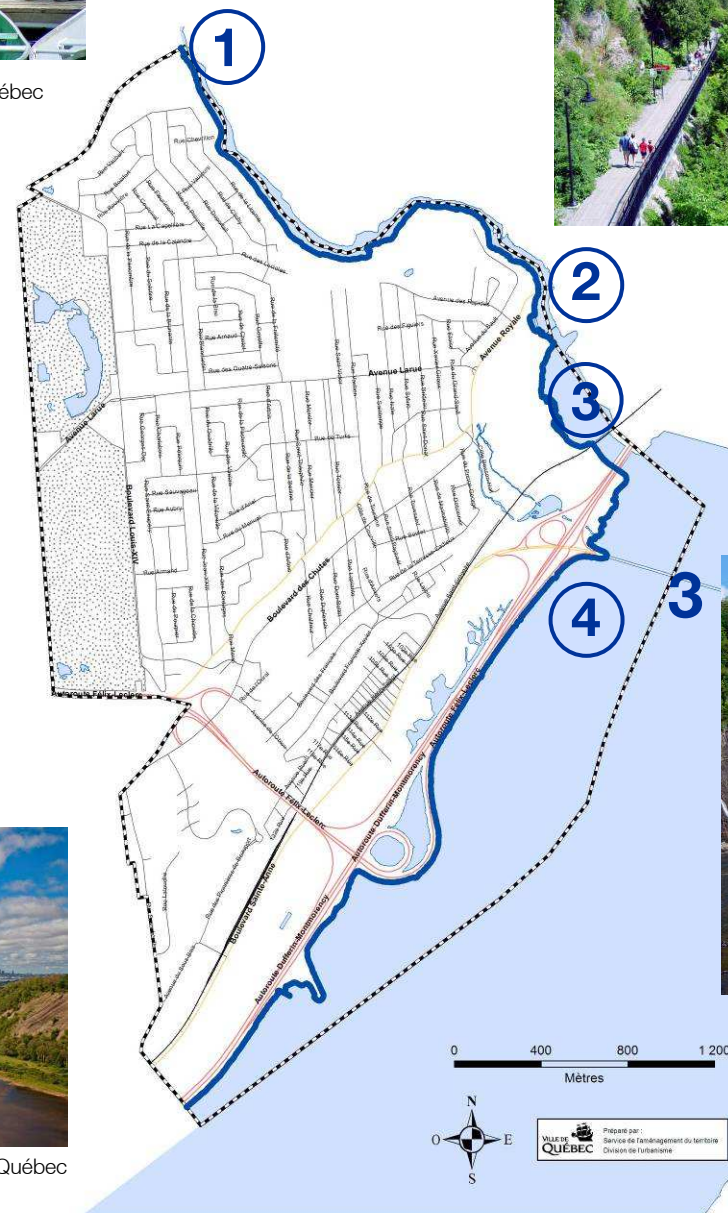


@ Ville de Québec

2



@ Ville de Québec



4



@ Ville de Québec



@ Ville de Québec



Source : Orthophoto mai 2008

3.4. LE COUVERT VÉGÉTAL

Son étendue

Constat :

Le couvert végétal est déficient en bordure des autoroutes et certains secteurs du quartier.

Enjeu :

Le couvert végétal.

Diagnostic :

Le décompte des arbres situés sur la propriété publique municipale du quartier chiffre le nombre de spécimens à 3 410. De ce total, 403 ont fait l'objet d'un inventaire spécifique dont 50% possèdent un diamètre de tronc de plus de 13 cm.

Randrup et Nilsson (1997) présentent Copenhague au Danemark comme un milieu où la quantité d'espaces vert est de quatre fois supérieure à la recommandation de l'Organisation mondiale de la santé pour un milieu urbain. On y trouve 48 arbres par km de rue alors qu'il est estimé à 45 pour le quartier. À titre de comparaison, il est de 39 arbres par km de rue pour le quartier Vieux-Moulin.

Toutefois le secteur densément construit de Montmorency, le boul. Ste-Anne, le développement de l'ancienne cimenterie et le

bord des autoroutes sont amplement déficitaires en matière de couvert végétal. Pour le boul. Ste-Anne, la Ville planifie d'intégrer de la végétation à tout projet d'aménagement. Il en va de même pour les autoroutes où divers scénarios de réaménagement sont à l'étude avec le ministère des Transports du Québec. Deux parcs sont aussi planifiés pour le développement de l'ancienne cimenterie et le secteur de Montmorency à proximité de l'église Saint-Grégoire de Montmorency.

3.5. LES VUES PANORAMIQUES

Leurs qualités

Constat :

La configuration de la topographie du quartier procure plusieurs points de vues panoramiques (fleuve, l'île d'Orléans, Vieux-Québec, etc.).

Enjeu :

L'organisation de l'espace et la qualité des vues panoramiques.

Diagnostic :

Situé en partie sur un plateau en dénivélé vers le sud et en bordure du fleuve, le quartier s'ouvre sur un panorama et des vues grandioses. L'orientation de plusieurs rues ouvre des

perspectives vers l'île d'Orléans et vers le centre historique de Québec. La largeur et l'étendue du fleuve ajoutent au caractère scénique de l'ensemble.

Plusieurs endroits ont été identifiés, lors du sondage d'opinion, comme lieu où l'on trouve un point de vue intéressant. Il s'agit :

- du boul. François-Xavier (le plateau);
- de la piste cyclable;
- de la côte St-Grégoire;
- du Parc de la Chute-Montmorency (Manoir Montmorency);
- de l'avenue Royale;
- du boul. des Chutes;

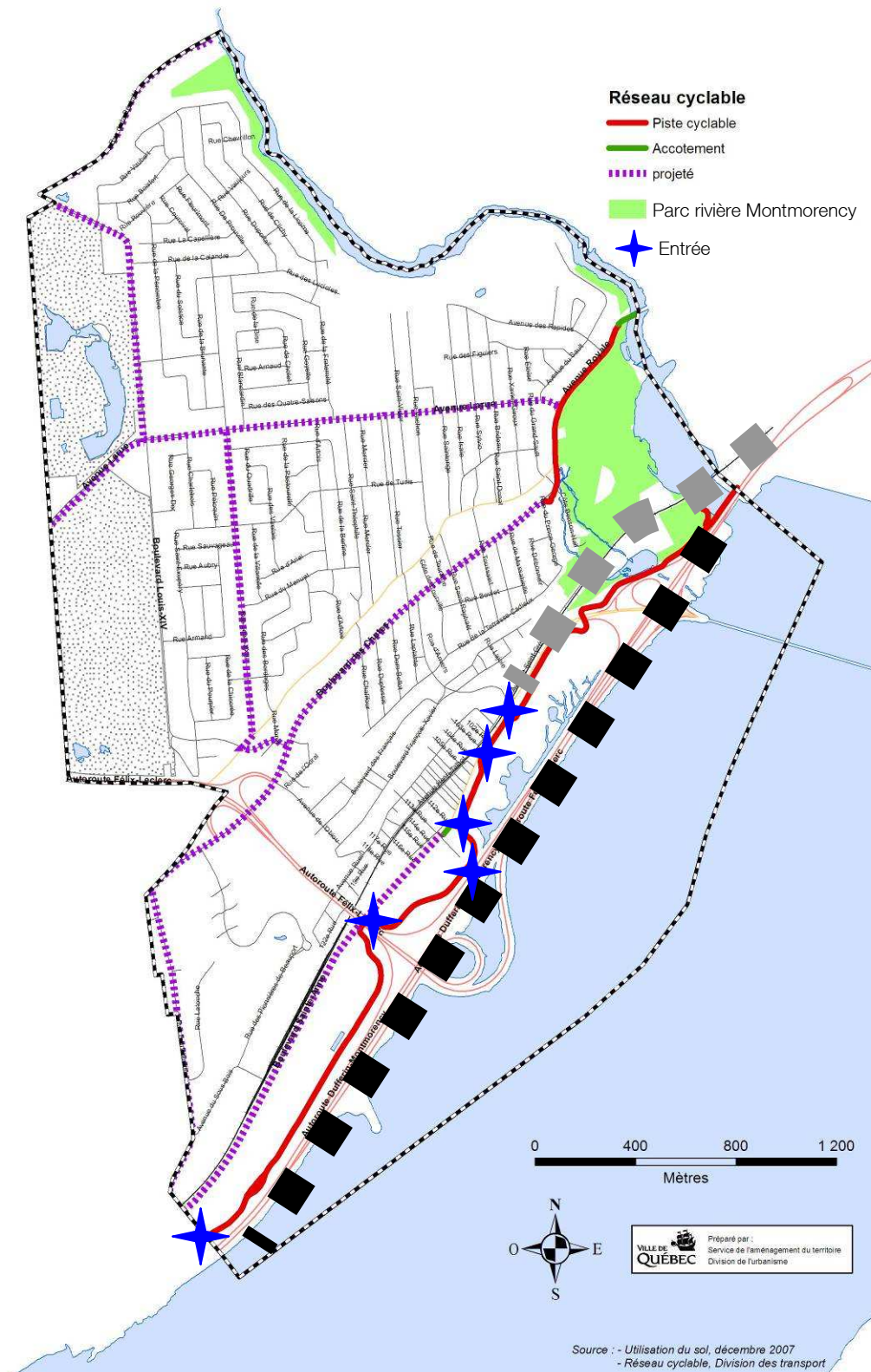
- du camping municipal;
- de la Terrasse-Cadieux;
- de l'église de Courville.

Un inventaire des vues a été réalisé en 2005 (Bélangier Beauchemin, 2005). Ainsi les normes d'implantation de la réglementation d'urbanisme harmonisée ont été ajustées. Dans ce contexte, un changement des règles de construction évite d'obstruer le paysage par de nouvelles constructions.

De plus, le long du boulevard des Chutes, une ligne électrique traverse le quartier. Elle est source de pollution visuelle importante.



@ Ville de Québec



3.6. LE FLEUVE SAINT-LAURENT

L'accessibilité

Constat :

Il y a absence d'accès au fleuve Saint-Laurent.

Enjeu :

La jouissance des paysages aquatique et naturel et la pratique d'activités sportives.

Diagnostic :

La rive du fleuve Saint-Laurent dans le quartier Chutes-Montmorency mesure près de 4,5 km. Elle est entièrement aménagée par l'autoroute Dufferin-Montmorency (trait tireté noir). Cette infrastructure routière tout comme une partie du chemin de fer

(trait tireté gris) empêchent tout accès à l'eau.

La piste cyclable du littoral, qui lui est parallèle, est le seul endroit permettant de se rapprocher un tant soit peu du fleuve. Six entrées permettent de l'emprunter (étoiles bleues).

Dans une proportion de 65%, les répondants au sondage exprimaient leur souhait d'accéder au fleuve prioritairement à pied.

La Ville a affiché sa volonté de mettre en valeur les sites naturels et récréotouristiques en bordure du

littoral du fleuve.¹⁵ Elle a aussi énoncé son intention de restructurer l'autoroute Dufferin-Montmorency.¹⁶ Quoique ces éléments soient pour l'instant de l'ordre de la planification, une réflexion devrait être entreprise par le Conseil de quartier afin d'exprimer les attentes à ce sujet

¹⁵ Projet de plan vert bleu blanc
¹⁶ Plan directeur d'aménagement et de développement



LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

3.1. LA CHUTE MONTMORENCY – Son symbole

CONSTAT : La chute Montmorency est le plus haut symbole de fierté de tout le quartier.

ENJEU : La signification emblématique et symbolique.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIF</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
3.1.1. S'appuyer sur le symbole de fierté de la chute.	Intégrer le symbolisme de la chute au développement et aux activités du quartier.	AT ¹⁷ , CLVC ¹⁸ , SÉPAQ ¹⁹ et OTQ ²⁰	

¹⁷ Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

¹⁸ Division du loisir, de la culture et de la vie communautaire de l'Arrondissement de Beauport

¹⁹ Société des établissements de plein air du Québec

²⁰ Office du tourisme de Québec



3.2. LES PROPRIÉTÉS – Leur entretien

CONSTAT : Il y a un laisser-aller dans l'entretien des propriétés tant publiques que privées.

ENJEU : La mise en valeur urbaine et la valorisation du foncier.

<i>ORIENTATIONS</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
3.2.1. Valoriser le domaine foncier.	Améliorer l'image de la voie ferrée et évaluer son intégration et ses impacts sur le milieu.	TP ²¹ et DT ²²	Partenaires
	Établir un programme d'embellissement des terrains vacants.	AT et ENV ²³	
	Rehausser les aménagements paysagers des terrains privés en bordure des grandes avenues et des boulevards.	ENV	
3.2.2. Viser une cohabitation saine entre les citoyens et les lieux générateurs de nuisances.	Récupérer les lots vacants ou les sites à requalifier principalement à des fins résidentielles.	AT et DE	
	Évaluer les incidences du camionnage lourd dans le nord du quartier.	Arrondissement	
	Réduire les émissions de poussières provenant de la carrière.	Arrondissement	
	Trouver des moyens de réduire la vitesse de la circulation des automobiles sur le boulevard Sainte-Anne, l'avenue Royale et l'avenue Larue.	Arrondissement	
	Résoudre les problèmes liés à la montée de la marée dans certaines résidences.	Arrondissement	

²¹ Division des travaux publics de l'Arrondissement de Beauport

²² Division du transport du Service de l'aménagement du territoire de la ville de Québec

²³ Service de l'environnement de la Ville de Québec

3 L'ENVIRONNEMENT

3.3. LES ATTRAITS NATURELS – Leur mise en valeur

CONSTAT : Les attraits naturels sont une source de fierté locale (parc de la chute, fleuve Saint-Laurent, rivière Montmorency et étang de la côte).

ENJEU : La mise en valeur des paysages et attraits naturels sans fragilisation des milieux.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
3.3.1. Valoriser les attraits naturels.	Encourager l'aménagement de lieux afin de pratiquer des activités de type « santé ».	CLVC	
	Privilégier pour un lieu dans le quartier le recueillement et le ressourcement.	CLVC	
	Mettre en valeur un attrait naturel.	AT, CLVC et SÉPAQ	

3.4. LE COUVERT VÉGÉTAL – Son étendue

CONSTAT : Le couvert végétal est déficient en bordure des autoroutes et certains secteurs du quartier.

ENJEU : Le couvert végétal.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
3.4.1. Embellir le quartier.	Augmenter le couvert végétal là où il en manque.	ENV	Partenaires
	Fleurir les grandes avenues et les boulevards du quartier.	ENV	



3.6. LE FLEUVE SAINT-LAURENT – L'accessibilité

CONSTAT : Il y a absence d'accès au fleuve Saint-Laurent.

ENJEU : La jouissance des paysages aquatique et naturel et la pratique d'activités sportives.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
3.6.1. Mettre en valeur la rive du fleuve Saint-Laurent	Définir les attentes du quartier face au réaménagement envisagé de l'autoroute, de la rive et de l'étang de la côte.	CQ ²⁴ , AT, CCNQ ²⁵ et MTQ ²⁶	Partenaires
	Planifier un accès au fleuve pour l'observation.	AT, ENV, MTQ, CCNQ	Partenaires

²⁴ Conseil de quartier des Chutes-Montmorency

²⁵ Commission de la capitale nationale du Québec

²⁶ Ministère des Transports du Québec

4 LE TRANSPORT

« Le quartier est près du centre-ville tout en étant dans un environnement « petite campagne » »

Sondage d'opinion, mars 2009



« Le temps est un moyen de transport, nous y montons chacun à notre tour, c'est irréversible! »²⁷

À notre époque, le temps est calculé dans tout. Les distances sont de plus en plus indiquées en heures et en minutes. Quelqu'un dira : « j'habite à 10 minutes du travail. » Dans cet esprit, le moyen de transport à utiliser sera déterminant. Lequel me permettra de me rendre où je le souhaite dans un délai respectable? Le présent chapitre expose la situation des principaux supports à la

²⁷ Anne-Marie

mobilité des résidents du quartier.

Le premier élément traité porte sur la nécessité d'élaborer une série de critères pour servir de guide dans la réfection et l'entretien des trottoirs.

Ensuite, la question de la vitesse des automobiles est expliquée dans le cadre où un comité analyse la possibilité de réduire à 40 km/h la vitesse maximale dans les quartiers résidentiels.

Le réseau de rues est l'avant-dernier sujet pour lequel le Service de l'ingénierie a planifié jusqu'en 2012 les interven-

tions de réfection des infrastructures.

Finalement, le service de transport en commun offert sera bientôt modifié. L'introduction d'autobus articulés sur les parcours Métrobus occasionnera une modification du service dès l'automne 2010.

4.1. LES TROTTOIRS

La sécurité

Constat :

Les trottoirs ou sentiers de marche sont : *inexistants, endommagés ou peu larges.*

Enjeu :

La sécurité des piétons.

Diagnostic :

Le quartier compte pour 16,5 km de trottoirs, soit 0,22 km de trottoir par km de rue. Cette proportion est de moitié inférieure à celle de l'ensemble de la ville qui est de 0,49.

De tous les déplacements effectués dans le secteur, 10% se font à pied ou à vélo (Enquête OD, 2006)

alors que la proportion est de 14% pour l'ensemble de la ville.

Les écoles, les centres communautaires et les commerces sont desservis par un trottoir.

Le déneigement des trottoirs est une préoccupation locale. Une politique sur le sujet a été adoptée en 2008. Les artères majeures, parcours scolaires, secteurs commerciaux et résidences pour personnes âgées sont déneigés en priorité.

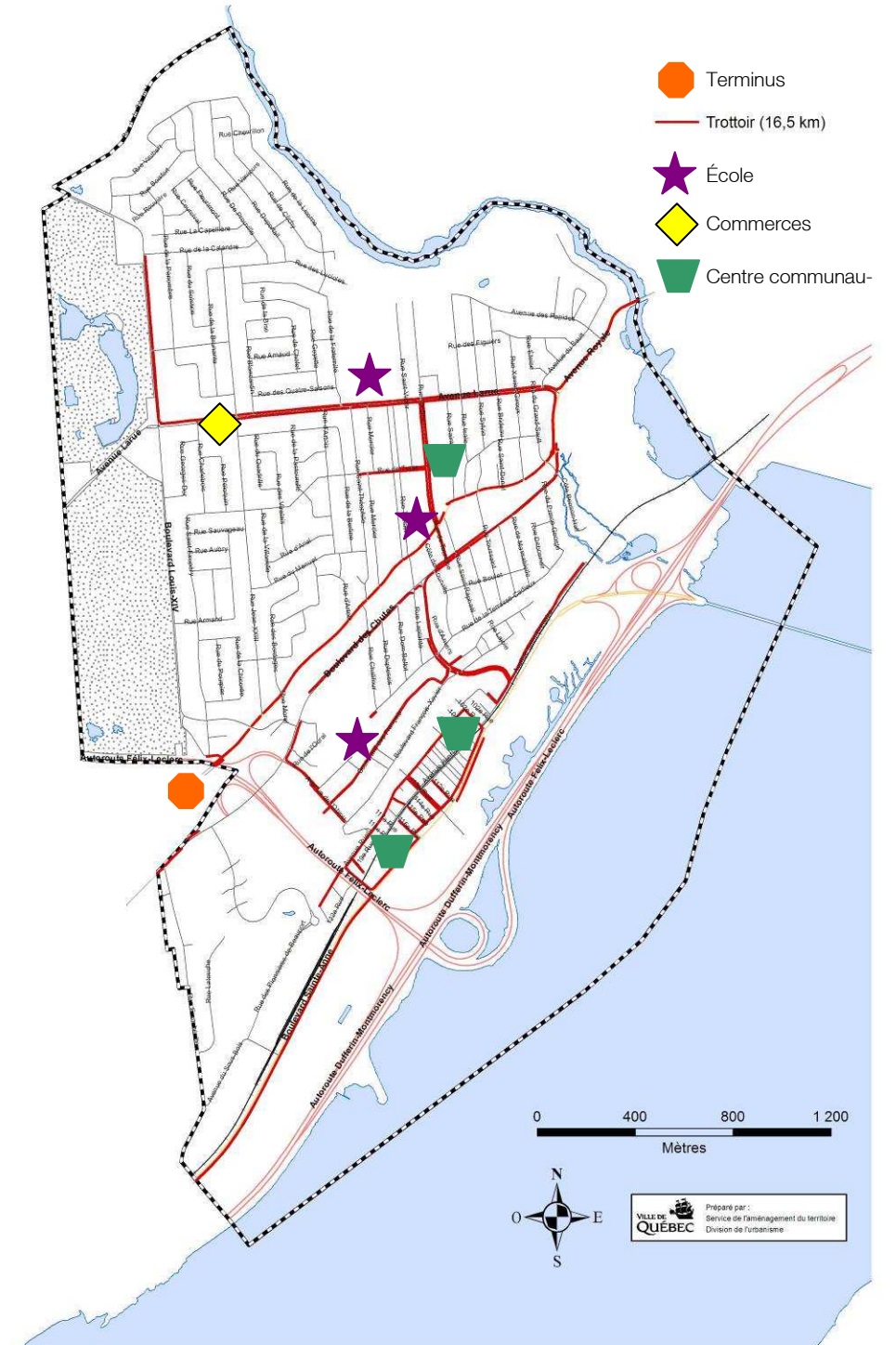
En ce qui concerne leur réfection, aucune directive n'est en vigueur. Une pro-

grammation est échelonnée sur une période de deux ans. À cet effet, l'élaboration de critères par le conseil de quartier, à la suite d'une réflexion, pourrait servir de guide pour l'administration municipale.

Kilomètre de trottoirs par kilomètre de rue

Endroit	Taux
Chutes-Montmorency	0,22
Vieux-Moulin	0,50
Ville de Québec	0,49
Ville d'Ottawa	0,50
Ville de Trois-Rivières	0,63

Ville de Québec, d'Ottawa et de Trois-Rivières, 2009



**Constat :**

Les automobiles circulent trop vite sur les grands axes de circulation (Ste-Anne, Ruel, Larue).

Enjeu :

La sécurité des usagers et des riverains.

Diagnostic :

Dans le quartier, on compte 1,3 automobile par logis.²⁸ Entre 2001 et 2006, il y a eu une diminution du nombre dans tout le quartier de l'ordre de 9%.²⁹ La

²⁸ MTQ, RTC et STL, 2008

²⁹ Idem et pour le seul secteur de Montmorency, la baisse est de 11%.

4.2. LES AUTOMOBILES

La circulation

baisse est de 4,9% pour la ville.³⁰ Pour la même période, le nombre de déplacements en automobile a augmenté à l'exception de Montmorency où il a diminué de l'ordre de 5%. Dans ce secteur du quartier, il y a aussi une problématique liée au stationnement des véhicules considérant la densité des constructions.

À propos de la circulation automobile, les participants aux consultations ont exprimé leur perception à l'effet que les automobi-

³⁰ Idem

listes roulent trop vite sur certaines rues.

En 1999, une campagne de sensibilisation à la vitesse excessive a été menée à Beauport (Genecor, 1999). Les résultats étaient positifs concernant la perception des citoyens. Dans la réalité, malgré les mesures prises pour ralentir la circulation, la vitesse des usagers n'avait pas diminué.

Un comité a été formé à la Ville afin d'établir une limite de vitesse à 40 km/h dans les quartiers résidentiels. Des analyses d'impacts et l'élaboration d'un guide

4 LE TRANSPORT

sont en cours.



4.3. LE RÉSEAU DES RUES

Son entretien

Constat :

La chaussée de plusieurs rues est dégradée.

Enjeu :

La sécurité et le confort des utilisateurs.

Diagnostic :

Le réseau de rues du quartier Chutes-Montmorency comporte 75 km de voies de circulation. En 2006, il supportait 86% de tous les déplacements dans une journée par mode motorisé (automobile, transport en commun, motocyclette, etc.).³¹ Cela représente

³¹ MTQ, RTC et STL, 2008

29 406 déplacements quotidiens.

Plusieurs participants aux activités de consultations ont fait mention de l'état dégradé de la chaussée de plusieurs rues. Les écarts de température, le type de revêtement de chaussée, le nombre de véhicules et bien d'autres éléments influencent l'état d'une voie de circulation.³² Selon le ministère des Transports du Québec, la durée de vie d'une chaussée dite

³² <http://www.mtq.gouv.qc.ca/>

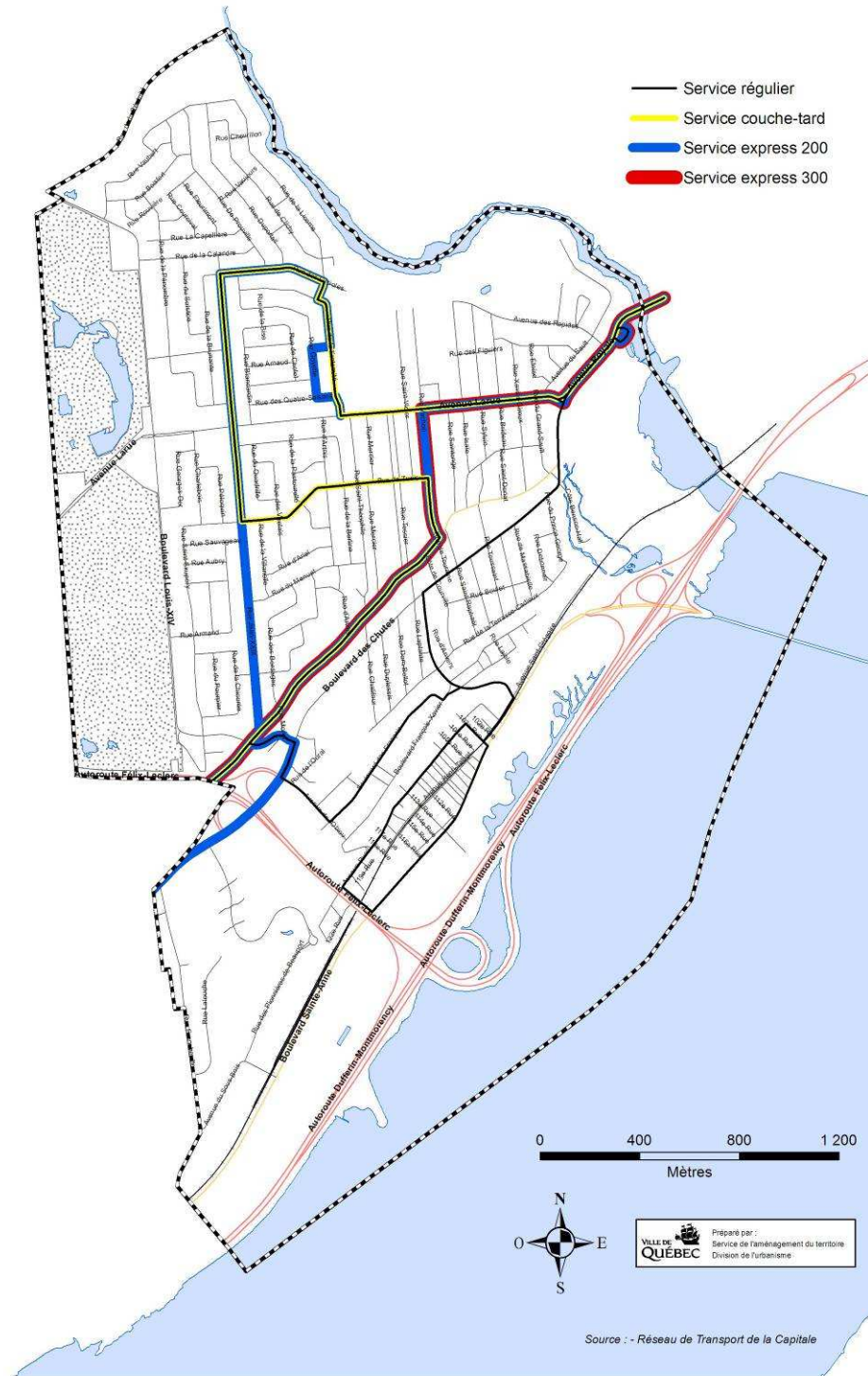
souple³³ est de 15 à 20 ans.

Le réseau routier est aussi contraint dans le secteur Montmorency par l'emplacement de la voie ferrée et la densité des constructions.

En 2009, 5,3 km de rues ont été réparés dans le quartier. La programmation des interventions et de réfection des infrastructures routières a déjà été ciblée pour la période 2010-2012 par le Service de l'ingénierie.

³³ Chaussée à revêtement asphalté.





4.4. LE TRANSPORT EN COMMUN

Les déplacements

Constat :

Le service de transport en commun ne répond pas aux besoins.

Enjeu :

La corrélation entre les services offerts et les besoins en matière de mobilité et de déplacements.

Diagnostic :

Le nombre de déplacements par transport en commun est demeuré stable à 6% entre 2001 et 2006 dans le quartier.³⁴ Une légère baisse de 0,2% a été enregistrée pour la

Ville.³⁵ Par ailleurs, à Montmorency, la part des déplacements par transport en commun a augmenté du double passant de 3,9% à 6,5%.³⁶

Des hausses de 10%³⁷ de la population âgée de plus de 65 ans ainsi que de 116% du nombre de personnes gagnant moins de 15 000\$ expliquent-elles cette augmentation?

La fréquence des parcours et le temps de déplacement des autobus méritent d'être améliorés selon les

³⁵ Idem

³⁶ Idem

³⁷ Hausse de 13% pour la ville.

³⁴ MTQ, RTC et STL, 2008

participants aux activités de consultations.

Le Réseau de transport de la Capitale projette d'introduire sur le trajet du Métrobus 800 un autobus articulé dès l'automne 2010. Le service régulier sera ainsi modifié et ajusté à cette nouvelle situation. Pour le parcours 53, des départs ont été ajoutés à l'automne 2009.

LES ORIENTATIONS ET LES OBJECTIFS

4.1. LES TROTTOIRS – La sécurité

CONSTAT : Les trottoirs ou sentiers de marche sont : inexistants, endommagés ou peu larges.

ENJEU : La sécurité des piétons.

<i>ORIENTATION</i>	<i>OBJECTIFS</i>	<i>MAÎTRE D'ŒUVRE</i>	<i>NOTES</i>
4.1.1. Augmenter le confort des piétons.	Prioriser les travaux de réfection et de construction des trottoirs.	ING ³⁸	
	Prioriser les travaux d'entretien hivernal des trottoirs.	TP ³⁹	
	Améliorer l'éclairage des trottoirs et des escaliers.	CQ ⁴⁰ et GI ⁴¹	

³⁸ Service de l'ingénierie de la Ville de Québec

³⁹ Division des travaux publics de l'Arrondissement de Beauport

⁴⁰ Conseil de quartier des Chutes-Montmorency

⁴¹ Service de la gestion des immeubles de la Ville de Québec

4.3. LE RÉSEAU DES RUES – Son entretien

CONSTAT : La chaussée de plusieurs rues est dégradée.

ENJEU : La sécurité et le confort des utilisateurs.

ORIENTATIONS

	OBJECTIFS	MAÎTRE D'ŒUVRE	NOTES
4.3.1. Embellir les corridors de circulation.	Ajout, amélioration et remplacement du mobilier urbain.	AT ⁴² et ENV ⁴³	
	Améliorer l'aspect esthétique du boulevard Sainte-Anne.	AT, ENV et HQ ⁴⁴	Démantèlement de la ligne haute tension
	Améliorer l'aspect esthétique du boulevard des Chutes.	TP et Arrondissement	
	Améliorer l'aspect visuel de l'avenue Ruel.	AT	
4.3.2. Augmenter le confort des utilisateurs.	Améliorer la propreté des rues.	TP et Arrondissement	
	Prioriser les travaux de réfection des rues	ING et Arrondissement	

⁴² Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

⁴³ Service de l'environnement de la Ville de Québec

⁴⁴ Hydro-Québec

4 LE TRANSPORT

4.4. LE TRANSPORT EN COMMUN – Les déplacements

CONSTAT : Le service de transport en commun ne répond pas aux besoins.

ENJEU : La corrélation entre les services offerts et les besoins en matière de mobilité et de déplacements.

ORIENTATION

OBJECTIFS

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

4.4.1. Accroître l'offre de transport en commun.

Améliorer la desserte par transport en commun des secteurs d'emploi identifiés en lien avec le quartier (lien nord-sud).

RTC⁴⁵ et DT⁴⁶

Prolongement du métrobus 800

Évaluer la desserte du quartier par l'utilisation de la voie ferrée.

RTC et DT

⁴⁵ Réseau de Transport de la Capitale

⁴⁶ Division du transport du Service de l'aménagement du territoire de la ville de Québec



« Le quartier est un milieu chargé d'histoire »

Sondage d'opinion, mars 2009



« Lorsque quelqu'un n'a pas de points de repère extérieurs à quoi se référer, le tracé même de sa propre vie perd de sa netteté. »⁴⁷

Nombreuses sont les références permettant à chacun de se positionner face à l'histoire et dans son environnement. Les patrimoines bâti et historique laissent leur empreinte et guident par leurs formes ou impressions. Certaines sont plus personnelles alors que d'autres sont devenues collectives. Le présent chapitre s'attarde aux éléments qui

font toute la fierté d'une communauté et de la protection dont ils bénéficient.

⁴⁷ George Orwell

5.1. LE PATRIMOINE BÂTI

Sa conservation

Constat :

L'église de Saint-Grégoire de Montmorency et le manoir Montmorency sont les éléments phares du patrimoine architectural local (des références).

Enjeu :

La mise en valeur du patrimoine et sa conservation.

Diagnostic :

Un peu plus de 440 des 3935 bâtiments du quartier ont été construits avant 1930. Afin de documenter ceux à caractère patrimonial, 407 bâtiments ont fait l'objet d'une étude architecturale et historique. Plus

ieurs sont situés le long de l'axe de l'avenue Royale, « épine dorsale » historique et « génétique » du quartier.

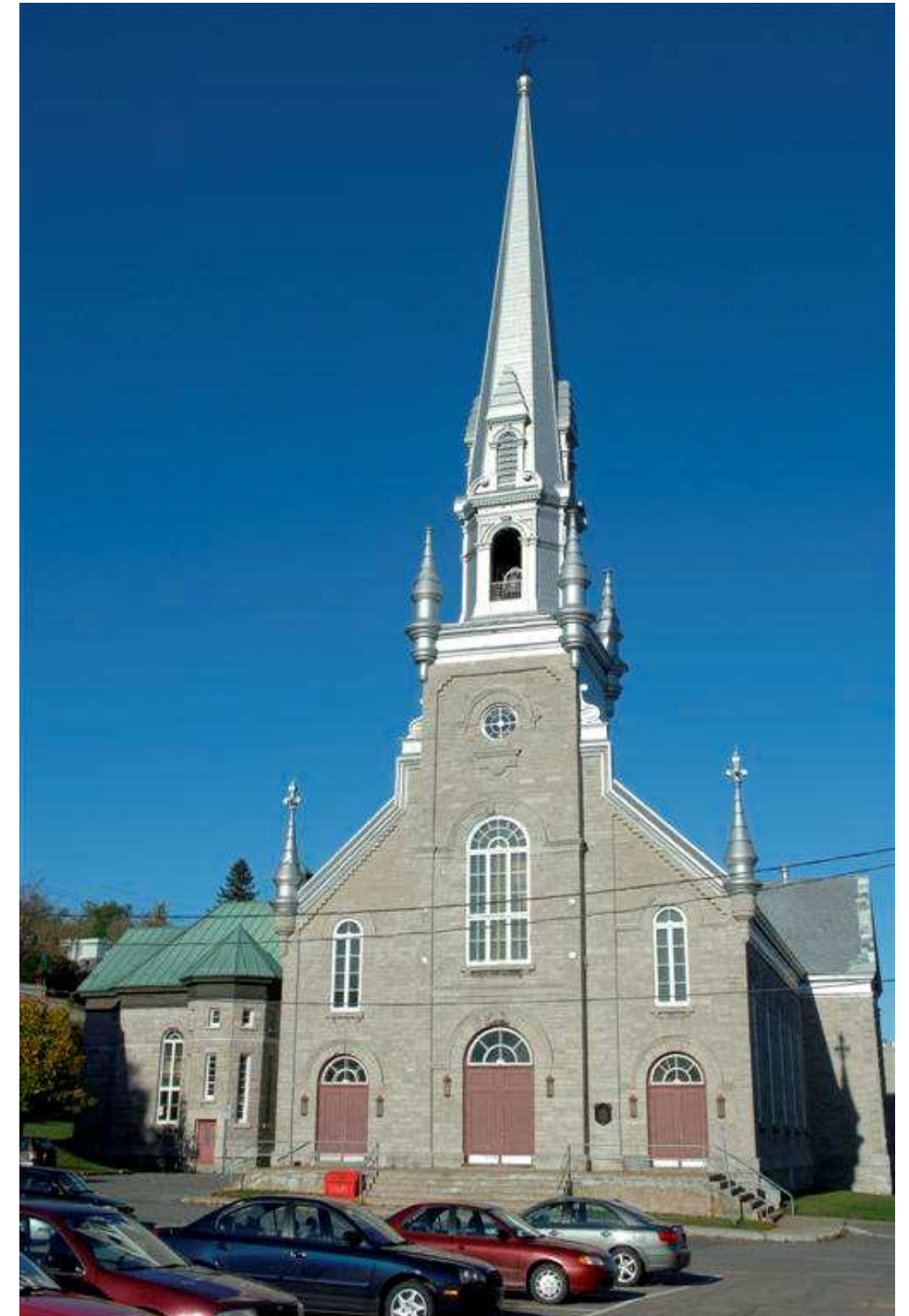
Pour conserver cet héritage, l'arrondissement historique de l'avenue Royale, l'aire de protection de la maison Tessier-Dit-Laplante et l'église Saint-Grégoire de Montmorency sont sous juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec et du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine du Québec. Avant d'être approuvés, les travaux de rénovations, pour 233 constructions de ce

territoire, doivent répondre à des critères architecturaux bien précis.

Plusieurs ont aussi exprimé dans le sondage de mars 2009 tout l'intérêt historique que suscite le site de la chute et le manoir Montmorency. Depuis 1994, le gouvernement du Québec les a classés « site historique ».⁴⁸

Le secteur de Montmorency, quant à lui, est composé de constructions densément implantées. Une analyse sur le sujet s'impose.

⁴⁸ Québec, *répertoire du patrimoine culturel du Québec*





L'ORIENTATION ET LES OBJECTIFS

5.1. LE PATRIMOINE BÂTI – Sa conservation

CONSTAT : L'église de Saint-Grégoire de Montmorency et le manoir Montmorency sont les éléments phares du patrimoine architectural local (des références).

ENJEU : La mise en valeur du patrimoine et sa conservation.

ORIENTATION

OBJECTIFS

MAÎTRE D'ŒUVRE

NOTES

5.1.1. Préserver le caractère distinctif du quartier	Améliorer l'aspect visuel de l'avenue Royale.	AT ⁴⁹ et CLD ⁵⁰	
	Favoriser la préservation des éléments architecturaux et urbains distinctifs.	AT et Arrondissement	

⁴⁹ Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

⁵⁰ Centre local de développement

Le diagnostic ou l'état de situation du quartier Chutes-Montmorency dresse les conditions en matière d'aménagement du territoire dans lesquelles il se trouvait pour l'année 2009.

D'abord, en matière de culture et de sport, il est expliqué comment la solidarité est une marque de commerce dans le quartier. Ensuite, les gens reconnaissent la bonne offre en matière d'équipements sportifs. De plus, les centres communautaires sont des éléments phares de la communauté auxquels tiennent les citoyens.

La coordination des horaires des services municipaux au parcours d'autobus 53 est à étudier afin d'améliorer la desserte. Finalement, le sentiment d'isolement est vécu par plusieurs et il s'explique facilement.

D'un point de vue économique, les modes de consommation en mutation obligent à repenser toute la façon dont sont offerts les services commerciaux.

Côté environnement, les attraits naturels comme la chute Montmorency, le couvert végétal et les vues panoramiques sont des

composantes qui font la fierté de toute la communauté.

Dans le domaine des transports, les réseaux sont diversifiés dans Chutes-Montmorency. L'automobile, par contre, demeure un choix privilégié considérant les distances à parcourir. Le service du transport en commun, quant à lui, sera bientôt modifié par l'ajout d'autobus articulés dès l'automne 2010.

En ce qui concerne les constructions, l'arrondissement historique le long de l'avenue Royale,

les églises Saint-Grégoire et Saint-Louis, le site historique de la chute Montmorency et le patrimoine local occupent une place de choix à mettre en valeur et à protéger auprès des citoyens.

Ainsi, l'actuel portrait du quartier, sert de plateforme dans la détermination des orientations à donner au développement du milieu. Les objectifs liés aux orientations en précisent la démarche. Cette première étape franchie, va permettre de poursuivre le travail par la fixation de priorités et l'élaboration d'un plan d'action.

BIBLIOGRAPHIE

Sondage d'opinion

<http://www.placecheck.info/> (2008) : *How to carry out a Placecheck and Placechecklist*

PALMERSTON NORTH (2001), *Is Palmerston North a 'Liveable City'?*, 7 p.

SAFEROUTES, PEDESTRIAN DAN BICYCLE INFORMATION CENTER, U. S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, U. S. ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, *Walkability Checklist*, 4 p.

VILLE DE QUÉBEC, ARRONDISSEMENT LIMOILLOU (2002), *Plan directeur du quartier de Maizerets — Sondage d'opinion*, 17 P.

Atelier

LYNCH, KEVIN (1999), *L'image de la Cité*, Dunod, 222 p.

NATIONS UNIS, (1997), *Villes d'aujourd'hui, villes de demain*, CyberSchoolBus

<http://www.un.org/Pubs/CyberSchoolBus/french/habitat/index.html>

Générale

AGENCE D'URBANISME POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION LYONNAISE (2008), *Plan local d'urbanisme — cahier communal. Rapport de présentation. Projet d'aménagement et de développement durable. Orientations d'aménagement*, révision simplifiée n°1, 33 p.

ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT (2008), *Bilan du plan d'affaires de l'arrondissement de Beauport 2006-2008*, 37 p.

ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT (2009), *Résumé du Plan d'affaires de l'Arrondissement de Beauport 2009-2010-2011*, 1 tableau.

CANARDS ILLIMITÉS CANADA, VILLE DE QUÉBEC, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, FONS D'ACTION QUÉBÉCOIS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (2005), *Atlas des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*

CANARDS ILLIMITÉS CANADA, VILLE DE QUÉBEC, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, FONS D'ACTION QUÉBÉCOIS POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (2005), *Exemples de milieux humides du territoire de la Ville de Québec*

INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC (2007), *Tourisme*
http://www.stat.gouv.qc.ca/publications/referenc/quebec_stat/eco_tou/eco_tou_6.htm

PLURAM ET BÉLANGER BEAUCHEMIN ARCHITECTES (2006), *Concept de mise en valeur et d'aménagement pour le boulevard Sainte-Anne et ses abords*, rapport final, 111 p.

STATISTIQUES CANADA, *Recensements 1991, 1996, 2001 et 2006*

UNIVERSITÉ LAVAL (2003), *Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues — volets participatif — Recueil de comptes rendus et de présentations*, 245 p.

VILLE DE QUÉBEC, ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT (2008), *Élaboration d'un plan de quartier pour les quartiers du Vieux-Moulin et des Chutes-Montmorency – A5GT2008-009*, Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du conseil d'arrondissement de Beauport, tenue le 2 juillet 2008, A5-2008-0099.

VILLE DE QUÉBEC, SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (2005), *Plan directeur d'aménagement et de développement*, mise à jour 2008, 393 p.

VILLE DE QUÉBEC, SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (2005), *Portrait du territoire*, 345 p.

VILLE DE QUÉBEC, SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (2005), *Plan directeur de quartier — guide d'élaboration à l'usage de l'administration municipale, des élus, élus, des gens d'affaires et de la population*, 49 p.

VILLE DE TOULOUSE, SERVICE DE L'URBANISME ET DE L'ENVIRONNEMENT, DIRECTION DE LA RÉGLEMENTATION URBAINE (2008), *Le rapport de présentation. Le diagnostic.*, 170 p.

Activités culturelles et sportives

ÉDOUARD DE PENGUILLY (2007), *Construire la ville sur la ville — Vers un urbanisme global*, 11 p.

JON BOX ET CAROLYN HARRISON, *Natural spaces in urban places* (1993), Town and Country Planning, volume 62, numéro 9, 6 p.

INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE (2001), *Réhabilitation*

des entrées de ville – Contribution méthodologique à une réhabilitation des « points noirs » du paysage périurbain, 121 p.

DUCLOS, Germain, LAPORTE, Danielle. (1995), *Du côté des enfants*, Volume III, Hôpital Sainte-Justine, 2p. Cité sur le site : http://www.acsm-ca.qc.ca/mieux_v/images/E04/Fa-158.pdf

Michael Toye (2007), *La cohésion sociale : Le contexte urbain au Canada*, Diffusion des affaires politiques et sociales du Canada, 16 p.

MICHEAL TOYE (2007), *Cohésion sociale : initiatives hors Canada visant les villes*, Diffusion des affaires politiques et sociales du Canada, 5 p.

ROBERT SOUBRIER (2000), *Planification, aménagement et loisir*, Presse de l'Université du Québec, 520 p.

SHUAIB RAZA ET MUHAMMAD QASIM, *Potential contribution of public parks in urban environment* (2000), Pakistan Journal of Biological Sciences, 3 p.

Courts (2007) sur le site *Tennis Québec*. Consulté le 23 juillet 2009. <http://www.tennis.qc.ca/SiteWeb/Courts.php?s=1#Centre>

Benoît Zedet et Céline Siguret (mars 2008), *Équipements sportifs pour 10 000 hab. par département*, Ministère chargé des sport, 6 p.

Économie

AURAN, CCI Nantes St-Nacaire, Chambre de Métiers et de l'Artisanat, Nantes Métropole (2009), *Charte*

d'orientation commerciale de l'agglomération nantaise, 37 p.

DOMINIQUE MATHIEU-HUBER (2008), *Les périurbains sont-ils hypermobiles par nature?*, 19 p.

CAROLINE MICHELLIER (2005), *Petits commerces, grands commerces, commerces des villes, commerces des périphéries*, Cafés Géographiques, http://www.cafe-geo.net/article.php3?id_article=662

ALAIN RALLET, (2001), *Commerce électronique et localisation urbaine des activités commerciales*, Revue économique – vol. 52, numéro hors série, 21 p.

Environnement

BÉLANGER BEAUCHEMIN ARCHITECTES (2005), *Inventaire et classification des perspectives visuelles de l'arrondissement historique de Beauport*, étude réalisée pour la Ville de Québec et le ministère de la Culture et des Communications du Québec, 121 p.

CLD DE QUÉBEC (2006), *Plan d'action spécifique à l'arrondissement de Beauport 2004-2008*, 11 p.

JÉRÔME MONNET, *La symbolique des lieux : pour une géographie des relations entre espace, pouvoir et identité* (1998), European Journal of Geography, 11 p.

VILLE DE QUÉBEC, SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT (2006), *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec*

THOMAS B. RANDRUP ET KJELL NILSSON (1997), *Research on urban trees in Europe*, 9 p.

E. GREGORY McPHERSON (2000), *Urban Forestry Issues in North America and Their Global Linkages*, 9 p.

Transport

ANDRÉ LÉGARÉ & ASSOCIÉS INC. (2005), *L'entretien du réseau routier du Québec, l'exigence de solutions durables*, Étude réalisée pour le compte de la Coalition pour l'entretien et la réfection du réseau routier du Québec, 114 p.

FRANÇOIS BOURQUE (2009-03-24), *Le retour des trains de banlieue?*, Le Soleil, 2 p.

GENECOR EXPERT-CONSEIL, SOCIÉTÉ DE GESTION DES TRANSPORT ET DES ROUTES (1999), *Ville de Beauport — Campagne de sensibilisation à la vitesse excessive – Étude d'impacts*, rapport et annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE ET SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS (2008), *La mobilité des personnes dans la région de Québec — Sommaire des résultats de l'enquête origine-destination 2006*, 181 p.

MICHEL DACHELET (2007), *Aménagement du territoire, urbanisme, architecture... plus durable?*, Editions Mardaga, 96 p.

MONIQUE CÔTÉ (2009), *Le transport en commun dans le quartier Montmorency — Propositions de solutions aux besoins des résidents*, Approche territoriale intégrée Giffard-Montmorency, 8 p.

RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITAL (2009), *Mise en service des autobus articulés sur les Métrobus*

BIBLIOGRAPHIE

800 et 801 2009-2011 — *Projet de prolongement du Métrobus 800 au pont de la rivière Montmorency et ajustement du service dans Courville*, Document de travail, 6 p.

VILLE DE QUÉBEC, SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (Juin 2008), *Plan directeur du réseau cyclable*, version finale, 19 p.

Les Constructions

Françoise Chenet et Jean-Claude Wieber (1996), *Le Paysage et ses grilles : actes du colloque de Cerisy-La-Salle*, Pratique sociales du paysage, 10 p.

Anne-Laure Even, *De la nécessité de la satire dans la mondialisation : quelques exemples d'artistes Thaïlandais*, sans date

<http://grounelaura.free.fr/Textes.php?is=55&im=1&it=53&typeAffich=2>

Jérôme Monnet (1999), *Interpréter et aménager. Éléments d'une géographie de la relation au monde*, 157 p. <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00006770>

Jérôme Monnet (2000), *Les dimensions symboliques de la centralité*, 20 p.

http://www.cgq.ulaval.ca/textes/vol_44/no_123/07-Monnet_Dimensions.pdf

MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS ET CONDITION FÉMININE (2009), *Répertoire du patrimoine culturel du Québec*.

Chutes-Montmorency

CLD DE QUÉBEC, CENTRE DE SANTÉ ET DE SERVICES SOCIAUX DE QUÉBEC-NORD, VILLE DE QUÉBEC ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT, CENTRE COMMUNAUTAIRE DE BEAUPORT, ROSCB (2007), *Défavorisation sociale et matérielle Beauport*, 50 p.

CLD DE QUÉBEC, VILLE DE QUÉBEC, ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT ET CENTRE COMMUNAUTAIRE DE BEAUPORT (2008), *Vision de développement et plan d'action secteur Courville (pôle institutionnel)*, 20 p.

DESJARDINS MARKETING, PLURAM ET PLANAM (2002), *Plan quinquennal de développement pour le parc de la Chute Montmorency. Sommaire exécutif*, 14 p.

VILLE DE BEAUPORT ET MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DES COMMUNICATIONS (1999), *Courville Ville-neuve — Un Sault en héritage*, 16 p.

VILLE DE QUÉBEC, ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT ET MINISTÈRE DE LA CULTURE, DES COMMUNICATIONS ET DE LA CONDITION FÉMININE (2009), *Histoire de raconter. La villégiature à Beauport*, collection Itinéraires histoire et patrimoine, 36 p.



