

14 JUIN 2016

1^{er} rendez-vous Collectivités viables

REFAIRE LA VILLE SUR LA VILLE

#rendezvousCV

#20ansVenV

LA REDÉFINITION D'UN ESPACE URBAIN

- La route de l'Église à Québec

**POUR UN PROJET URBAIN À VALEUR DURABLE AJOUTÉE:
Un nouveau milieu de vie structurant**



**Rendez-vous Collectivités viables 2016
Refaire la ville sur la ville**

Par :
Denis Jean, directeur
Service de l'aménagement et du développement urbain



LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE DE L'ÉGLISE

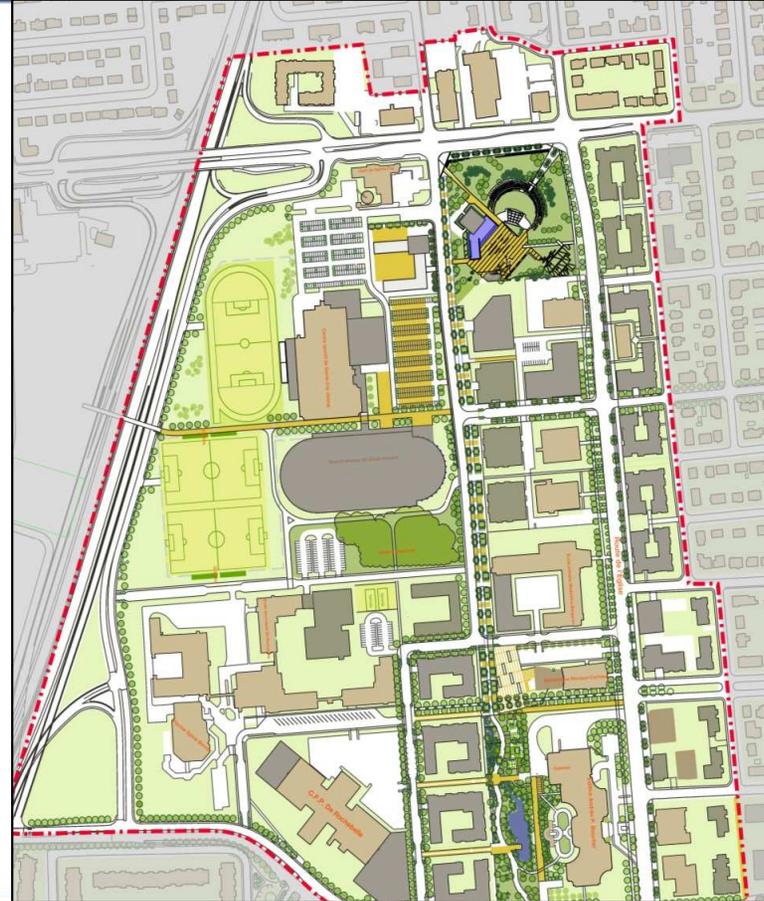
POUR UN PROJET URBAIN À VALEUR DURABLE AJOUTÉE

- Un tronçon de ± 900 m compris entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Hochelaga

PPU du Plateau Centre de Sainte-Foy

Grandes orientations

- Doter le secteur d'une image de marque
- En faire un lieu dynamique où la qualité de vie prédomine
- Consolider les activités en place et accroître l'habitation
- Opter pour des pratiques durables l'aménagement et développement
- Améliorer l'accès, tous modes confondus



Secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

Consolider ce pôle d'arrondissement,
Créer un milieu de vie

PPU du plateau centre de Sainte-Foy

Réaménagement de la route de l'Église

- Premier geste concret dans la mise en œuvre des orientations du PPU : mobilité durable, mise en valeur, aménagement durable, qualité de vie



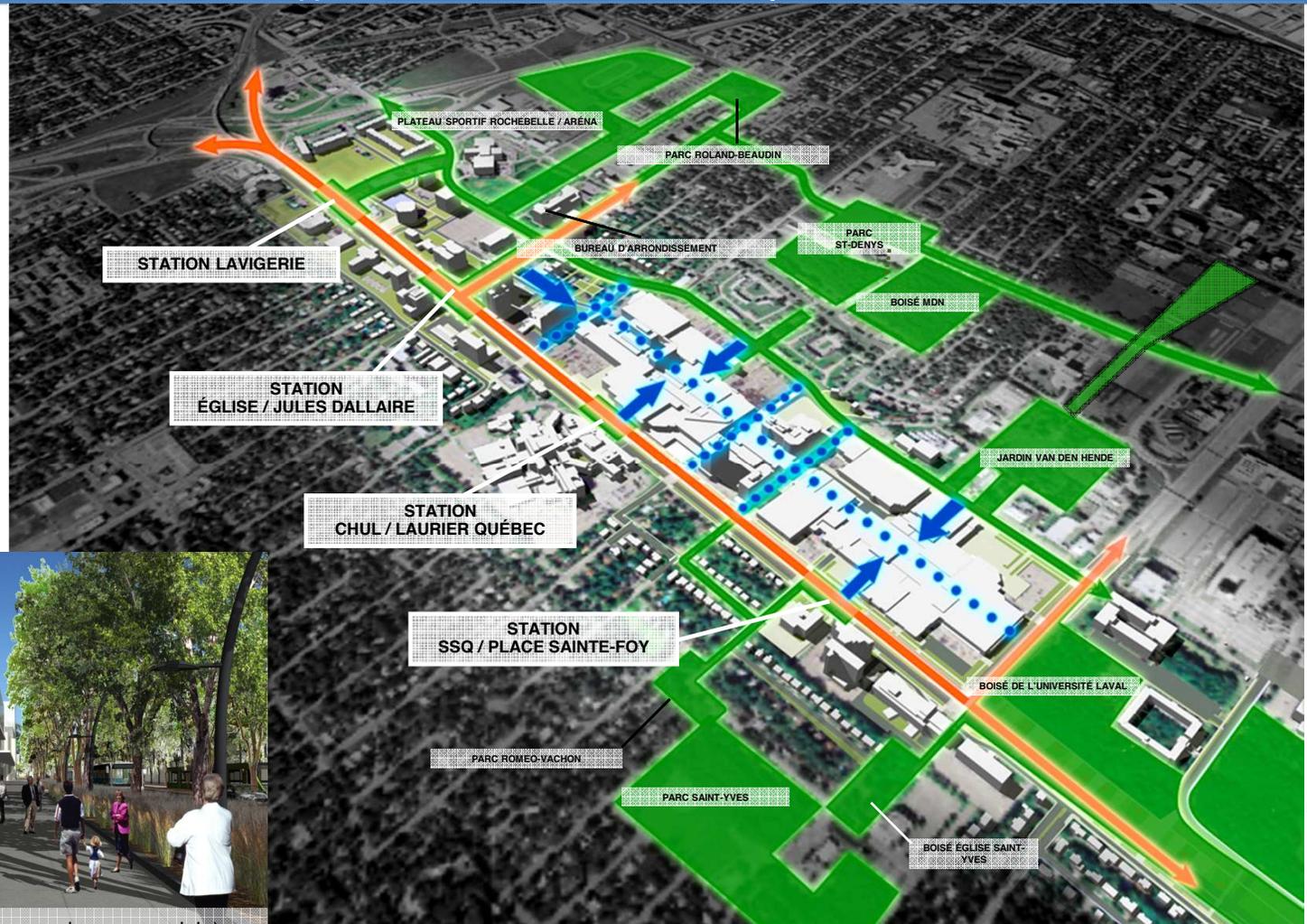
Réaménagement de la route de l'Église annoncé

- Soutenir la densification en cours
- Valoriser l'axe et renforcer le cadre végétal
- Bonifier les aménagements piétonniers
- Créer une promenade commerciale
- Améliorer les conditions d'attente du TC

RÉSEAUX DES PRINCIPAUX PARCOURS PIÉTONNIERS

Promenade commerciale

Réseau de déplacements actifs : mise en réseau des intérêts, mobilité durable, appropriation des lieux Laurier et de l'Église comme ossature du développement et de l'animation urbaine → promenade commerciale



Laurier, devant Laurier Québec (Promenade commerciale)

Réaménagement de la route de l'Église

PRÉSENTÉ PAR LES SERVICES : SPCAT, SADU, BT, ING, ENV.

LE RÉSEAU CYCLABLE

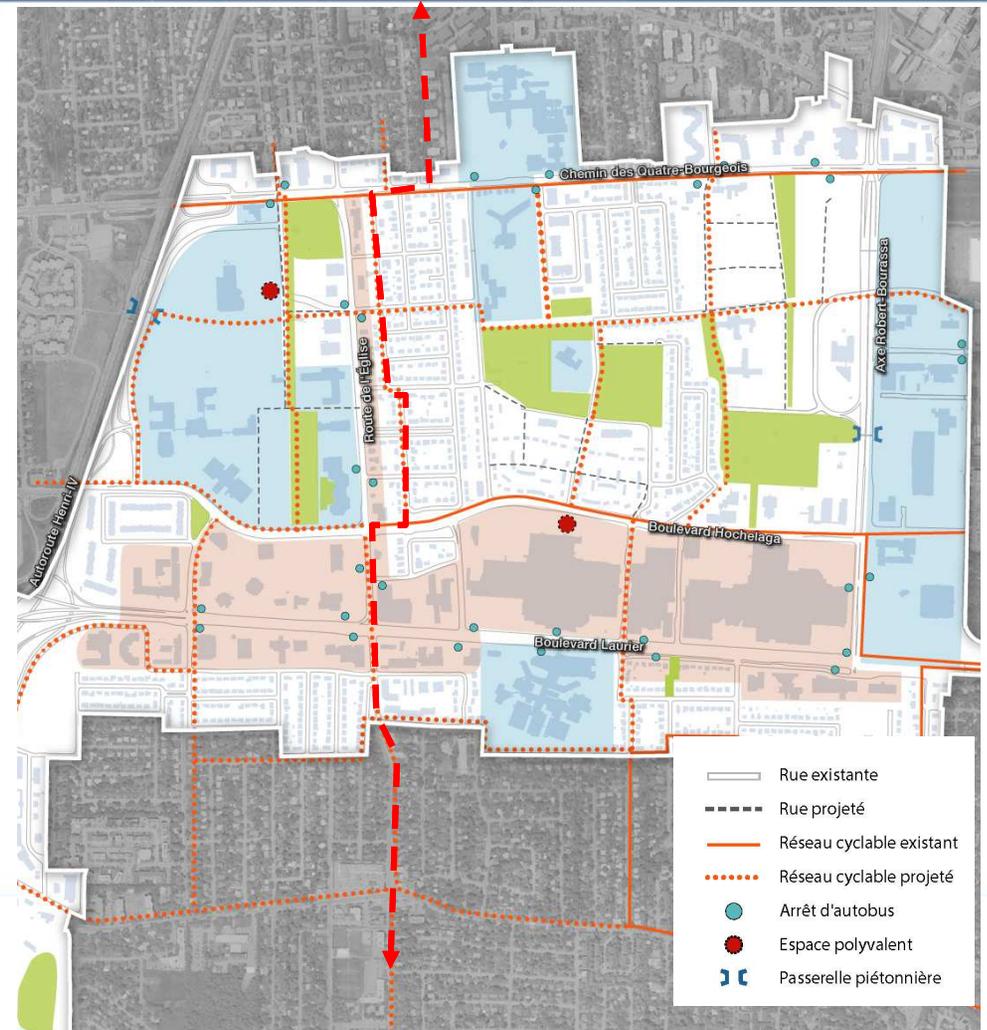
Actualisation des orientations

En 2012 → Le PPU :

- Localisation des axes cyclables prévue en marge des axes de TC (Laurier, de l'Église)
 - **Discontinuité des corridors**, notamment dans l'axe nord sud

En 2015 → Révision du Plan directeur du réseau cyclable

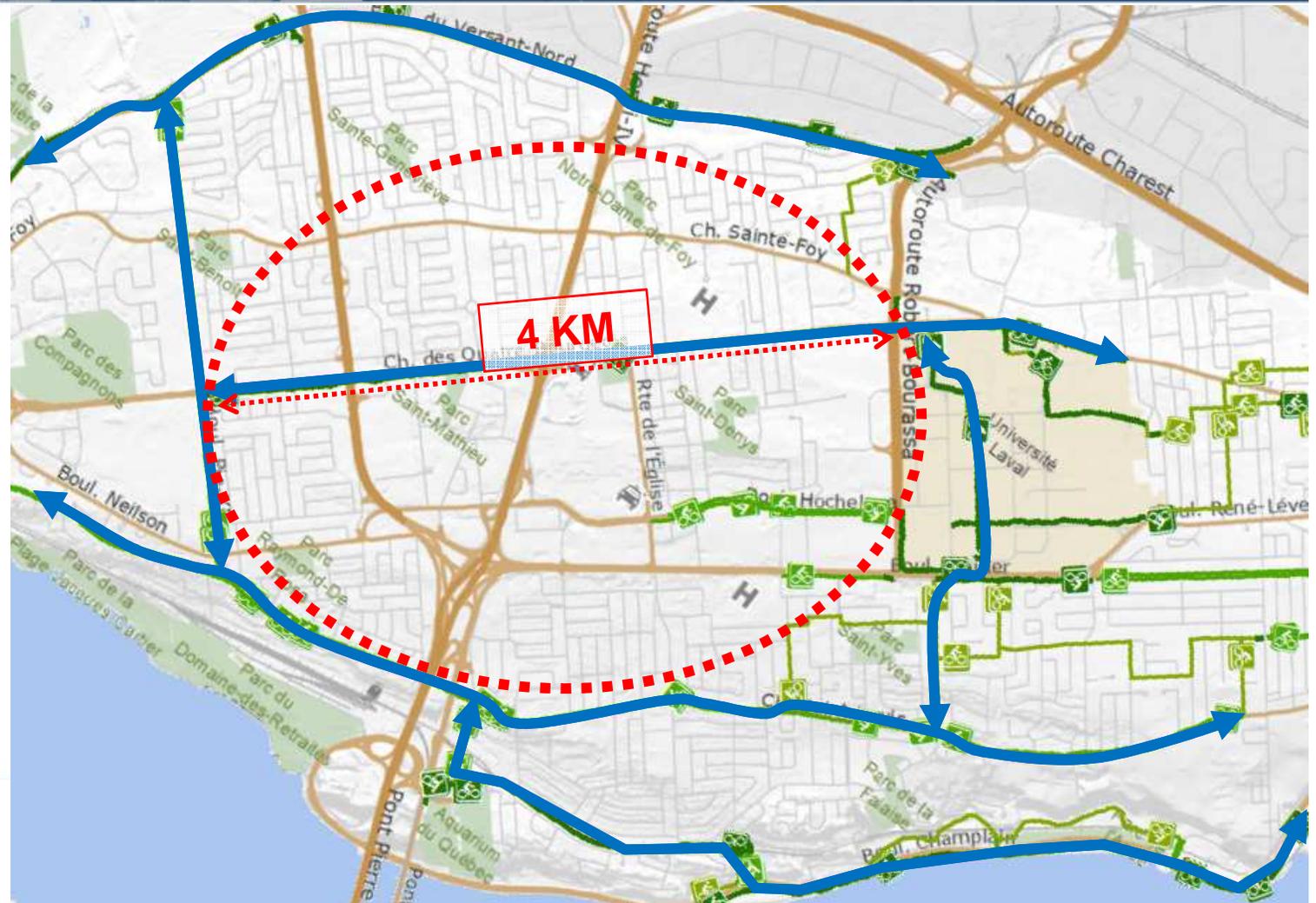
- Actions en faveur d'un réseau utilitaire plus efficace
 - Favoriser la continuité des cheminements



LE RÉSEAU CYCLABLE

État actuel

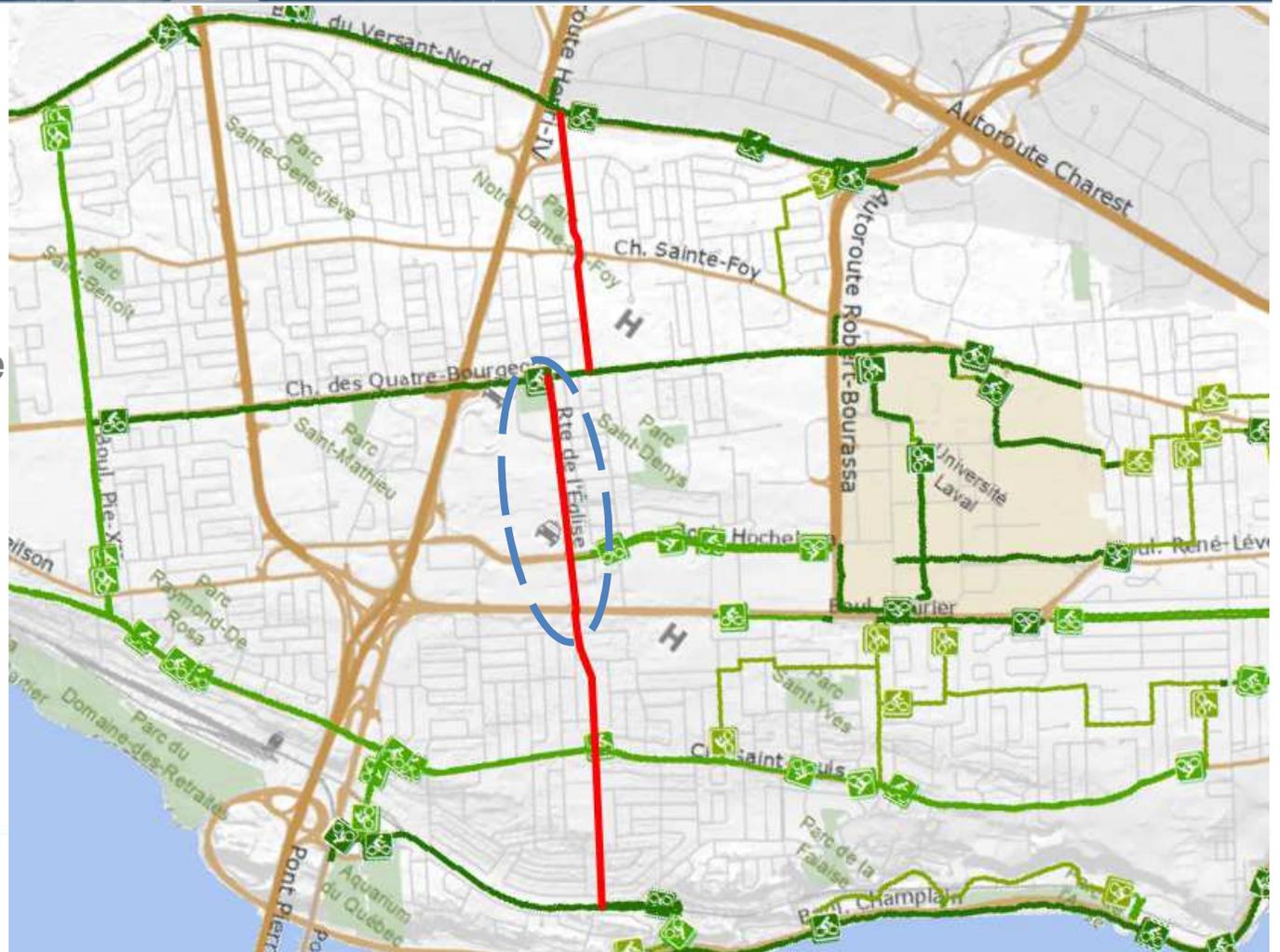
- Les axes de mobilité
- La faille



POUR UNE MEILLEURE CONTINUITÉ DU RÉSEAU CYCLABLE

- Privilégier la route de l'Église

- 8^e priorité de 50 liens du PDRC
- Maille importante du réseau
- 24 000 résidents et travailleurs à proximité
- Destination de 16 000 déplacements de moins de 5 km



Supporter, attirer les investissements privés

Un projet urbain vecteur de développement :
des retombées foncières indéniables



Réalisés ou en cours (valeur permis)

- 1) 8 M\$ (8 étages)
- 2) 7M\$ (10 étages)
- 3) 30M\$ (10 étages)
- 4) 30M\$ (10 étages)
- 5) 12,5M\$ (10 étages)
- 6) 15M\$ (10 étages)
- 7) 92M\$ (13+17 étages)

TOTAL : 194,5M\$

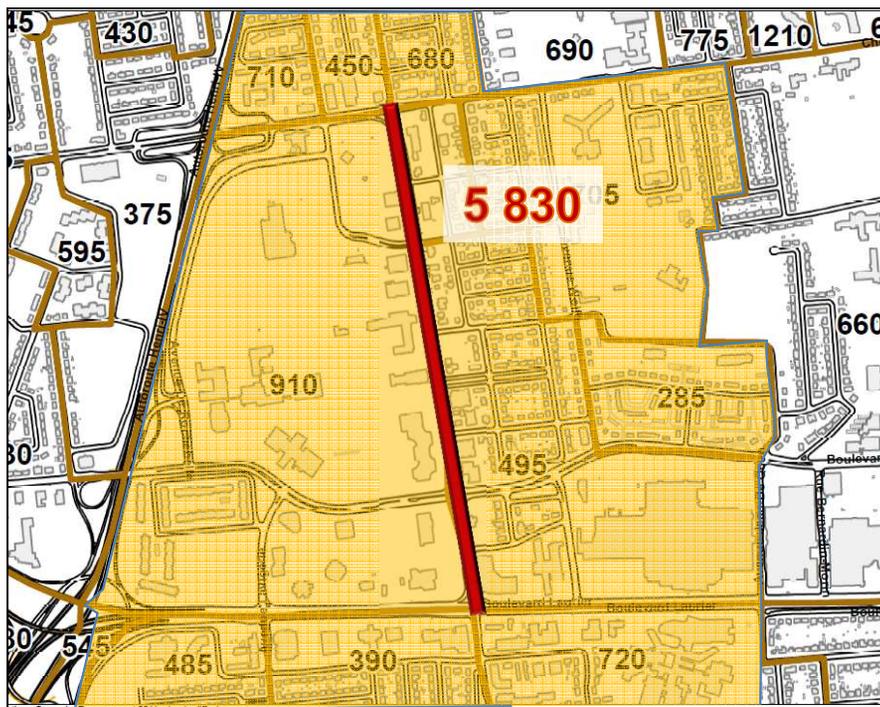
À venir, projets connus ou probables...

- a) Îlot CGS phase 2 – 13 étages
- b) Ilot CGS phase 1 – 13 étages
- c) Projet Blackburn – 6 étages
- d) Projet Métro Mainguy – 4 étages
- e) Ancienne bibliothèque – 10 étages
- f) Site du Marché – 2 x 10 étages
- g) Stationnements constructibles – 8 étages

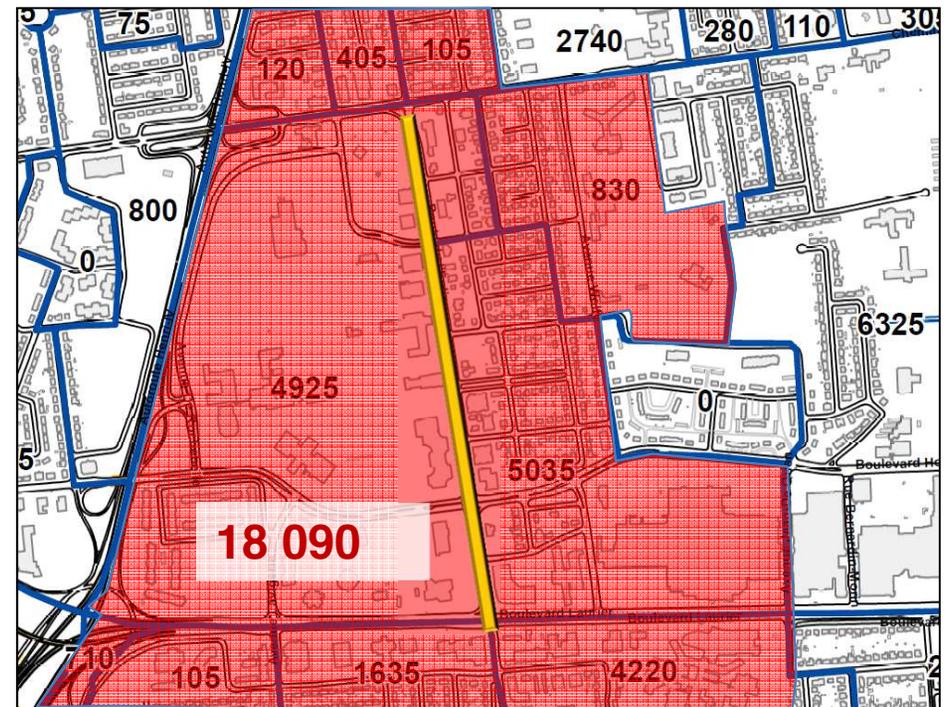
+ autres redéveloppements potentiels!

Nombre actuel de résidents et d'emplois à proximité

Nombre de résidents

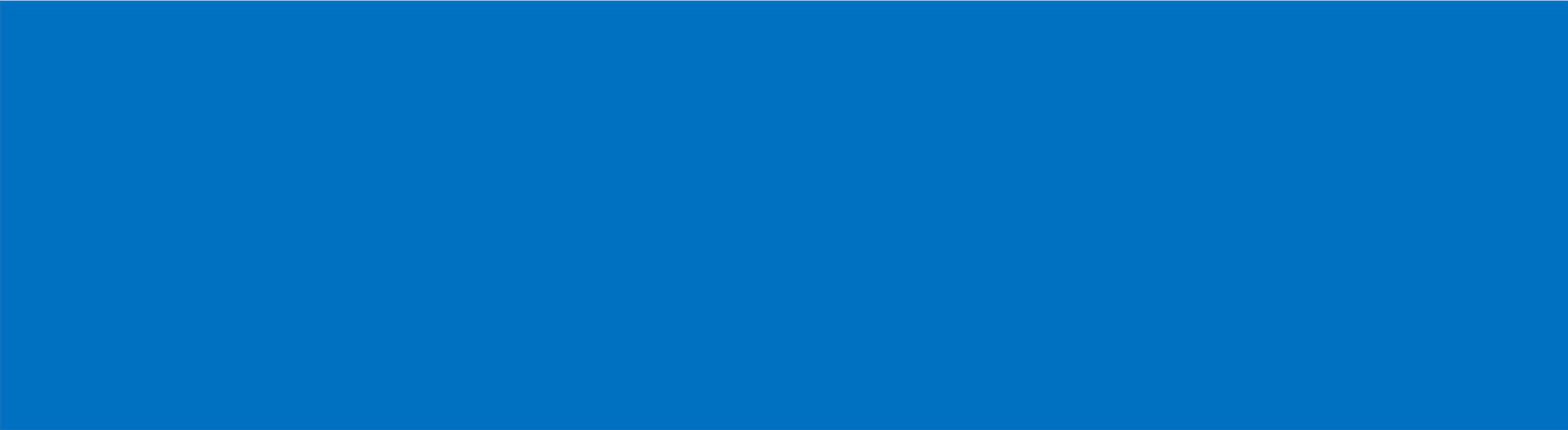


Nombre d'emplois



Estimation du potentiel de développement

- De l'Église – de Rochebelle : ±1400 log.
- Saint-Denys (terrains MDN) : ±1300 log.



Le projet d'aménagement

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

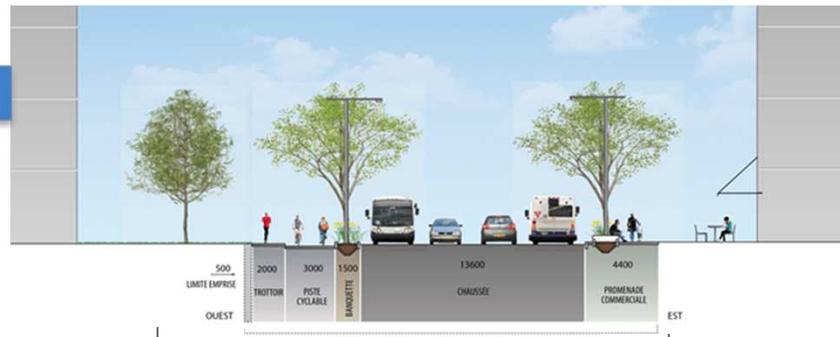
Un nouveau milieu de vie structurant

Les objectifs et principes d'aménagement

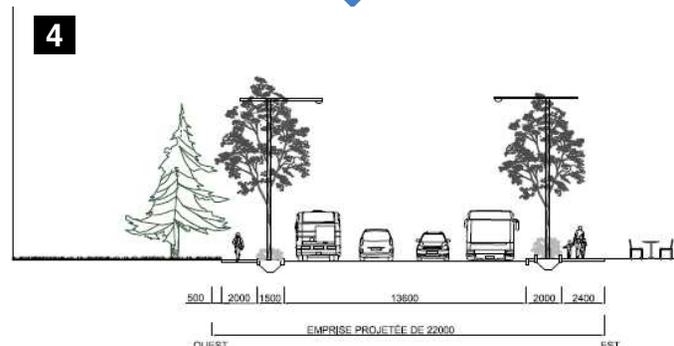
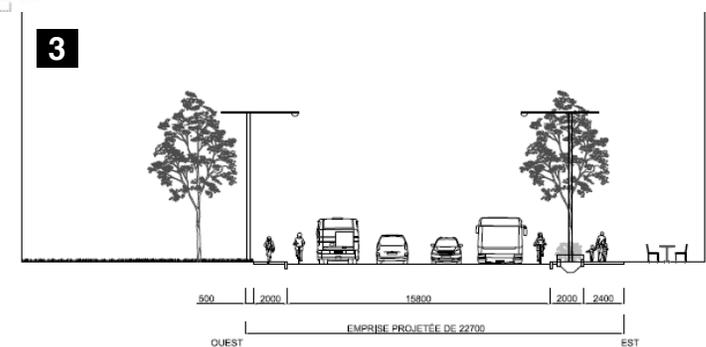
- 1. Donner une identité propre à la route de l'église**
 - Rehausser la qualité des aménagements et se doter d'une signature distinctive
- 2. Favoriser les transports actifs et collectifs**
 - Augmenter la sécurité et le confort des piétons et usagers du TC
 - Compléter le réseau cyclable du Plateau en introduisant une piste en site propre
- 3. Offrir un cadre vert et durable**
 - Augmenter les surfaces plantées et la canopée
- 4. Agir comme catalyseur de développement**
 - Aménager une promenade commerciale et de nouvelles options de mobilité

COMPARAISON DU SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL AVEC LES SCÉNARIOS ALTERNATIFS

- Pas de promenade commerciale (PPU non respecté)
- Perte partielle de canopée (1 côté)



- Perte de confort et de l'accès universel au lien cyclable (utilisateurs experts seulement)
- Perte partielle de canopée (1 côté)



- Pas d'offre cyclable sur l'axe et pas de maillage nord-sud dans le secteur

CONCEPT DE RUE COMPLÈTE

Complete Street

ESPACE PIÉTON – ESPACE VÉLO – ESPACE TRANSPORT COLLECTIF – ESPACE AUTOMOBILE

...les rues complètes sont conçues pour être sécuritaires, pratiques et confortables pour tous les usagers, quel que soit le mode de transport, leurs aptitudes physiques ou leur âge.

Transport Canada

AVANTAGES

- Santé et environnement : modes de transports actifs, potentiel d'une meilleure qualité de l'air
- Système de transport actif et collectif plus attractif, diminution des frais de transport individuels
- Sécurité et confort des piétons et cyclistes accrus, accessibilité universelle
- Augmentation du chiffre d'affaire des entreprises locales
 - Accroissement de l'achalandage piétonnier, achat local
- Augmentation de la valeur des propriétés
- Milieu de vie plus attrayant

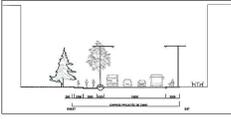
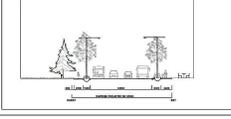


SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL

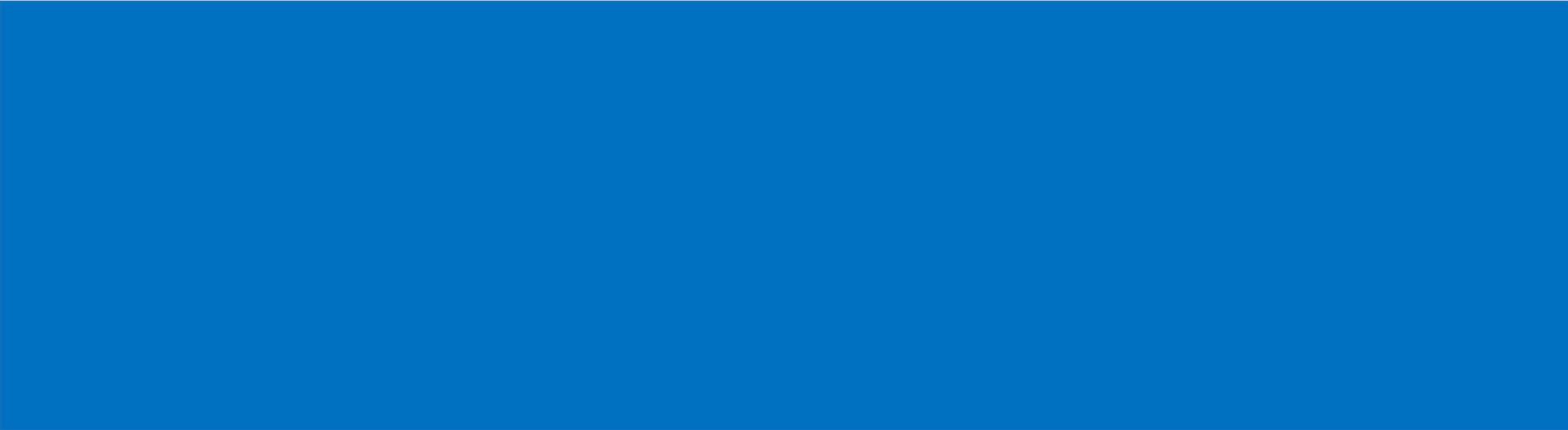
Expérience urbaine et paysagère globale
pour les piétons et les cyclistes



COMPARAISON DU SCÉNARIO PRÉFÉRENTIEL AVEC DES SCÉNARIOS ALTERNATIFS

SCÉNARIO		CRITÈRES	Qualité du paysage + signature	Catalyseur de développement; Animation urbaine	Qualité de l'environnement; Verdissement	Confort du piéton	Confort, sécurité + efficacité des déplacements à vélo	Efficacité du transport collectif	Efficacité du réseau routier	Concept de «rue complète»	Coût
1	Rue complète 25 m		●	●	●	●	●	●	●	●	15,8 M\$
2	Piste cyclable + trottoir élargi à l'est 23.6 m		●	●	●	●	●	●	●	●	13,1 M\$
3	Promenade commerciale + voie bus-vélo 22.7 m		●	●	●	●	●	●	●	●	14,5 M\$
4	Promenade commerciale + 2 banquettes 22 m		●	●	●	●	●	●	●	●	13,9M\$

*Travaux de l'ordre de 7,1M\$ déjà prévus au PTI
(Ingénierie, Transport (feux), TI (fibre) ...)*



Le Projet en image...
Pour une réalisation en 2018!

MERCI DE VOTRE ATTENTION!

