



sommaire décisionnel

IDENTIFICATION

Numéro : GT2024-132

Date : 10 Avril 2024

Unité administrative responsable Gestion du territoire

Instance décisionnelle Conseil de la ville

Date cible :

Projet

Objet

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

Code de classification

No demande d'achat

EXPOSÉ DE LA SITUATION

Lors de la séance tenue le 6 février 2024, le conseil de la ville a approuvé le projet de modification du Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231.

À la suite de l'assemblée publique de consultation du 26 février 2024, des commentaires ont été formulés et des ajustements ont été apportés au projet de modification relativement aux éléments suivants :

- La marge latérale est réduite à 5 mètres dans la zone 37135Hc;
- La disposition particulière « Limite intérieure de bruit aux abords d'une autoroute - article 734 » est ajoutée pour les zones 37132Mc et 37133Mc.

À la suite de ces modifications, il est recommandé de poursuivre le processus. Le présent sommaire fait suite au sommaire GT2023-501, car des ajustements ont été apportés au projet de modification suivant l'assemblée publique de consultation.

Ce règlement comporte des dispositions susceptibles d'approbation référendaire.

La zone est visée par le Règlement R.V.Q. 2592 qui désigne certaines zones où le conseil de la ville a désormais la compétence exclusive pour exercer le pouvoir réglementaire des conseils d'arrondissement en matière d'urbanisme.

DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)

CV-2024-0066 : Résolution adoptée le 6 février 2024 relative à l'approbation du projet de modification intitulé Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 - GT2023-501 (première étape).

ANALYSE ET SOLUTIONS ENVISAGÉES

L'analyse détaillée et les modifications apportées sont présentées dans la fiche de modification en annexe.

RECOMMANDATION

DEUXIÈME ÉTAPE :

1° D'adopter le projet du Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien);

2° de donner un avis de motion relativement au Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien).

TROISIÈME ÉTAPE :

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

sommaire décisionnel

IDENTIFICATION	Numéro : GT2024-132 Date : 10 Avril 2024
Unité administrative responsable	Gestion du territoire
Instance décisionnelle	Conseil de la ville Date cible :
Projet	
Objet	Adoption du Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, R.V.Q. 3231 (1221, rue Charles-Albanel, quartier du Cap-Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien)
RECOMMANDATION	Rouge, district électoral de Cap-Rouge-Laurentien).
IMPACT(S) FINANCIER(S)	
ÉTAPES SUBSÉQUENTES	
ANNEXES	Fiche de modification (électronique) Règlement R.V.Q. 3231 (électronique) Rapport de consultation publique (électronique) Rapport consultation écrite (électronique) Plan de zonage (électronique) Grille 37103Cb (électronique) Plan des zones concernées et contiguës (électronique) Avis préliminaire de conformité (électronique)
VALIDATION	
Intervenant(s)	Intervention Signé le
Responsable du dossier (requérant)	
Sébastien Paquet	Favorable 2024-04-11
Approbateur(s) - Service / Arrondissement	
Julie-B Desjardins	Favorable 2024-04-11
Alain Perron	Favorable 2024-04-11
Marie-Pierre Raymond	Favorable 2024-04-11
Cosignataire(s)	
Direction générale	
Stephan Bugay	Favorable 2024-04-11
Résolution(s)	
CV-2024-0497	Date: 2024-05-07
AM-2024-0498	Date: 2024-05-07
CE-2024-0612	Date: 2024-04-17

**FICHE DE MODIFICATION RÉGLEMENTAIRE****ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE****QUARTIER DU CAP-ROUGE****ZONE VISÉE : 37103Cb****MODIFICATION AU RÈGLEMENT R.C.A.3V.Q. 4****RESPONSABLE : SÉBASTIEN PAQUET**

Fiche n°01

N° dossier : 2205-269

VERSION DU 2024-03-22

DESCRIPTION DE LA ZONE VISÉE Zone où le conseil de la ville a compétence

À l'est de la route Jean-Gauvin, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest des rues Émélie-Chamard et Germaine-Lecours et au nord de l'avenue Robert-L.-Séguin.



OBJET DE LA DEMANDE

- Modification au plan de zonage (Annexe I)
- Modification à une grille de spécifications (Annexe II)
- Autre modification
- Plan de participation publique

EXPOSÉ DE LA SITUATION

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

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

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

La réalisation du projet nécessite l'ajout de l'usage résidentiel. Dans le cas de la phase 1, environ 25 logements sont prévus. Un maximum de 30 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 2 prévoit environ 90 logements. Un maximum de 100 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 3 comprend environ 50 logements. Un maximum de 60 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 4 prévoit environ 70 logements. Un maximum de 80 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

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

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

En conséquence, il est proposé de réduire la hauteur maximale autorisée de 15 mètres à 13 mètres pour les deux bâtiments adjacents au secteur résidentiel à l'est. De plus, la rangée d'arbres à l'est du site sera protégée et même bonifiée, via l'ajout d'un écran visuel, d'une profondeur de 6 mètres au plan de zonage. Un arbre mort devra être remplacé par un nouveau. Pour les bâtiments situés à l'ouest du site, une hauteur maximale de 23 mètres est prévue.

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

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

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

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

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

MODIFICATIONS POST-CONSULTATION

À la suite des consultations publique et écrite, les modifications suivantes sont apportées :

- La marge latérale est réduite à 5 mètres dans la zone 37135Hc;
- La disposition particulière – « Limite intérieure de bruit aux abords d'une autoroute - article 734 » est ajoutée pour les zones 37132Mc et 37133Mc.

MODIFICATIONS PROPOSÉES

Plan de zonage

Ajout d'un écran visuel de 6 mètres de profondeur à l'est du site (ligne verte sur le plan).



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



Dans la

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

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

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 13 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 5 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 3 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 30 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.
- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.



VILLE DE QUÉBEC

Conseil de la ville

RÈGLEMENT R.V.Q. 3231

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE
SUR L'URBANISME RELATIVEMENT À LA ZONE 37103CB**

Avis de motion donné le
Adopté le
En vigueur le

NOTES EXPLICATIVES

Ce règlement modifie le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, située approximativement à l'est de la route Jean-Gauvin, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest des rues Germaine-Lecours et Émélie-Chamard ainsi qu'au nord de la rue Alma-Aubin et de son prolongement vers le sud.

D'abord, la zone 37132Mc est créée à même une partie de la zone 37103Cb, soit la partie du territoire qui est située approximativement dans le quadrant sud-est du lot numéro 1 694 425 du cadastre du Québec. De plus, un écran visuel d'une profondeur de six mètres est ajouté à la limite est de cette nouvelle zone. Dans cette dernière, sont autorisés les usages du groupe H1 logement dans un bâtiment isolé de dix à 30 logements, du groupe C1 services administratifs d'une superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment, ainsi que des groupes C2 vente au détail et services, C20 restaurant, P5 établissement de santé sans hébergement et R1 parc. Par ailleurs, la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à treize mètres. Les autres normes particulières applicables dans cette zone sont identifiées dans la grille de spécifications que l'on retrouve en annexe II du présent règlement.

De plus, la zone 37133Mc est créée à même une partie de la zone 37103Cb, soit la partie du territoire qui est située approximativement dans le quadrant sud-ouest du lot numéro 1 694 425 du cadastre du Québec. Dans cette nouvelle zone, sont autorisés les usages du groupe H1 logement dans un bâtiment isolé de dix à 100 logements, du groupe C1 services administratifs d'une superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment, ainsi que des groupes C2 vente au détail et services, C20 restaurant, P5 établissement de santé sans hébergement et R1 parc. En outre, la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à 23 mètres. Les autres normes particulières applicables dans cette zone sont identifiées dans la grille de spécifications que l'on retrouve en annexe II du présent règlement.

Également, la zone 37134Hc est créée à même une partie de la zone 37103Cb, soit la partie du territoire qui est située approximativement dans le quadrant nord-est du lot numéro 1 694 425 du cadastre du Québec. De plus, un écran visuel d'une profondeur de six mètres est ajouté à la limite est de cette nouvelle zone, qui est contiguë à la zone 37104Ha. Dans la nouvelle zone 37134Hc, les usages des groupes H1 logement dans un bâtiment isolé de dix à 60 logements et R1 parc sont autorisés. Par ailleurs, la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à treize mètres. Les autres normes particulières applicables dans cette zone sont identifiées dans la grille de spécifications que l'on retrouve en annexe II du présent règlement.

Enfin, la zone 37135Hc est créée à même une partie de la zone 37103Cb, soit la partie du territoire qui est située approximativement dans le quadrant nord-ouest du lot numéro 1 694 425 du cadastre du Québec. Dans cette nouvelle zone, les usages des groupes H1 logement dans un bâtiment isolé de dix à

80 logements et R1 parc sont autorisés. De plus, la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à 23 mètres. Les autres normes particulières applicables dans cette zone sont identifiées dans la grille de spécifications que l'on retrouve en annexe II du présent règlement.

RÈGLEMENT R.V.Q. 3231**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE
SUR L'URBANISME RELATIVEMENT À LA ZONE 37103CB**

LA VILLE DE QUÉBEC, PAR LE CONSEIL DE LA VILLE, DÉCRÈTE CE
QUI SUIT :

1. L'annexe I du *Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme*, R.C.A.3V.Q.4, est modifiée, au plan numéro CA3Q37Z01, par :

1° la création des zones 37132Mc, 37133Mc, 37134Hc et 37135Hc à même une partie de la zone 37103Cb qui est réduite d'autant;

2° l'addition d'un écran visuel d'une profondeur de six mètres à la limite est des zones 37132Mc 37134Hc qui est contiguë à la zone 37104Hc;

le tout tel qu'illustré au plan numéro RVQ3231A01 de l'annexe I du présent règlement.

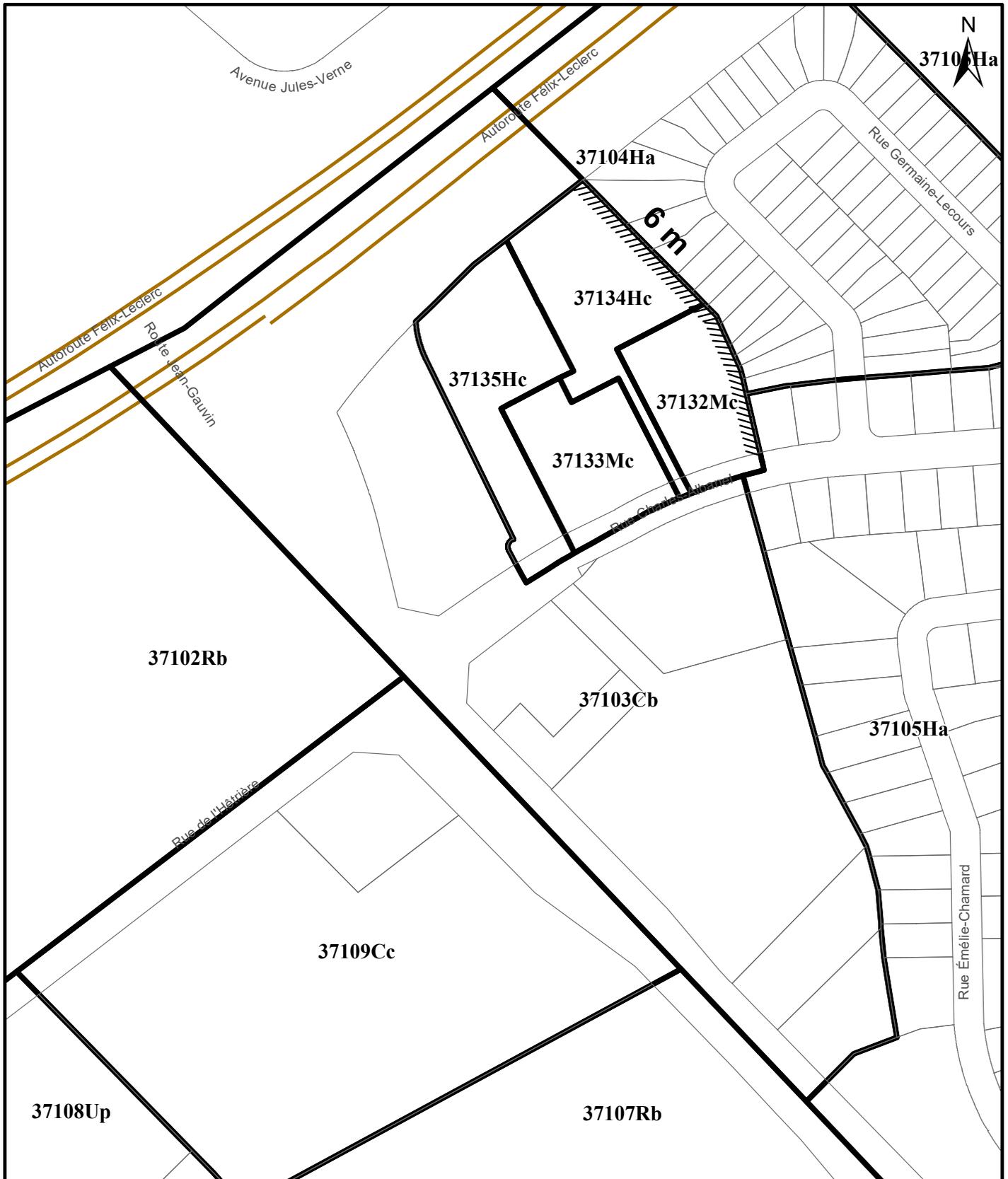
2. L'annexe II de ce règlement est modifiée par l'insertion des grilles de spécifications de l'annexe II du présent règlement applicables à l'égard des zones 37132Mc, 37133Mc, 37134Hc et 37135Hc.

3. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

ANNEXE I

(article 1)

PLAN NUMÉRO RVQ3231A01



 <p>VILLE DE QUÉBEC</p>	RÈGLEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE SUR L'URBANISME ANNEXE I - ZONAGE EXTRAIT DU PLAN CA3Q37Z01	
	Date du plan : <u>2023-12-07</u> No du règlement : <u>R.V.Q.3231</u> Préparé par : <u>S.R.</u>	No du plan : <u>RVQ3231A01</u> Échelle : <u>1:2 500</u>
SERVICE DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT		

ANNEXE II

(article 2)

NOUVELLES GRILLES DE SPÉCIFICATIONS


RÈGLEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE SUR L'URBANISME
GRILLE DE SPÉCIFICATIONS

R.V.Q. 3231

37132Mc

USAGES AUTORISÉS											
HABITATION		Type de bâtiment						Localisation		Projet d'ensemble	
		Isolé		Jumelé		En rangée					
		Nombre de logements autorisés par bâtiment									
H1	Logement	Minimum	10	0	0						
		Maximum	30	0	0						
COMMERCE DE CONSOMMATION ET DE SERVICES		Superficie maximale de plancher						Localisation		Projet d'ensemble	
		par établissement			par bâtiment						
C1	Services administratifs				2500 m ²						
C2	Vente au détail et services										
COMMERCE DE RESTAURATION ET DE DÉBIT D'ALCOOL		Superficie maximale de plancher de l'aire de consommation						Localisation		Projet d'ensemble	
		par établissement			par bâtiment						
C20	Restaurant										
PUBLIQUE		Superficie maximale de plancher						Localisation		Projet d'ensemble	
		par établissement			par bâtiment						
P5	Établissement de santé sans hébergement										
RÉCRÉATION EXTÉRIEURE											
R1	Parc										
BÂTIMENT PRINCIPAL											
DIMENSIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL		Largeur minimale		Hauteur		Nombre d'étages		Pourcentage minimal de grands logements			
		mètre	%	minimale	maximale	minimal	maximal	2 ch. ou + ou 85m ² ou +		3 ch. ou + ou 105m ² ou +	
DIMENSIONS GÉNÉRALES				13 m							
NORMES D'IMPLANTATION		Marge avant	Marge latérale	Largeur combinée des cours latérales		Marge arrière	POS minimal	Pourcentage d'aire verte minimale	Superficie d'aire d'agrément		
NORMES D'IMPLANTATION GÉNÉRALES		6 m	5 m			3 m		30 %	5 m ² /log		
NORMES DE DENSITÉ		Superficie maximale de plancher				Nombre de logements à l'hectare					
		Vente au détail		Administration		Minimal		Maximal			
CD/Su 2 B c		Par établissement	Par bâtiment	Par bâtiment							
		4400 m ²	13200 m ²	5500 m ²		30 log/ha					
STATIONNEMENT HORS RUE, CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES											
TYPE											
Général											
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 35% - article 586											
ENSEIGNE											
TYPE											
Type 4 Mixte											
AUTRES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Limite intérieur de bruit aux abords d'une autoroute - article 734											
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES											
Zonage à compétence Ville											


RÈGLEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE SUR L'URBANISME
GRILLE DE SPÉCIFICATIONS

R.V.Q. 3231

37133Mc

USAGES AUTORISÉS											
HABITATION		Type de bâtiment						Localisation		Projet d'ensemble	
		Isolé		Jumelé		En rangée					
		H1 Logement		Nombre de logements autorisés par bâtiment							
		Minimum	10	0	0						
		Maximum	100	0	0						
COMMERCE DE CONSOMMATION ET DE SERVICES		Superficie maximale de plancher						Localisation		Projet d'ensemble	
C1 Services administratifs		par établissement		par bâtiment		2500 m ²					
C2 Vente au détail et services											
COMMERCE DE RESTAURATION ET DE DÉBIT D'ALCOOL		Superficie maximale de plancher de l'aire de consommation						Localisation		Projet d'ensemble	
C20 Restaurant		par établissement		par bâtiment							
PUBLIQUE		Superficie maximale de plancher						Localisation		Projet d'ensemble	
P5 Établissement de santé sans hébergement		par établissement		par bâtiment							
RÉCRÉATION EXTÉRIEURE											
R1 Parc											
BÂTIMENT PRINCIPAL											
DIMENSIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL			Largeur minimale		Hauteur		Nombre d'étages		Pourcentage minimal de grands logements		
DIMENSIONS GÉNÉRALES			mètre	%	minimale	maximale	minimal	maximal	2 ch. ou + ou 85m ² ou +		3 ch. ou + ou 105m ² ou +
NORMES D'IMPLANTATION			Marge avant	Marge latérale	Largeur combinée des cours latérales		Marge arrière	POS minimal	Pourcentage d'aire verte minimale		Superficie d'aire d'agrément
NORMES D'IMPLANTATION GÉNÉRALES			6 m	3 m			3 m		15 %		5 m ² /log
NORMES DE DENSITÉ			Superficie maximale de plancher				Nombre de logements à l'hectare				
CD/Su 2 B c			Vente au détail		Administration		Minimal		Maximal		
			Par établissement	Par bâtiment	Par bâtiment						
			4400 m ²	13200 m ²	5500 m ²		30 log/ha				
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Un retrait d'une profondeur de 3 mètres doit être appliqué au dernier étage d'un bâtiment principal, à partir d'une façade donnant dans la rue Charles-Albanel - article 692											
STATIONNEMENT HORS RUE, CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES											
TYPE											
Général											
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 35% - article 586											
ENSEIGNE											
TYPE											
Type 4 Mixte											
AUTRES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Limite intérieur de bruit aux abords d'une autoroute - article 734											
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES											
Zonage à compétence Ville											

R.V.Q. 3231**37134Hc**

USAGES AUTORISÉS											
HABITATION H1 Logement				Type de bâtiment			Localisation			Projet d'ensemble	
				Isolé	Jumelé	En rangée					
				Nombre de logements autorisés par bâtiment			Minimum	10	0	0	
Maximum			60	0	0						
RÉCRÉATION EXTÉRIEURE R1 Parc											
BÂTIMENT PRINCIPAL											
DIMENSIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL				Largeur minimale		Hauteur		Nombre d'étages		Pourcentage minimal de grands logements	
				mètre	%	minimale	maximale	minimal	maximal	2 ch. ou + ou 85m ² ou +	3 ch. ou + ou 105m ² ou +
DIMENSIONS GÉNÉRALES						13 m					
NORMES D'IMPLANTATION				Marge avant	Marge latérale	Largeur combinée des cours latérales		Marge arrière	POS minimal	Pourcentage d'aire verte minimale	Superficie d'aire d'agrément
NORMES D'IMPLANTATION GÉNÉRALES				6 m	3 m			9 m		50 %	5 m ² /log
NORMES DE DENSITÉ				Superficie maximale de plancher				Nombre de logements à l'hectare			
CD/Su 2 B c				Vente au détail		Administration		Minimal		Maximal	
				Par établissement	Par bâtiment	Par bâtiment					
				4400 m ²	13200 m ²	5500 m ²		30 log/ha			
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES Un jardin communautaire doit être prévu - article 404											
STATIONNEMENT HORS RUE, CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES											
TYPE Général											
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 50% - article 586											
ENSEIGNE											
TYPE Type 4 Mixte											
AUTRES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES Limite intérieur de bruit aux abords d'une autoroute - article 734											
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES Zonage à compétence Ville											


RÈGLEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE SUR L'URBANISME
GRILLE DE SPÉCIFICATIONS

R.V.Q. 3231

37135Hc

USAGES AUTORISÉS											
HABITATION		Type de bâtiment						Localisation		Projet d'ensemble	
		Isolé		Jumelé		En rangée					
		Nombre de logements autorisés par bâtiment									
H1	Logement	Minimum	10	0	0						
		Maximum	80	0	0						
RÉCRÉATION EXTÉRIEURE											
R1	Parc										
BÂTIMENT PRINCIPAL											
DIMENSIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL		Largeur minimale		Hauteur		Nombre d'étages		Pourcentage minimal de grands logements			
		mètre	%	minimale	maximale	minimal	maximal	2 ch. ou + ou 85m ² ou +	3 ch. ou + ou 105m ² ou +		
DIMENSIONS GÉNÉRALES					23 m						
NORMES D'IMPLANTATION		Marge avant	Marge latérale	Largeur combinée des cours latérales		Marge arrière	POS minimal	Pourcentage d'aire verte minimale	Superficie d'aire d'agrément		
NORMES D'IMPLANTATION GÉNÉRALES		6 m	5 m			9 m		35 %	5 m ² /log		
NORMES DE DENSITÉ		Superficie maximale de plancher				Nombre de logements à l'hectare					
CD/Su 2 B c		Vente au détail		Administration		Minimal		Maximal			
		Par établissement	Par bâtiment	Par bâtiment							
		4400 m ²	13200 m ²	5500 m ²		30 log/ha					
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Un jardin communautaire doit être prévu - article 404											
STATIONNEMENT HORS RUE, CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES											
TYPE											
Général											
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement aménagées sur un lot qui doivent être souterraines est de 50% - article 586											
ENSEIGNE											
TYPE											
Type 4 Mixte											
AUTRES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES											
Limite intérieur de bruit aux abords d'une autoroute - article 734											
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES											
Zonage à compétence Ville											

Avis de motion

Je donne avis qu'à une prochaine séance, sera soumis pour adoption un règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme relativement à la zone 37103Cb, située approximativement à l'est de la route Jean-Gauvin, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest des rues Germaine-Lecours et Émélie-Chamard ainsi qu'au nord de la rue Alma-Aubin et de son prolongement vers le sud.

D'abord, le plan de zonage est modifié de la façon suivante :

- les zones 37132Mc, 37133Mc, 37134Hc et 37135Hc sont créées à même une partie de la zone 37103Cb, soit le lot numéro 1 694 425 du cadastre du Québec;

- dans les nouvelles zones 37132Mc et 37134Hc, un écran visuel d'une profondeur de six mètres est ajouté à la limite est de ces zones, qui est contiguë à la zone 37104Ha.

Dans les nouvelles zones 37132Mc et 37133Mc, les usages du groupe H1 logement, du groupe C1 services administratifs d'une superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment, ainsi que des groupes C2 vente au détail et services, C20 restaurant, P5 établissement de santé sans hébergement et R1 parc sont autorisés. Dans la zone 37132Mc, l'usage du groupe H1 logement est permis dans un bâtiment isolé de dix à 30 logements et la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à treize mètres. Dans la zone 37133Mc, l'usage du groupe H1 logement est permis dans un bâtiment isolé de dix à 100 logements et la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à 23 mètres.

Dans les nouvelles zones 37134Hc et 37135Hc, les usages des groupes H1 logement et R1 parc sont autorisés. Dans la zone 37134Hc, l'usage du groupe H1 logement est permis dans un bâtiment isolé de dix à 60 logements et la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à treize mètres. Dans la zone 37135Hc, l'usage du groupe H1 logement est permis dans un bâtiment isolé de dix à 80 logements et la hauteur maximale d'un bâtiment principal est fixée à 23 mètres.

Les autres normes particulières applicables dans ces zones sont identifiées dans les grilles de spécifications que l'on retrouve en annexe II du présent règlement.

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

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

Activité de participation publique

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

Date et heure

Lundi 26 février 2024, 19 h

Lieu

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

La rencontre est tenue en mode hybride.

Déroulement de l'activité

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

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

Activité réalisée à la demande du :

Conseil municipal (règlement à compétence ville)

Projet

Secteur concerné

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

Description du projet et principales modifications

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Bâtiment principal

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

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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



RAPPORT ACTIVITÉ DE PARTICIPATION PUBLIQUE

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Documentation disponible sur le site Web de la Ville de Québec

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

Participation

Administrateurs du conseil de quartier :

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

Conseiller municipal

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

Personne-ressource

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

Animation de la rencontre

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

Nombre de participants

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

110 participants en ligne

Recommandation du conseil de quartier

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

À l'unanimité, les administrateurs demandent :

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

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

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

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

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

Questions et commentaires du public

- Citoyenne 1** : Elle craint que les automobilistes prennent la sortie donnant sur la rue Léon Roy quand la circulation bloque sur l'autoroute 40, ce qui augmenterait le flux de véhicules. Elle souhaite savoir si la Ville pense modifier le trajet du transport en commun pour encourager les résidents à l'utiliser, ce qui éviterait l'usage de l'auto dans les petites rues. Elle souligne le peu de transport en commun dans les environs de sa résidence.
Réponse de la Ville :
 Nous rencontrons le RTC périodiquement pour présenter les nouveaux développements et déterminer s'ils doivent revoir leur desserte. Si le projet va de l'avant, ils seront informés et prendront connaissance des changements qui s'en viennent;
 Si le projet du tramway voit le jour, il y aura une réorganisation du transport en commun dans le secteur.
- Citoyen 2** : Il demande le nombre d'unités de logement au total et si cela concerne toute la zone bleue telle que présentée.
 Il souhaite comprendre les orientations de la Ville pour ce qui est d'éviter les engorgements. Il constate que :
 - On veut augmenter la densification à l'extérieur de la ville ce qui augmente le trafic;
 - D'après l'étude, on va mettre un arrêt obligatoire du côté de l'école, ce qui a pour conséquence que tout le monde va tourner sur Léon Roy pour l'éviter. C'est ce qui se passe actuellement;

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

- **Citoyen 3 :** Il trouve qu'on a beaucoup parlé de voitures. Il s'intéresse aux trottoirs et à l'accès pour les piétons. Étant donné la prévision de 250 unités de logement, il anticipe que certains résidents n'auront pas de voiture. De plus, le côté commercial risque d'amener une surcharge de circulation. Pour un meilleur accès pour les piétons et les gens en fauteuil roulant, il suggère d'envisager des trottoirs de deux ou trois mètres au lieu d'un mètre. On parle d'un passage à droite pour se rendre directement à l'autoroute. C'est un secteur où il y a une piste cyclable, mais il n'y a pas de trottoir. Quelle est la place du piéton dans le projet?

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :
Pour ce qui est de l'approbation référendaire : les gens qui souhaitent s'opposer à un projet de modification réglementaire doivent identifier quelles dispositions feront l'objet de contestation (Ex. : l'ajout d'usage, l'augmentation des hauteurs, etc.);
Il faut ensuite contacter le service du Greffe à la Ville qui informera de toutes les formalités et du processus à suivre.
Il y a d'abord la consultation publique, ensuite la consultation écrite. Et les jours suivants, la publication d'un avis référendaire aux personnes habilitées à voter. Pour prendre connaissance des dates, il faut contacter le Greffe.
- **Citoyenne 5** : Est-ce que la réorganisation à trois voies de la rue Charles Albanel nécessitera un élargissement de la route ou juste une réorganisation des lignes actuelles?

Réponse de la Ville :
Ce sera une réorganisation des lignes actuelles. L'élargissement de chaussée n'est pas prévu.
- **Citoyen 6** : Qu'en est-il de la montée Mendel vers Versant Nord afin de décharger le secteur Jean Gauvin qui pourrait entrer vers Sainte-Foy sans passer par l'autoroute?

Réponse de la Ville :
Le prolongement de la montée de Mendel jusqu'à Versant Nord était une des composantes du projet de tramway. Il y a un pont au-dessus de la voie ferrée. Des sections piétonnes, vélo, tramway et auto sont prévues.
Actuellement, avec la mise sur pause du projet de tramway, ce projet est également sur pause.
- **Citoyenne 7** : Elle est inquiète de l'augmentation du trafic en face de l'école Les Sources. Elle veut connaître l'évaluation, en pourcentage, de l'augmentation du trafic sur cette rue.

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

Avec le projet de 235 logements, plus la fonction commerciale, on parle d'environ 500 à 550 déplacements le matin, duquel on déduit 80 déplacements existants, on se retrouve autour de 460 à 470 déplacements. De ce nombre, environ 20 % vont passer par Charles Albanel; ce 20 % est influencé par l'hypothèse qu'il y aura un pôle d'échanges dans le secteur Ikea pour le tramway. Dans l'éventualité où n'y a pas de tramway, ce chiffre serait encore moins important.

Notre préoccupation concerne l'augmentation des débits; elle doit être sécuritaire, particulièrement pour les personnes qui fréquentent l'école et les gens qui fréquentent le parc.

Pour le 2^e point, plus il y a de densité, plus il y a d'unités de logement plus il devient intéressant de mettre en place un service de transport en commun avec une meilleure fréquence et des parcours intéressants.

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

Le RTC est autonome sur ce plan.

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

- **Citoyen 12** : Résidant de la rue Germaine-Lecours.
Il souhaite savoir pour quelle raison l'étude sur la circulation présentée n'a pas été mise à la disposition du public préalablement à la rencontre. Il suppose que cette étude se base sur trois scénarios : pessimiste, réaliste, optimiste. Quelles sont les conclusions présentées?
Il demande le nombre de véhicules considérés par logement et comment expliquer, dans les conditions de déplacement actuelles, l'existence de bouchon le matin.

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

Réponse de la Ville :

L'étude a été complétée la semaine dernière et sera mise à la disposition du public sous peu. Ce soir, nous avons partagé les principales conclusions et sommes disponibles pour répondre aux questions.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse du promoteur :

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

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

Réponse du promoteur :

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

- **Citoyenne 30 :** Elle demeure sur la rue des Chasseurs. Elle s'informe de l'heure et la date l'échantillonnage confirmant le moins de 55 secondes à la lumière Jean-Gauvin; l'attente de deux, parfois trois cycles de lumières pour passer de Jean-Gauvain à l'autoroute 40 représente plus que 55 secondes.

Réponse de la Ville :

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

- **Citoyenne 40** : Elle mentionne que l'implantation de cette zone de logement haute densité semble hors logique en raison de l'urbanisation d'origine qui visait uniquement une vocation commerciale.
- **Citoyenne 41** : On prend le problème du transport en commun du mauvais côté parce qu'on a beaucoup de voitures à Cap-Rouge. On densifie en utilisant les mêmes hypothèses et le transport en commun sera pensé après. Alors qu'en Europe, le transport en commun est pensé en premier afin de changer et d'influencer les hypothèses de transports en voiture.

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

Réponse de la Ville :
Le souhait du promoteur c'est de mettre du résidentiel aux étages. Le zonage prévoit la possibilité de faire du commercial et du résidentiel. En ce qui a trait à la circulation et les bouchons, entre la sortie du stationnement du projet et Jean Gauvin, il y a 160 mètres, ça fait une file de 25 autos et non pas trois, soit une voiture aux 6 mètres. On a bien une préoccupation concernant les voitures qui vont aller vers le sud. Mais il ne faut pas partir avec une fausse hypothèse.
- Citoyen 43** : À la page 5 de 7 du document fiche de modification réglementaire, il est écrit que le pourcentage minimal du nombre de cases de stationnement à aménager sur un lot souterrain est de 35 %. On dit que la Ville n'a pas le contrôle sur ce que le promoteur va faire à l'intérieur des murs, mais elle a le contrôle sur le 35 %. 35 % des 270 portes, ça fait 94 cases. On dit que le prometteur en prévoit 403. Est-ce que c'est une condition de réalisation du projet ou s'il peut se suffire des 94 cases? On veut s'assurer que les gens ne puissent pas se stationner dans le quartier Les Sources.

Réponse de la Ville :
Le pourcentage de cases de stationnement qui doit être souterrain varie d'une zone à l'autre. Il y a 35 % dans certaines zones et il y en a 50 % dans d'autres. Le 403, c'est le nombre de cases qui est proposé par le promoteur. La réglementation exige 345 cases de stationnement. Le promoteur fournit plus de cases que ce que la ville de Québec exige. Pour clarifier le calcul, le projet couvre deux zones qui exigent 35 % de stationnement souterrain et deux autres qui en exigent 50 %.
- Citoyen 44** : On a mis en avant le besoin de logement, ce qui est tout à fait respectable. Toutefois, il manque des données au niveau des études. Est-ce qu'on a étudié l'impact sur la

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

Questions et commentaires des administrateurs du conseil de quartier

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

Oui, c'est prévu.

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

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

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

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

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

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

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

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



RAPPORT ACTIVITÉ DE PARTICIPATION PUBLIQUE

Réponse de la Ville :

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

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

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

Réponse de la Ville :

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

Nous avons demandé au prometteur de préciser les usages nécessaires pour réaliser son projet. Ce sont les usages mentionnés qui ont été ajoutés. S'il nous avait témoigné un intérêt, on l'aurait ajouté. La demande peut être déposée, c'est à la discrétion de chacun.

Nombre d'interventions

45 interventions par des citoyens.

9 interventions par les administrateurs du conseil de quartier.

Prochaines étapes

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

Réalisation du rapport

Date

25 mars 2024

Rédigé par

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

Approuvé par :

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

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

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

Activité de participation publique

Consultation écrite

Date et heure (ou période)

Du au 27 février au 4 mars 2024

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du :

Projet

Secteur concerné

Description du projet et principales modifications

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

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

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

La réalisation du projet nécessite l'ajout de l'usage résidentiel. Dans le cas de la phase 1, environ 25 logements sont prévus. Un maximum de 30 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 2 prévoit environ 90 logements. Un maximum de 100 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 3 comprend environ 50 logements. Un

maximum de 60 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements. La phase 4 prévoit environ 70 logements. Un maximum de 80 logements serait autorisé, de façon à garder une certaine flexibilité en cas de subdivision de logements.

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

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

En conséquence, il est proposé de réduire la hauteur maximale autorisée de 15 mètres à 13 mètres pour les deux bâtiments adjacents au secteur résidentiel à l'est. De plus, la rangée d'arbres à l'est du site sera protégée et même bonifiée, via l'ajout d'un écran visuel, d'une profondeur de 6 mètres au plan de zonage. Un arbre mort devra être remplacé par un nouveau. Pour les bâtiments situés à l'ouest du site, une hauteur maximale de 23 mètres est prévue.

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

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

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

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

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

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

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

- Ajouter – Usage *H1 Logement isolé* – 10 log. min. 30 max.

- Ajouter – Usage *C1 Services administratifs* – superficie maximale de plancher de 2 500 mètres carrés par bâtiment.
- Ajouter – Usage *C2 Vente au détail et services*.
- Ajouter – Usage *C20 Restaurant*.
- Ajouter – Usage *P5 Établissement de santé sans hébergement*.
- Ajouter – Usage *R1 Parc*.

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 13 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.
- Ajouter – Marge latérale 5 mètres.
- Ajouter – Marge arrière 3 mètres.
- Ajouter – Pourcentage d'aire verte 30 %.
- Ajouter – Aire d'agrément 5 mètres carrés par logement.
- Ajouter – Normes de densité – CD/Su 2 B c – sup. max. de plancher vente au détail 4 400 mètres carrés par établissement et 13 200 mètres carrés par bâtiment. 5 500 mètres carrés d'administration par bâtiment.

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

- Ajouter – Hauteur maximale 23 mètres.
- Ajouter – Marge avant 6 mètres.

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

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

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

Bâtiment principal

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

Stationnement

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

Enseigne

- Ajouter – Type 4 mixte.

Renseignements complémentaires

- Ajouter – Zonage à compétence Ville.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

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

Participation

Conseiller municipal :

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

Personne-ressource :

M Marc Des Rivières, directeur du service du Transport et de la mobilité intelligente

M Sébastien Paquet, conseiller en urbanisme, Division de la gestion territoriale

Coordination de la consultation :

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

Participation sur la page web du projet

- 635 visiteurs ont fréquenté la page Internet de la consultation écrite;
- 40 visiteurs ont consulté la documentation disponible et aucun citoyen a apporté des commentaires ou des questions.

Questions et commentaires des participants

Commentaires écrits reçus des citoyens :

1. À titre de résidente du quartier à proximité du projet dans le secteur envisagé, je veux m'opposer formellement à la demande de modification de zonage. Le quartier avoisinant ne compte aucun bloc de logements. Nous avons établi notre domicile en raison de cet environnement. Cela dénaturera le quartier et augmentera de façon significative le trafic et aura impacts sur notre qualité de vie. Les arguments présentés ne sont pas pertinents pour cet emplacement (crise logement). Tous les

résidents qui ont pris parole en 2022 et hier s'y opposent. Je demande à la ville de ne pas approuver ce projet. Autrement, je compte me prévaloir de mes droits pour m'y opposer via la tenue d'un registre et référendum.

2. Sans être contre le projet de densification, l'aspect de l'impact sur la circulation, sécurité et entretien intensif du coin de rue devront impérativement être pris en compte. Le délai d'attente entre 35 et 55 secondes est grossièrement généralisé. La réalité est que l'intersection Jean-Gauvin/Charles Albanel est déjà à capacité maximale. Il n'est pas rare d'attendre 2 à 3 cycles de lumières afin de se rendre de l'autre côté et ce projet risque d'avoir un impact direct sur ce temps d'attente déjà long (il est plutôt de 2 à 4 minutes, pour l'avoir déjà mesuré). La route actuelle est déjà lourdement endommagée. Que d'ajouter quelques 200 logements sur cette intersection ne fera qu'accélérer le processus de détérioration et devra donc être refait plus fréquemment.
3. Concernant le projet sur Charles-Albanel, je trouve que l'autorisation dans les dernières années de plusieurs projets de condos à Cap-Rouge manque de respect pour la vie de quartier et dévisage le cachet de cette banlieue. De plus, les infrastructures routières, l'aqueduc et les égouts ne sont pas faites pour accueillir autant de gens. On perd nos commerces de proximité. Je ne suis pas contre la densification, mais la Ville devrait davantage densifier au centre et moins dans les périphéries comme Cap-Rouge. Ce sera l'enfer le trafic sur Jean-Gauvin (ce l'est déjà) si on ajoute ces centaines de citoyens. Et non ils ne prendront pas le transport en commun, malgré toute la bonne volonté du monde
4. Très beau projet. Cette portion du secteur commercial en arrache un peu. De plus il y a aussi un manque flagrant d'unités de logements dans ce secteur du quartier. Présentement, un couple de retraités autonomes qui désirent vendre leur maison, n'ont pas trop d'offre du genre dans le coin. Bon succès!
5. Très content qu'il y ait enfin un projet d'envergure impliquant du résidentiel sur ce terrain servant en grande partie de stationnement!
6. Considérant qu'il y a pénurie d'atelier d'artistes sur le territoire de la ville de Québec, il serait intéressant de réserver une superficie des locaux commerciaux pour en faire des ateliers d'artiste. Ceux-ci pourraient être des lieux de rencontres intéressants pour les résidents.

7. Nous sommes de nouveaux Cap-Rougiens, ayant déménagé dans le secteur il y a quelques mois, et sommes parents de deux enfants en bas âge. Nous n'avons présentement réussi à obtenir de places en garderie dans le secteur et devons faire une heure de route le matin et le soir pour se rendre dans deux garderies distinctes pour nos enfants. Nous devons également sortir du quartier pour profiter des installations de piscine intérieure. Pour un quartier qui se veut familial, il serait fort pertinent de s'assurer de l'intégration de tels services publics absents afin que nous sentions, en tant que résidents, un intérêt à préserver les valeurs familiales et le bien-être d'un quartier. J'appuis également les commentaires quant aux craintes de trafic automobile supplémentaire, lequel est déjà fort impressionnant.
8. Je suis simplement totalement en faveur de cette modification au bénéfice du Projet résidentiel avec volet commercial au 1221, rue Charles-Albanel
9. J'appuie le projet projet, ce pendant 1. La ville doit assurer que l'immeuble ne soit pas comme le projet immostar sur la Chaudière, les portes sont trop étroites empêchant luminosité et probablement peux coûteux 2. Installé suffisamment de trottoirs pour les piétons 3. L'ajout d'un parc pour les citoyens à proximité 4, l'immeuble doit respecter les environnements champêtres.
10. Faire diminuer le nombre de logements et pour que l'intersection Jean-Gauvin soit plus sécuritaire et fluide. 270 logements, avec 2 voitures par logement, c'est trop. Cela va mettre une pression énorme sur l'école, le parc et le trafic dans le quartier Les Sources. Les estimations (probablement à la baisse), sont d'une augmentation de 100 voitures pour l'heure de pointe qui tournera vers le quartier Les Sources. C'est énorme et c'est non ! Déjà que la sortie Jean-Gauvin est bloquée sur l'heure de pointe.
11. Merci de me tenir informé de l'évolution de la démarche.
12. D'accord avec le projet
13. Ce projet fera en sorte d'augmenter la circulation sur Charles-Albanel et sur Robert-L-Séguin. Alors que la Ville vient à peine de terminer les aménagements autour de l'école Les Sources. Ce projet diminuera la sécurité pour les enfants qui fréquentent l'école. Avec le nombre élevé de logements proposés en plus des commerces, il y a un risque accru que les rues avoisinantes soient utilisées pour le stationnement. De plus, la hauteur des immeubles, doublé du fait que ceux-ci seront construits en haut

du talus, aura comme conséquences que les résidents des rues Germaine-Lecours et Charles-Albanel n'auront plus d'intimité dans leur cours arrière (vue directe) en plus de voir la juste valeur marchande de leur immeuble diminuée. (Pourquoi ne pas aménager les jardins communautaires en haut de talus et ainsi éloigner les immeubles des résidences des rues G.-L. et C.-A. et diminuer la hauteur des immeubles de moitié et le nombre de logements construits à l'est). Lors de la dernière consultation, il avait été mentionné de diminuer la densité de l'ensemble du projet. Dans les faits, il n'y a eu aucune diminution du nombre de logements proposés mais un seulement un déplacement d'une partie de ceux-ci vers les immeubles projetés à l'ouest. De ce fait, la densité des logements projetés demeure sensiblement la même.

14. Le projet proposé comporte un trop grand nombre de logements pour cet emplacement. La rue Charles Albanel et l'intersection Jean Albanel ne sont pas aménagées pour assimiler le trafic additionnel. Il y a aussi des enjeux de sécurité à cette intersection et dans le secteur autour de l'école des sources où une partie du trafic additionnel sera détournée. La hauteur des unités du côté est encore trop élevée pour assurer l'intimité des résidents de la rue Germaine Lecours et la marge à l'est est trop faible. La hauteur de l'unité au sud (près de Charles Albanel) est beaucoup trop élevée. Je recommande de limiter la hauteur des unités à l'est à 3 étages (2 étages de logis avec commerces au rez de chaussée). L'unité côté sud (côté Charles Albanel) devrait être commerciale seulement avec 1 ou 2 étages et une plus grande distance de la rue que celle qui est proposée. L'unité au nord (résidentiel seulement) pourrait avoir 6 ou 7 étages. Le nombre total de logis ne devrait pas être supérieur à 100 unités au total pour le site. Il y a d'autres emplacements plus appropriés dans le secteur pour des projets de construction de plusieurs centaines d'unités (secteur nord du boulevard Chaudière, rue Mendel, boulevard Hamel) sans créer des problèmes de circulation et des problèmes de sécurité. Ces secteurs ont aussi un meilleur potentiel pour le transport en commun.
15. Ayant acheté ma maison actuelle notamment pour l'intimité de sa cour arrière, je suis contre toute construction en hauteur qui permettra aux locataires une vue en plongée sur ma piscine et ma cour. Les 2 édifices phase 1 et 3 adjacent à la rue Germaine Lecours s'avèrent problématique en ce sens et un autre effort pour en diminuer la hauteur serait nécessaire pour l'acceptation sociale de ce projet.
16. Je pense que la zone devrait rester commerciale.

17. Lors de l'atelier d'échange du 06 octobre 2023, plusieurs préoccupations des citoyens prédominaient: 1- La hauteur des édifices : Nous sommes passés d'un total de 20 m à 22 m pour les 4 édifices avec les changements proposés 2- L'évaluation du débordement de la circulation occasionné vers les rues avoisinantes par ce projet, en l'occurrence la rue Léon-Roy où on constate déjà un fort débit . AUCUNE étude n'a été faite et présentée le 26 février derniermais qu'on s'ajusterait une fois le projet complété !!! De plus , on nous a avisé que les études de circulations au coin de Charles Albanel / Jean Gauvin auraient maintenant une note de passage de "D" qui est qualifiée de PASSABLE selon vos spécialistes.... Quelle est-elle actuellement ?? 3- Le mur de verdure pour créer une barrière de végétation pour les gens habitant sur la rue Germaine Lecours. Le promoteur doit planter des arbres dont des conifères d'une hauteur minimale de 1,25 m soit ~ 4 pieds !! En tenant compte de la croissance annuelle de ces conifères , la barrière végétale sera opérationnelle dans ~ 25 ANS ... !! VOICI EN BREF MES COMMENTAIRES J'imagine leur influence dans ce processus de décision TRÈS négligeable....

18. Bonjour, je suis résident du 1248 Germaine-Lecours depuis 1997. Pour ma part, le projet du 1221 Charles-Albanel est trop gros. Je comprends les promoteur de vouloir maximiser leur profit en y implantant le plus de logements possible mais ces derniers ne devraient pas le faire au détriment des résidents du secteur. Je crois qu'il y a moyen de trouver un juste milieu qui fera l'affaire de tous. Tout d'abord, les phases 1 et 3 devraient être rabaissé d'un autre étage soit à 3 étages pour la phase 3 et 2 étages pour la phase 1. L'implantation de ces deux phases devraient être éloigné encore plus de la ligne végétale vers l'ouest pour conserver le plus possible l'intimité des résidents comme moi de Germaine-Lecours qui sont dos au projet. Je ne suis pas convaincu de l'étude d'ensoleillement effectué par l'architecte du promoteur du projet. Je crois que cette étude devrait être réalisé par une firme spécialisé dans ce domaine et qui plus est, indépendante au projet. Des tests de sol devraient être réalisé en raison des charges excessives auxquelles le terrain sera soumis, Vous n'êtes pas sans savoir que l'ensemble du domaine Les Sources est une ancienne zone de remplissage. Étant donné que nous les résidents du côté ouest de la rue Germain-Lecours sommes situé en contrebas du projet, il est primordial que la côte situé à l'arrière de nos terrains soit en mesure de soutenir un tel poids. En ce qui a trait à l'alimentation électrique du projet, j'ai présentement sur mon terrain 3 transformateurs de 25 000 volts chacun qui alimentent le centre commercial. Quel sera le détail du schéma d'alimentation en électricité du projet

étant donné que le besoin en alimentation électrique sera supérieur à ce qu'il est présentement? Vont-ils retirer les transformateurs sur mon terrain pour alimenter le projet à partir d'un autre endroit situé plus à l'ouest? J'aimerais également qu'on nous assure qu'il ne sera jamais permis d'avoir des terrasses sur les toits des immeubles des 4 phases. J'aimerais éviter que des résidents de la phase 3 puissent avoir une vue directe sur ma cour. Merci de prendre en considération mes préoccupations.

Commentaires écrits reçus des citoyens incluant des questions :

19. Bonjour, je suis résident du 1248 Germaine-Lecours depuis 1997. Pour ma part, le projet du 1221 Charles-Albanel est trop gros. Je comprends les promoteurs de vouloir maximiser leur profit en y implantant le plus de logements possible mais ces derniers ne devraient pas le faire au détriment des résidents du secteur. Je crois qu'il y a moyen de trouver un juste milieu qui fera l'affaire de tous. Tout d'abord, les phases 1 et 3 devraient être abaissées d'un autre étage soit à 3 étages pour la phase 3 et 2 étages pour la phase 1. L'implantation de ces deux phases devrait être éloignée encore plus de la ligne végétale vers l'ouest pour conserver le plus possible l'intimité des résidents comme moi de Germaine-Lecours qui sont dos au projet. Je ne suis pas convaincu de l'étude d'ensoleillement effectuée par l'architecte du promoteur du projet. Je crois que cette étude devrait être réalisée par une firme spécialisée dans ce domaine et qui plus est, indépendante au projet. Des tests de sol devraient être réalisés en raison des charges excessives auxquelles le terrain sera soumis, Vous n'êtes pas sans savoir que l'ensemble du domaine Les Sources est une ancienne zone de remplissage. Étant donné que nous les résidents du côté ouest de la rue Germain-Lecours sommes situés en contrebas du projet, il est primordial que la côte située à l'arrière de nos terrains soit en mesure de soutenir un tel poids. En ce qui a trait à l'alimentation électrique du projet, j'ai présentement sur mon terrain 3 transformateurs de 25 000 volts chacun qui alimentent le centre commercial. Quel sera le détail du schéma d'alimentation en électricité du projet étant donné que le besoin en alimentation électrique sera supérieur à ce qu'il est présentement? Vont-ils retirer les transformateurs sur mon terrain pour alimenter le projet à partir d'un autre endroit situé plus à l'ouest? J'aimerais également qu'on nous assure qu'il ne sera jamais permis d'avoir des terrasses sur les toits des immeubles des 4 phases. J'aimerais éviter que des résidents de la phase 3 puissent avoir une vue directe sur ma cour. Merci de prendre en considération mes préoccupations.

Réponse de la Ville : *Le Service la gestion territoriale ne peut répondre à votre questionnement concernant l'alimentation électrique du futur projet. À ce stade-ci, l'information n'est pas connue.*

En ce qui concerne les terrasses au toit, il n'y en a pas de prévue au projet. La réglementation actuelle autorise une terrasse au toit. Nous prenons cependant note de votre préoccupation à ce sujet.

20. Je souhaite m'opposer Signer le referendum si possible Merci de me contacter rapidement

Réponse de la Ville : *Il n'y a pas de demande de référendum en ce moment. Il est trop tôt dans le processus pour ce type de demande. Tel que précisé à la rencontre, vous pouvez prendre contact avec le Service du greffe de la Ville de Québec pour connaître les modalités.*

21. Je suis très préoccupé par la circulation que les nouveaux logements vont causer aux quatre feux Le Gendre/L'Hétrière. Qui est déjà très dangereux et animé aux heures de pointes. Qu'aller vous améliorer au niveau des infrastructures routières du secteur? Je suis pour ce projet, mais il doit y avoir une amélioration pour la fluidité de la circulation et non ce ne sera pas le transport en commun. Il faut rester réaliste dans le secteur, il y a des familles actives, des pré-retraités et retraités. Trois catégories de gens qui n'utiliseront jamais le bus pour des raisons évidentes. Hâte d'avoir un retour de votre part, merci!

Réponse de la Ville : *Le service du transport et de la mobilité intelligente a pris connaissance avec intérêt de votre préoccupation concernant le carrefour formé de la route Jean-Gauvin, de la rue Charles-Albanel et la rue de l'Hétrière. L'étude de circulation a identifié les mesures à mettre en œuvre dans le cadre de la réalisation du projet de développement. Citons à titre d'exemple les mesures suivantes :*

- *Réaménagement de l'accès au projet du Groupe Sogesco afin d'éviter que les véhicules (camions de livraison) en virage à droite vers l'ouest empiètent dans la voie de circulation en sens inverse sur la rue Charles-Albanel (Responsable - Promoteur);*
- *Réalignement de l'accès le plus à l'ouest du projet Sogesco (côté nord) avec celui situé sur le côté sud de la rue (Responsable - Promoteur);*
- *L'ajout d'arrêts obligatoires à toutes les approches au carrefour Charles-Albanel/Maurice-Bourget (Responsable – Ville de Québec);*
- *Révision du marquage entre l'accès au restaurant Normandin et la rue Germaine-Lecours afin de créer une troisième voie de circulation dont la voie du centre serait dédiée aux mouvements de virage à gauche de façon à faciliter et à sécuriser l'accès aux automobilistes qui se destinent vers les commerces, et/ou qui se dirigent à l'est de la rue Germaine-Lecours (Responsable – Ville de Québec).*

L'étude de circulation montre que le projet aura peu d'impacts sur les conditions de circulation observées au carrefour formé de la route Jean-Gauvin, de la rue Charles-Albanel et la rue de l'Hétrière. Le niveau de performance de cette intersection a une cote de « D ». Cette cote demeure inchangée à la suite de la réalisation du projet de développement immobilier. Cette intersection est toutefois considérée comme un site accidentogène. Plus de 50% des collisions qui surviennent à cet endroit sont des collisions par l'arrière et 48% des collisions se produisent entre 18 h et minuit. Dans cette optique, une réflexion est en cours pour réaménagement cette intersection pour améliorer la sécurité et la fluidité. Le contexte de réalisation de ces travaux est complexe et nécessitera un investissement de plusieurs millions de dollars. Il est impossible, à cette étape de la réflexion, de préciser le moment où les travaux seront réalisés.

22. Comment s'opposer à ce projet monstrueux qui va détruire la tranquillité de notre quartier, la ville modifie la réglementation à la guise du promoteur et ce comme il veut, on dirait que vous lui mangez dans la main en vous foutant carrément des résidents qui sont venus s'établir dans un quartier de maisons et non de blocs appartements. J'ai compris que ça ne sert à rien de faire des commentaires. À quel endroit dois-je aller signer le référendum pour s'opposer au changement de réglementation.

Réponse de la Ville : *Il n'y a pas de demande de référendum en ce moment. Il est trop tôt dans le processus pour ce type de demande. Vous pouvez prendre contact avec le Service du greffe de la Ville de Québec pour connaître les modalités.*

23. La densification proposée tient-elle compte de l'augmentation de l'afflux de véhicules dans le secteur qui est déjà saturé? Cap-Rouge est en train de se faire déboiser. Pensons aux condos qui ont été construits sur La Chaudière, c'est affreux!

Réponse de la Ville: *Oui, les conditions de circulation ont été analysées concernant le projet du 1221 Charles-Albanel. L'étude de circulation a identifié les mesures à mettre en œuvre dans le cadre de la réalisation du projet de développement. Citons à titre d'exemple les mesures suivantes :*

- *Réaménagement de l'accès au projet du Groupe Sogesco afin d'éviter que les véhicules (camions de livraison) en virage à droite vers l'ouest empiètent*

dans la voie de circulation en sens inverse sur la rue Charles-Albanel (Responsable - Promoteur);

- *Réalignement de l'accès le plus à l'ouest du projet Sogesco (côté nord) avec celui situé sur le côté sud de la rue (Responsable - Promoteur);*
- *L'ajout d'arrêts obligatoires à toutes les approches au carrefour Charles-Albanel/Maurice-Bourget (Responsable – Ville de Québec);*
- *Révision du marquage entre l'accès au restaurant Normandin et la rue Germaine-Lecours afin de créer une troisième voie de circulation dont la voie du centre serait dédiée aux mouvements de virage à gauche de façon à faciliter et à sécuriser l'accès aux automobilistes qui se destinent vers les commerces, et/ou qui se dirigent à l'est de la rue Germaine-Lecours (Responsable – Ville de Québec).*

L'étude de circulation montre que le projet aura peu d'impacts sur les conditions de circulation observées au carrefour formé de la route Jean-Gauvin, de la rue Charles-Albanel et la rue de l'Hétrière. Le niveau de performance de cette intersection a une cote de « D ». Cette cote demeure inchangée à la suite de la réalisation du projet de développement immobilier. Cette intersection est toutefois considérée comme un site accidentogène. Plus de 50% des collisions qui surviennent à cet endroit sont des collisions par l'arrière et 48% des collisions se produisent entre 18 h et minuit. Dans cette optique, une réflexion est en cours pour réaménagement cette intersection pour améliorer la sécurité et la fluidité. Le contexte de réalisation de ces travaux est complexe et nécessitera un investissement de plusieurs millions de dollars. Il est impossible, à cette étape de la réflexion, de préciser le moment où les travaux seront réalisés.

24. Est-ce qu'il y a à ce jour une demande de référendum concernant le projet du 1221 rue Charles-Albanel?

Réponse de la Ville : *Non, pas de demande de référendum en ce moment. Il est trop tôt dans le processus pour ce type de demande. Vous pouvez prendre contact avec le Service du greffe de la Ville de Québec pour connaître les modalités.*

25. Pourquoi encore des immeubles a logement faudrait commencer à penser pour du logement a prix modiques

Réponse de la Ville : *Le taux d'inoccupation des logements locatifs à Cap-Rouge est de zéro pourcent. Il y a donc de grands besoins, incluant pour des logements à prix modique.*

26. Habitant derrière la phase 1 sur la rue Germaine Lecours , j aimerais connaitre la hauteur ACTUELLE de l'immeuble qu on projette de monter à 13 mètres?

Réponse de la Ville : *La hauteur du bâtiment présent sur le site est d'environ 8 mètres.*

27. Je me demandais quelle est la clientèle visée par ces logements (HLM,logement abordable ?)

Réponse de la Ville: *Il s'agit de logements locatifs au prix du marché.*

28. Bonjour, À la suite de la rencontre du 26 février dernier, les réponses à mes questions ne m'ont pas du tout convaincu. Donc, voici quelques commentaires qui sont en réalité des profondes inquiétudes. La zone qui est visée est la 37134Hc (phase 3). Je comprends que dans la mise à jour du projet a fait passer le nombre d'étages de 5 à 4, mais pour nous, les voisins adjacents à cette phase est inacceptable (ceux de la rue Germaine-Lecours). J'ai visité une construction qui a lieu actuellement sur le boulevard Hamel (perpendiculaire à Pierre Bertrand). À ce moment-ci, il y a si j'ai bien compté 4 étages. Imaginez de voir un tel immeuble s'ériger derrière ma cour avec une vue qui plombera directement dans ma cour est inacceptable. Il s'agit d'un mur de la trahison! Ça fait 19 ans que je vis à cette adresse et jamais j'aurais pensé de voir des immeubles de plusieurs étages se construire dans le quartier des Sources. En termes d'urbanisme, je dois attribuer la note d'un gros « O » (zéro) à la ville de Québec. C'est bien beau de planter des arbres supplémentaires, mais jamais cela ne sera suffisant pour assurer une intimité des résidents de la rue Germaine-Lecours. Pourquoi la zone 37134Hc n'est pas limitée à trois étages comme celle de la zone 37132Mc? Si le bâtiment de la zone 37134Hc était fusionné avec celui de la zone 37135Hc (Phase 4), ce nouveau bâtiment en forme de « L » aurait une symétrie similaire à celui de la phase 2. Le terrain qui serait face à ce nouveau bâtiment, du style cour centrale, aurait une meilleure luminosité, ce qui serait beaucoup plus pertinent pour des jardins communautaires. Sur le plan actuel, les jardins communautaires auront peu de succès puisqu'ils seront la majorité du temps à l'ombre! Quel impact aura ce projet sur les évaluations municipales des résidences du secteur ? Rien n'a été présenté sur ce sujet. La ville de Québec doit surement avoir des données sur le sujet. En espérant que mes commentaires seront considérés. Pour avoir discuté avec plusieurs résidents, ce projet amène déjà de l'angoisse et du stress. Juste le sujet sur le trafic et des déplacements dans le secteur devra être réfléchi. Dernier point,

ceux qui ont voté à la fin de la rencontre, je ne me rappelle pas si on fait référence au comité des citoyens, qui ont-ils consulté pour se prononcer en faveur du projet ? Selon les commentaires et discussions des citoyens du secteur, je doute que nous soyons en accord avec le projet dans sa forme actuelle. Merci

Réponse de la Ville: *Nous prenons note de vos commentaires relatifs à la hauteur du projet. L'impact du projet sur les évaluations municipales n'est pas connu. Ceci dit, les nouveaux projets ont souvent un impact neutre ou positif sur la valeur des propriétés. Voir l'article suivant à titre indicatif :*

<https://www.ledevoir.com/societe/transports-urbanisme/784911/les-logements-sociaux-diminuent-ils-la-valeur-de-votre-propriete>. Le projet sur Charles-Albanel ne comprend pas de logements sociaux, mais le principe demeure valable.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé de bénévoles citoyens du quartier qui donnent leur opinion au meilleur de leur compréhension du dossier et de leur analyse de la situation, en tenant compte des préoccupations émises par les citoyens du quartier. Ils n'ont aucun pouvoir décisionnel. Ce n'est pas non plus un comité de citoyens.

29. Le projet tient-il compte de la capacité d'accueil des écoles du secteur qui sont déjà pas mal à pleine capacité? Les autres infrastructures de services vont-elles être ajustées? Transports, CPE garderie, routes, etc.

Réponse de la Ville : *La Ville de Québec a un canal de communication avec les centres de services scolaires. Ces derniers sont informés des projets à venir. Les infrastructures sont mises à niveau en fonction des projets à venir*

30. Je viens d'acheter une maison au X rue Charles-Albanel, directement en face de l'école des Sources. J'y déménage en mai 2024. Je n'étais pas du tout au courant de ce projet de construction de tours comprenant 270 logements. Avoir été informé de ce projet en amont, jamais je n'aurais fait une offre sur la maison, car la rue devant l'école passera de « passante » à « extrêmement passante » et de « congestionnée » à « extrêmement congestionnée ». Nous avons 3 enfants, donc la sécurité devant notre rue et devant l'école est une priorité. Je ne suis pas contre le projet, toutefois, je joins ma voix à celles des résidents du quartier qui clament que 270 logements, c'est trop. Le fait de réduire les étages des deux tours Est pour augmenter la hauteur des tours Ouest ne règle en rien le problème relatif à la pression que ce projet exercera sur le trafic des rues autour de l'école et à l'intersection Jean-Gauvin, ainsi que la surcharge que cela créera sur la

fréquentation du parc et de l'école des Sources. Ceci dit, voici des solutions : • S'il vous plaît, afin de prendre en considération le bien-être et la quiétude des résidents du secteur les Sources, il faut réduire au minimum de moitié le nombre de logements et ainsi diminuer le nombre d'étages de TOUTES les tours à logements. • Il faut procéder à une reconfiguration rigoureuse, efficace et intelligente de l'intersection Jean-Gauvin/Charles-Albanel afin de la rendre plus sécuritaire et plus fluide. Cette intersection doit être prête à accueillir tous ces nouveaux résidents en limitant la congestion et diminuant les risques déjà élevés d'accidents. Il faut éviter que tous ces nouveaux résidents tournent vers le quartier Les sources pour aller prendre l'autoroute via Legendre. La portion de la rue Charles-Albanel en face de l'école est déjà extrêmement congestionnée, surtout aux heures de pointe, à cause des parents qui se stationnent pour aller porter leurs enfants. Avec une estimation de 100 voitures de plus par période de pointe, comme le stipulent vos prévisions, je me demande littéralement comment je vais faire pour sortir de chez moi. • Avoir connu l'existence de ce projet, jamais je n'aurais fait une offre sur la maison située au 1124 Charles-Albanel. Les impacts au niveau de la quiétude du quartier et l'augmentation du trafic fera baisser la valeur des maisons. Considérant ceci et la perte de jouissance entraînée par ce projet sur toutes les rues affectées par le projet (principalement Charles-Albanel, Léon-Roy, Germaine Lecours), ce serait la moindre des choses d'offrir une compensation financière aux résidents pour compenser la dévalorisation de la valeur marchande des maisons qui seront les plus affectées par le projet. Quelle compensation est prévue? • Il faut limiter le nombre de commerces au rez-de-chaussée uniquement, afin d'éviter une augmentation encore plus significative du trafic et du va-et-vient entraîné par ceux-ci. Merci de votre grande écoute. Je suis persuadée que l'expertise et le professionnalisme de l'équipe de travail sur le dossier fera en sorte que l'opinion des résidents du secteur sera réellement entendue, respectée et considérée.

Réponse de la Ville : *Il n'y a pas de compensation de prévue. L'idée que les nouveaux projets font baisser la valeur des propriétés est un mythe et non pas une réalité.*

31. Pour ce projet situé au 1221 Charles-Albanel, j'ai entendu 270 unités de logements; envisagez-vous une modernisation de l'intersection Charles-Albanel/Jean-Gauvin/de L'Hétrière qui est déjà problématique aux heures de pointe avant même ces 270 unités supplémentaires. Merci de votre écoute

Réponse de la Ville : *Oui, les conditions de circulation ont été analysées concernant le projet du 1221 Charles-Albanel. L'étude de circulation a identifié les mesures à*

mettre en œuvre dans le cadre de la réalisation du projet de développement. Citons à titre d'exemple les mesures suivantes :

- *Réaménagement de l'accès au projet du Groupe Sogesco afin d'éviter que les véhicules (camions de livraison) en virage à droite vers l'ouest empiètent dans la voie de circulation en sens inverse sur la rue Charles-Albanel (Responsable - Promoteur);*
- *Réalignement de l'accès le plus à l'ouest du projet Sogesco (côté nord) avec celui situé sur le côté sud de la rue (Responsable - Promoteur);*
- *L'ajout d'arrêts obligatoires à toutes les approches au carrefour Charles-Albanel/Maurice-Bourget (Responsable – Ville de Québec);*
- *Révision du marquage entre l'accès au restaurant Normandin et la rue Germaine-Lecours afin de créer une troisième voie de circulation dont la voie du centre serait dédiée aux mouvements de virage à gauche de façon à faciliter et à sécuriser l'accès aux automobilistes qui se destinent vers les commerces, et/ou qui se dirigent à l'est de la rue Germaine-Lecours (Responsable – Ville de Québec).*

L'étude de circulation montre que le projet aura peu d'impacts sur les conditions de circulation observées au carrefour formé de la route Jean-Gauvin, de la rue Charles-Albanel et la rue de l'Hétrière. Le niveau de performance de cette intersection a une cote de « D ». Cette cote demeure inchangée à la suite de la réalisation du projet de développement immobilier. Cette intersection est toutefois considérée comme un site accidentogène. Plus de 50% des collisions qui surviennent à cet endroit sont des collisions par l'arrière et 48% des collisions se produisent entre 18 h et minuit. Dans cette optique, une réflexion est en cours pour réaménagement cette intersection pour améliorer la sécurité et la fluidité. Le contexte de réalisation de ces travaux est complexe et nécessitera un investissement de plusieurs millions de dollars. Il est impossible, à cette étape de la réflexion, de préciser le moment où les travaux seront réalisés.

Prochaines étapes

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



**RAPPORT
ACTIVITÉ DE PARTICIPATION PUBLIQUE**

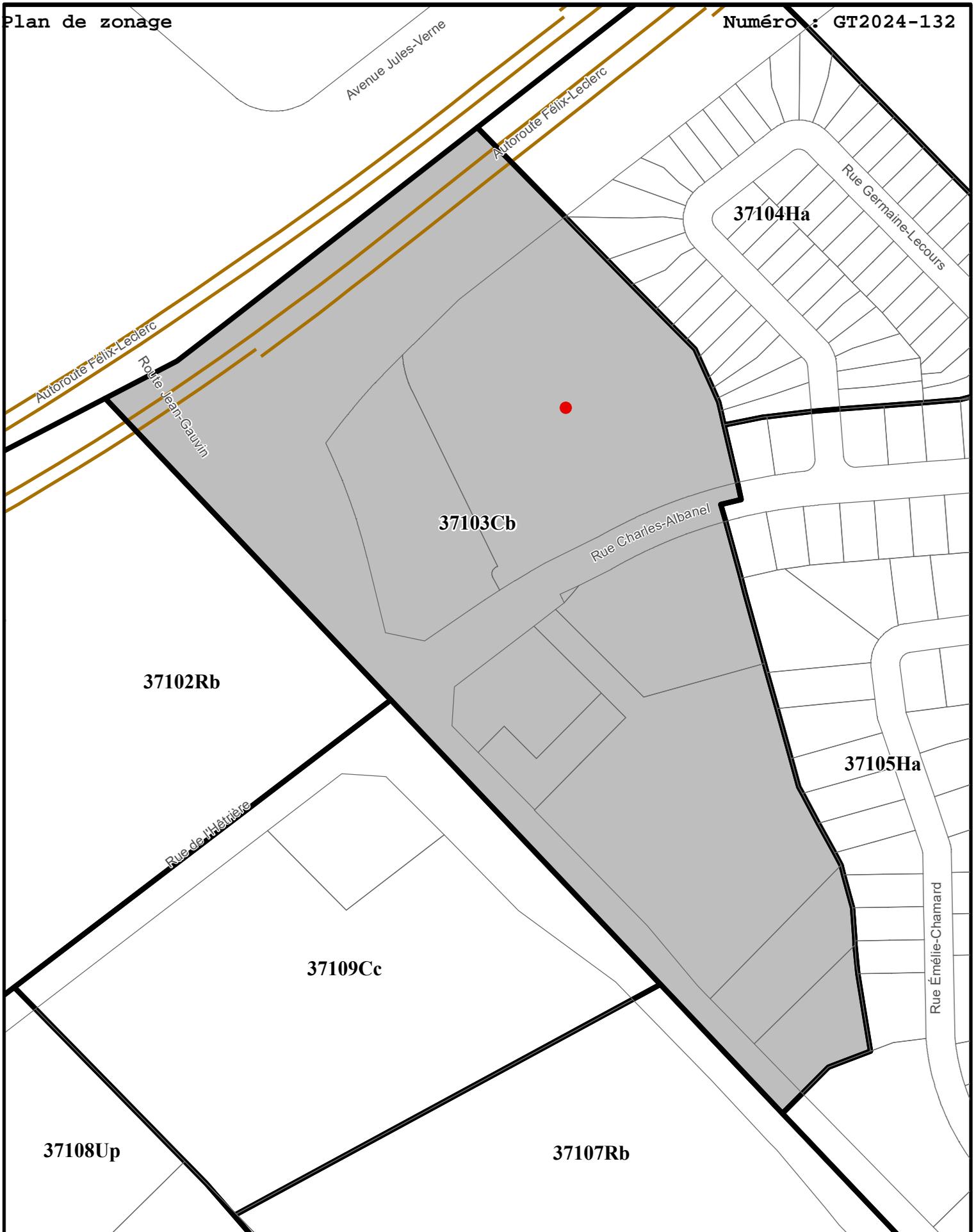
Réalisation du rapport

Date

15 mars 2024

Rédigé par

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



SERVICE DE LA PLANIFICATION
DE L'AMÉNAGEMENT ET
DE L'ENVIRONNEMENT

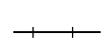
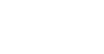
EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE
DE L'ARRONDISSEMENT
DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE

No CA3Q37Z01
En date du 26 août 2021

No du plan : 2022-05-269_zon
Échelle : 1:2 500
Préparé par : M.B.
Date : 4 juillet 2022

 Lot touché par l'amendement
 Zone touchée par l'amendement



-  Limite de zone
-  Butte écran
-  Mur anti-bruit
-  Cote
-  Écran visuel
-  Zone tampon
-  Autoroute
-  Voie ferrée
-  Cours d'eau, lacs ou étangs à débit régulier


RÈGLEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY-SILLERY-CAP-ROUGE SUR L'URBANISME
GRILLE DE SPÉCIFICATIONS

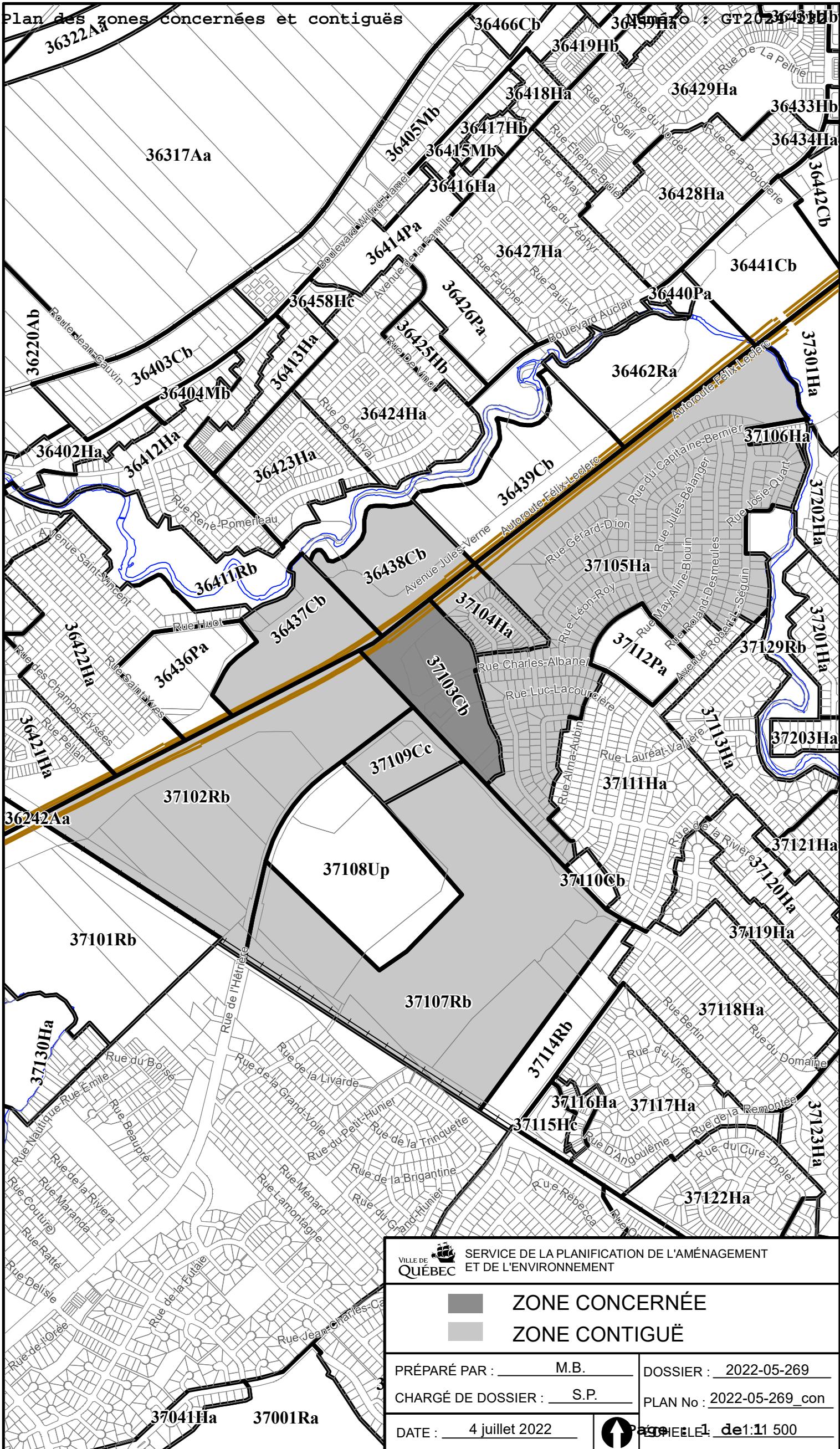
En vigueur le 2021-06-25

R.V.Q. 2910

37103Cb

USAGES AUTORISÉS									
COMMERCE DE CONSOMMATION ET DE SERVICES		Superficie maximale de plancher		Localisation		Projet d'ensemble			
		par établissement	par bâtiment						
C1	Services administratifs	5000 m ²							
C2	Vente au détail et services	4000 m ²							
COMMERCE DE RESTAURATION ET DE DÉBIT D'ALCOOL		Superficie maximale de plancher de l'aire de consommation		Localisation		Projet d'ensemble			
		par établissement	par bâtiment						
C20	Restaurant	700 m ²							
C21	Débit d'alcool	500 m ²							
COMMERCE ASSOCIÉ AUX VÉHICULES AUTOMOBILES		Superficie maximale de plancher		Localisation		Projet d'ensemble			
		par établissement	par bâtiment						
C31	Poste de carburant	500 m ²							
PUBLIQUE		Superficie maximale de plancher		Localisation		Projet d'ensemble			
		par établissement	par bâtiment						
P5	Établissement de santé sans hébergement	1000 m ²							
RÉCRÉATION EXTÉRIEURE									
R1	Parc								
USAGES PARTICULIERS									
Usage associé :		Un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool - article 223							
		Une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool - article 224							
		La vente de propane est associée un à usage du groupe C2 vente au détail et services - article 205							
		Un usage du groupe C1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique - article 238							
Usage contingenté :		Le nombre maximal d'établissements destinés à des usages du groupe C31 poste de carburant est d'un - article 301							
BÂTIMENT PRINCIPAL									
DIMENSIONS DU BÂTIMENT PRINCIPAL		Largeur minimale		Hauteur		Nombre d'étages		Pourcentage minimal de grands logements	
		mètre	%	minimale	maximale	minimal	maximal	2 ch. ou + ou 85m ² ou +	3 ch. ou + ou 105m ² ou +
DIMENSIONS GÉNÉRALES		7 m		6 m 15 m					
NORMES D'IMPLANTATION		Marge avant	Marge latérale	Largeur combinée des cours latérales		Marge arrière	POS minimal	Pourcentage d'aire verte minimale	Superficie d'aire d'agrément
		6 m	4.5 m	9 m		12 m		20 %	
NORMES DE DENSITÉ		Superficie maximale de plancher				Nombre de logements à l'hectare			
		Vente au détail		Administration		Minimal		Maximal	
		Par établissement	Par bâtiment	Par bâtiment					
CD/Su 2 B c	4400 m ²	13200 m ²	5500 m ²		30 log/ha				
DISPOSITIONS PARTICULIÈRES									
Un café-terrace peut être implanté en cour latérale - article 547									
STATIONNEMENT HORS RUE, CHARGEMENT OU DÉCHARGEMENT DES VÉHICULES									
TYPE									
Général									
GESTION DES DROITS ACQUIS									
CONSTRUCTION DÉROGATOIRE									
Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 1138.0.15									
ENSEIGNE									
TYPE									
Type 6 Commercial									
AUTRES DISPOSITIONS PARTICULIÈRES									
Protection des arbres en milieu urbain - article 702									
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES									
Zonage à compétence Ville									

Plan des zones concernées et contiguës



 SERVICE DE LA PLANIFICATION DE L'AMÉNAGEMENT ET DE L'ENVIRONNEMENT	PRÉPARÉ PAR : _____ M.B.		DOSSIER : 2022-05-269
	CHARGÉ DE DOSSIER : _____ S.P.		PLAN No : 2022-05-269_con
DATE : 4 juillet 2022	 Page 1 de 1		ÉCHELLE : de 1:1 500



Service de la planification de l'aménagement
et de l'environnement
Division de la planification stratégique du territoire

Valérie Brouet
2023-02-02

Destinataire : Sébastien Paquet, conseiller en urbanisme
Division de la gestion territoriale
Gestion du territoire de la Ville de Québec

Expéditeur : Christian Gravel,
Conseiller en urbanisme

Date : Le 31 janvier 2023

Objet : **Avis préliminaire de conformité
au Règlement de l'agglomération sur le Schéma
d'aménagement et de développement révisé, R.A.V.Q. 1310,
et au Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de
développement, R.V.Q. 990**
Dossier : 2022-05-269

La Division de la planification stratégique du territoire du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement a procédé à l'analyse préliminaire du projet de modification au *Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge sur l'urbanisme*, R.C.A.3V.Q. 4, relativement à la zone 37103Cb du quartier Cap-Rouge.

OBJET

La zone 37103Cb est une zone à compétence Ville qui se localise à l'est de la route Jean-Gauvin, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, à l'ouest des rues Émélie-Chamard et Germaine-Lecours et au nord de l'avenue Robert-L.-Séguin

La modification au plan de zonage vise à créer 4 nouvelles zones, à même une partie de la zone 37103Cb pour permettre un projet de redéveloppement pour lequel la fonction résidentielle est prédominante.

La modification prévoit la création de nouvelles grilles de spécifications ajustées aux besoins du projet revisité.

CONFORMITÉ AU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC

La zone visée est dans une aire de grande affectation du territoire *Urbain - Québec*, où le grand groupe d'usages *Habitation* est permis.

La norme de densité minimale prévue pour l'affectation du sol « Habitation » est de 32 log/ha.

La norme de densité maximale prévue pour l'affectation du sol « Administration et services » est de 5 500 m².

La norme de densité maximale de l'affectation « Vente au détail » est de 6 000 m² par établissement et de 20 000 m² par bâtiment avec plusieurs commerces.

Le projet de modification est donc en conformité avec les éléments normatifs prescrits pour cette grande affectation.

Le projet de modification soutient la mise en œuvre des objectifs du Schéma, notamment :

Capitale attractive : accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité

- Accueillir la croissance prévue du nombre de ménages, dont les jeunes familles, sur le territoire de l'agglomération de Québec;
- Densifier et consolider le milieu construit de l'agglomération;
- Concevoir des projets résidentiels plus denses répondant aux besoins des différents types de ménages.

Capitale dynamique : favoriser la compétitivité*Secteur commercial :*

- Favoriser une offre commerciale diversifiée;
- Accorder la priorité au renforcement des pôles commerciaux existants;
- Préserver les artères et pôles commerciaux de proximité.

CONFORMITÉ AU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

La zone visée est dans une aire de grande affectation du sol *Commerce de détail et services – urbain (CD/Su)* autorisant entre autres les groupe d'usage *Habitation et Commerces de consommation et services*.

La densité d'occupation minimale prévue pour l'affectation du sol « Habitation » est de 30 log/ha.

La densité d'occupation maximale prévue pour l'affectation du sol « Vente au détail » est de 12 000 m².

La densité d'occupation maximale prévue pour l'affectation du sol « Administration et services » est de 5 000 m².

Il est à noter que cette modification réglementaire est effectuée en partie en vertu de l'article 110 de l'Annexe C de la Charte de la Ville de Québec, capitale nationale du Québec (RLRQ, c. C-11.5), et ce, malgré le contenu réglementaire actuellement prévu à la grille de spécification pour la zone 37103Cb.

Par ailleurs, le *Règlement sur les règlements adoptés par un conseil d'arrondissement qui n'ont pas à faire l'objet de conformité au plan d'urbanisme*, R.V.Q. 686, prévoit que les dispositions relatives aux constructions et à leur implantation ainsi que celles ayant trait aux aménagements de terrain, aux usages complémentaires, à l'affichage et au stationnement n'ont pas à faire l'objet d'une analyse de conformité au PDAD.

Le projet de modification est donc réputé conforme avec les éléments normatifs prescrits pour les grandes affectations du sol identifiées.

Le projet de modification soutient la mise en œuvre des objectifs du PDAD, notamment :

Axes de consolidation et autres parcours urbains majeurs

- Orienter en priorité le développement vers les centres d'activités existants et les principales grandes artères.

Centre-ville, centres majeurs d'activités et secteurs d'emplois (espaces à vocation industrielle et/ou d'affaires, secteurs de commerces de grandes surfaces)

- Veiller au maintien du dynamisme commercial de la ville et d'un équilibre entre les différents types de commerces.

Noyaux locaux et artères commerciales

- Orienter en priorité le développement vers les centres d'activités existants et les principales grandes artères;
- Veiller au maintien du dynamisme commercial de la ville et d'un équilibre entre les différents types de commerces;
- Consolider, revitaliser et densifier les noyaux de services locaux et les artères commerciales traditionnelles pour créer des milieux de vie mixtes et animés.

Milieus résidentiels

- Fournir une gamme de logements diversifiés, de qualité et en nombre suffisant;

- Revitaliser les secteurs résidentiels anciens ou vieillissants afin d'améliorer le cadre de vie qu'ils offrent, de les rendre plus attractifs pour de nouveaux résidents et d'accroître l'offre résidentielle.

Le Plan directeur d'aménagement et de développement ne contient aucune disposition en lien avec l'objet contenu au projet de modification.

Sur la base des documents transmis, la Division de la planification stratégique du territoire vous avise de la conformité de ce projet de modification avec les objectifs d'aménagement et les dispositions normatives du *Règlement de l'agglomération sur le Schéma d'aménagement et de développement révisé*, R.A.V.Q. 1310 et du *Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement*, R.V.Q. 990.

La Division de la gestion territoriale peut donc poursuivre le processus d'adoption de ce projet de règlement.



Christian Gravel,
Conseiller en urbanisme

c. c. Valérie Drolet, directrice, Division de la planification stratégique du territoire