

Élections municipales de la Ville de Québec

Questionnaire sur la mobilité durable - Accès Transports viables

4 thèmes

1 ou 2 questions par thème

2 points par critère retenu, 1 point par mesure additionnelle

Date limite pour envoyer les réponses : 25 octobre, 23h59

Thème 1 – Transport en commun

Question: Quelles mesures voulez-vous mettre en œuvre pour améliorer l'offre de transport en commun à Québec?

Critères:

- ✓ Mise en place d'un réseau de transport en commun structurant (SRB, tramway, métro, etc.).
- ✓ Mise en place de nouvelles voies réservées au transport en commun sur des artères ou des autoroutes.
 - Mise en place d'une tarification sociale (pour les usagers à faibles revenus).
- ✓ Augmentation de la part municipale dans le budget d'opération du RTC.
 - Réduction ou tarification de l'offre de stationnement située près des grands pôles de destination.
- ✓ Augmentation de la proportion du réseau de transport en commun qui est universellement accessible (matériel roulant, arrêts, etc.).
- ✓ Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente.

Un réseau structurant de transport en commun

Il est indéniable pour nous que Québec doit se doter d'un réseau structurant de transport en commun. Devant le revirement de Lévis, nous avons décidé de tout remettre sur la table.

Nous avons récemment réalisé un important processus de consultation. Pour ce faire, la Ville était accompagnée par l'Institut du Nouveau Monde (INM). Un rapport d'analyse sera livré sous peu.

- 4 séances d'information et de consultations, 650 participants;
- Plus de 11 000 répondants au sondage en ligne;
- 143 mémoires reçus;
- 6 séances d'auditions de mémoires, 59 présentations;
- 413 participants au Sommet international sur la mobilité urbaine (1,5 jour).

Le comité consultatif sur la mobilité durable

Créé en mai 2017 et présidé par M. Labeaume, le comité consultatif sur la mobilité durable a comme mandat d'enrichir le processus de consultation et contribuer à la définition de ce que pourrait être un réseau structurant de transport en commun et la mobilité durable.

Au total, 15 personnes siègent sur ce comité: le maire, 3 élus, fonctionnaires de la Ville et du RTC et 6 personnes de l'externe non rémunérées (Pierre Dolbec, Corporation des parcs industriels de Québec – Étienne Grandmont, Accès Transports viables – Serge Fillion, géographe et urbaniste – Catherine Morency, Polytechnique – Érick Rivard, architecte – Alexandre Turgeon, CRE).

Des améliorations au système de transport en commun existant

En septembre 2017, le RTC a fait une tournée dans les arrondissements sur « le nouveau réseau, vision et enjeux » : 6 séances, 312 participants, un accompagnement par l'INM.

Le RTC a également mis en place de nombreuses mesures, notamment pour une desserte plus efficace du réseau :

- Métrobus : plus de destinations, plus rapidement, avec plus de fréquence – nouveaux parcours 805 et 806, prolongation des parcours 801, 802 et 807, création de pôles d'échange modernes, instauration de mesures préférentielles sur le réseau artériel
- Réseau local leBus : plus fréquent et adapté aux besoins de chaque secteur (ex : aéroport), connexion facilitée avec les Métrobus et pôles d'échange, fréquence minimale de 60 minutes
- Réseau eXpress : accès plus rapide, plus fiable à partir de la banlieue – montée et descente en tout temps, connexion avec les pôles d'échanges, bonification des Parc-O-Bus
- 5 Parc-O-Bus : en périphérie, ajoutant près de 1 000 cases de stationnement
- Laisser-passer institutionnel : prévu en juin 2018
- Aînés : rabais de 25% pour le titre culturel
- Midibus : introduction en 2018

Le gestionnaire artériel

En juin 2017, nous avons mis en place un centre de gestion de la mobilité intelligente doté d'un gestionnaire artériel de 2^e génération – un système novateur qui gère le réseau routier municipal et qui permet une plus grande fluidité de la circulation. Cela inclut bien sûr les véhicules du RTC:

- Gestion à distance des feux de circulation, panneaux de voies réservées, panneaux à messages variables et de la communication entre les intersections d'un secteur pour le bénéfice des automobilistes, usagers du transport en commun, cyclistes et piétons
- Temps de parcours réduit de 10 à 15 %
- Plus de 500 interventions entre juin et août 2017
- État du réseau en temps réel, possibilité de régler les possibles problèmes à distance
- 610 intersections reliées et 189 caméras installées d'ici la fin de 2017
- 9 M\$ investis à ce jour (3 M\$ Ville-6 M\$ RTC) et 15 M\$ additionnels d'ici 2020

Notre objectif, c'est qu'on puisse se déplacer en toute fluidité, peu importe le mode de transport utilisé (transport en commun, covoiturage, autopartage, transport actif, taxi, auto-solo).

Le futur nous réserve des innovations qui s'ajouteront ou remplaceront les moyens utilisés aujourd'hui (voies réservées, priorité aux intersections) : nous demeurons aux aguets.

Thème 2 – Mobilité active

Question: Quelles mesures voulez-vous mettre en œuvre pour augmenter le nombre de déplacements à pied effectués chaque jour?

Critères:

- En partenariat avec la société civile et les citoyens, élaboration d'un plan piéton, à l'instar de la Vision des déplacements à vélo et des plans de développement du transport en commun.
- ✓ Sensibilisation et répression pour le respect des traverses piétonnes.
- ✓ Sensibilisation et répression pour le respect de l'article 386 du Code de la sécurité routière qui stipule l'interdiction de se stationner à moins de 5 mètres d'une intersection.
- ✓ Bonification des budgets accordés à la réalisation et à la réfection des trottoirs.
- ✓ Généralisation des aménagements universellement accessibles.
- Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente.

Question: Quelles mesures voulez-vous mettre en place pour augmenter la part des déplacements réalisés quotidiennement à vélo?

Critères:

- ✓ Prolongation de la saison cyclable (actuellement du 1er mai au 31 octobre) – sous étude
- ✓ Développement d'un réseau cyclable quatre saisons – sous étude
- Bonification des budgets de réalisation de la Vision de déplacement à vélo.
- ✓ Développement des mesures pour accroître l'offre de stationnement à vélo sur les axes commerciaux et près des lieux générateurs de déplacement.
- Réduction ou tarification de l'offre de stationnement pour automobiles située près des grands pôles de destination.
- ✓ Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente (voir le texte, ex. dalot).

Approche de Rue conviviale

Nous avons décidé d'adopter l'approche de *rue conviviale*. Cette dernière vise à soutenir des déplacements **accessibles, sécuritaires et confortables** pour **tous les modes de déplacement** (marche, vélo, transport en commun, véhicule); **toutes les conditions personnelles** (enfants, personnes à mobilité réduite, personnes âgées) et ce, en **toutes saisons** (été, automne, hiver, printemps).

Beaucoup de nos plans ces dernières années intègrent l'approche de *Rue conviviale* :

- Le Guide de conception géométrique des rues
- Le Guide pratique d'accessibilité universelle
- La Vision des déplacements à vélo
- La Vision de l'arbre
- La Vision du développement de l'art public
- Le Plan de mobilité durable

À Québec, nous sommes la première ville en Amérique du Nord à utiliser l'analyse multicritères cartographiée :

- Il s'agit d'un outil de prise de décision qui sert à hiérarchiser les rues selon leur importance dans l'atteinte des objectifs des rues conviviales. Cet outil sera finalisé sous peu.
- Les critères utilisés dans l'analyse : Connectivité - Considération citoyenne - Débit piéton - Densité d'activité humaine - Emprise de rue - Indice canopée - Indice de défavorisation - Planification urbaine - Réseau cyclable - Réseau RTC - Sécurité - Équipement d'éducation

Une approche qui est participative et inclusive : Sondages web, ateliers de design participatifs, présentations citoyennes

Les rues conviviales déjà développées:

• Rue Anna 2015 • Avenue Ruel 2016 • Rue St-Ambroise 2017 • Rue St-Jean/Turnbull 2017 • Avenue Ducharme et rue Émile-Fontaine 2017 • Rue Beaucage 2017 • Chemin de la Canardière 2017 • Avenue du Chamoin-Morel 2017 • 15^e et 17^e Rue 2017

Les rues conviviales à venir :

• Route de l'Église 2018 • Avenue du Chamoin-Morel 2018 • Rue Maguire 2019-2020 • 16^e Rue 2018 • Rue Hermine 2018 • Rue Turgeon 2018 • Rue Saint-Vallier

Traverses de piétons et trottoirs

En ce moment, ce sont les arrondissements qui décident de la cadence des travaux pour refaire les traverses de piétons et les réparations de trottoirs.

Nous nous inspirerons du programme OMA (opération massive d'asphaltage) pour les traverses et les trottoirs. Nous amplifierons la pression politique et les dossiers seront suivis de près par Jonatan Julien.

Déplacements des piétons et des cyclistes dans le Vieux-Québec

Un mandat vient d'être donné (août 2017) pour améliorer la sécurité et le confort des piétons et des cyclistes dans le Vieux-Québec. Une étude multicritères sera effectuée afin d'identifier et prioriser les interventions nécessaires pour rendre les lieux plus conviviaux et sécuritaires. Cet exercice pourrait être répété pour d'autres quartiers.

Vision des déplacements à vélo 2016-2020

En 2016, nous avons investi près de 3 M\$ dans le réseau cyclable, ce qui a permis d'aménager 9 km additionnels qui répondaient au besoin des cyclistes. Nos priorités : relier les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Jean-Baptiste via la côte Badelard, la rue Lavigneur, la rue Philippe-Dorval et l'avenue Turnbull, de la rue Arago Est à la rue de Maisonneuve.

Plan 2016-2020 – Vision des déplacements à vélo de Québec : Près de 90 km de voies cyclables seront ajoutées pendant les cinq prochaines années, principalement pour connecter entre eux les segments qui sont déjà en place afin de faciliter le transport utilitaire pour les axes nord-sud et est-ouest. Des investissements qui représentent 9 M\$ pour les trois prochaines années.

4 axes prioritaires

Axe 1 : Prioriser le développement du réseau utilitaire (ex. ajout de bandes cyclables sur le Ch. de la Canardière 2017)

Axe 2 : Concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population (ex. promenade Samuel-De Champlain phases III et IV; 60 supports à vélos achetés en 2016; concours de design industriel pour créer cinq supports à vélo uniques à installer sur des cases de stationnement; intégration de supports à vélos dans les Parcs-O-Bus, la prolongation de la saison cyclable est présentement sous étude)

Axe 3 : Développer l'intermodalité entre les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun
(ex. dalot installé dans l'escalier de La Chapelle 2017; ajout d'une bande cyclable sur le boul. Monseigneur-Gauthier 2017)

Axe 4 : Faire la promotion du vélo (offensive de la Ville auprès de ses employés et incitation aux employeurs de la région à ajouter des supports à vélos et à donner accès à une douche à leurs employés se déplaçant en vélo)

Nous sommes sur la bonne voie : Quand nous avons lancé notre Vision, Vélo Québec estimait qu'il restait du travail à faire, mais que la Ville était sur la bonne voie pour créer une liaison quotidienne qui permettrait de se rendre au travail ou à l'école à vélo. « Le réseau cyclable récréatif et touristique est super intéressant à Québec et, avec les investissements annoncés, la ville se rapprochera un peu plus de Minneapolis, Strasbourg, Lyon, Bordeaux et Montréal, des villes considérées comme plus "vélos sympathiques" », dit Jean-François Pronovost, vice-président au développement des affaires publiques chez Vélo Québec. Accès Transports Viabiles a dressé un bon bilan de la première année de mise en œuvre de notre Vision.

Thème 3 – Sécurité routière

Question: Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour améliorer le bilan de sécurité routière sur le territoire de la Ville de Québec?

Critères:

- ✓ Adoption de la Vision zéro, selon laquelle la Ville de Québec viserait qu'aucun accident de la route ne résulte en des blessures graves ou un décès.
- Réduction de la vitesse à 30 km/h dans les quartiers résidentiels, à la fois par l'utilisation de la signalisation mais aussi en modifiant l'aménagement de ces rues (avancées de trottoirs, rues en chicane, etc.).
- ✓ Définition et mise en œuvre de mesures spécifiques et systématiques pour sécuriser les cheminements scolaires.
- ✓ Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente.

Sur la sécurité routière

Tel que mentionné dans la question 2, nous poursuivrons la mise en œuvre des rues conviviales, nous mettrons de l'avant une opération massive pour les traverses et les trottoirs dans chaque arrondissement, et l'étude multicritères qui sera effectuée pour le Vieux-Québec tout d'abord, nous permettra d'identifier et de prioriser les interventions nécessaires pour rendre les lieux plus conviviaux et sécuritaires.

La Stratégie de sécurité routière 2015-2017 vient bientôt à échéance, la période est propice pour revoir nos pratiques et écouter les citoyens afin de guider l'élaboration de la Stratégie de sécurité routière 2018-2021.

Nous tiendrons un forum en janvier prochain sur la sécurité routière pour :

- Consulter la population
- Dresser un portrait de la situation de la sécurité routière dans les quartiers
- Se doter des meilleures pratiques en invitant des experts internationaux
- Faire en sorte que tous soient interpellés pour améliorer notre bilan routier - nous sommes d'avis qu'il faut initier un changement de comportement tant chez les piétons, les cyclistes que les automobilistes

Des gestes doivent être posés afin de couvrir 3 grands axes d'intervention : 1- L'ingénierie et l'aménagement du réseau routier; 2- L'éducation et la sensibilisation aux dangers pour tous les citoyens; 3- La surveillance policière et les infractions remises.

Dans la Vision des déplacements en vélo, la volonté d'avoir des tracés sécuritaires pour accéder aux écoles primaires et secondaires est clairement indiquée :

- On aménagera des tracés sécuritaires pour accéder aux écoles primaires et secondaires.
- On arrimera la Vision des déplacements à vélo avec la Stratégie de sécurité routière en tenant compte de ses deux premiers axes :
 - Intervenir sur les parcours écoliers et les zones scolaires de façon à sécuriser les déplacements et à favoriser des comportements sécuritaires;
 - Favoriser le partage de la route entre les différents usagers (piétons, cyclistes, automobilistes, camionneurs, conducteurs d'autobus).

Bilan routier

TABLEAU 1
Bilan routier - Période 2014 à 2016

Année	NOMBRE DE COLLISIONS						NOMBRE DES VICTIMES DE COLLISIONS			
	Mortels	Graves	Légers	Sous-total corporels	Matériels seulement	Total	Décédés	Blessés graves	Blessés légers	Total des victimes
2014	3	53	1 094	1 150	4 557	5 707	3	64	1 423	1 490
2015	8	75	1 267	1 350	4 401	5 751	11	79	1 735	1 825
2016	3	56	1 166	1 225	3 846	5 071	3	63	1 609	1 675

TABLEAU 2
Collision impliquant des cyclistes - Période 2008 à 2016

	Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Moyenne annuelle
Nature des blessures	Mortelles	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0,33
	Graves	6	9	9	9	11	12	7	12	7	9,11
	Légères	133	151	134	140	150	134	126	150	94	134,67
	Total	139	160	144	149	162	146	134	162	101	144,11

TABLEAU 3
Collision impliquant des piétons - Période 2008 à 2016

	Année	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Moyenne annuelle
Nature des blessures	Mortelles	1	2	2	4	1	6	1	1	3	2,33
	Graves	18	14	26	19	25	25	16	26	27	21,78
	Légères	175	182	168	211	172	156	148	171	144	169,67
	Total	194	198	196	234	198	187	165	198	174	193,78

Source : service du transport et de la mobilité intelligente – 5 octobre 2017

Sur la Vision Zéro

- La Ville a mis en œuvre 3 stratégies routières depuis 2005. Elles avaient pour objectif d'améliorer le bilan routier (réduire le nombre de victimes) et visaient principalement les clientèles vulnérables (enfants, personnes âgées, piétons, cyclistes et jeunes conducteurs). Ces stratégies comprenaient de nombreuses actions semblables à celles comprises dans la Vision Zéro de plusieurs organisations.
- Les critères de la Vision Zéro seront intégrés dans la nouvelle stratégie de 2018-2021, de même que les conclusions de la consultation publique de la SAAQ.

Sur la limite de vitesse

- Nous attendons les recommandations spécifiques de la Table québécoise en sécurité routière (TQSR) car les travaux de ses chercheurs démontrent que les conducteurs sont peu sensibles à la signalisation des limites de vitesse. Les comportements des conducteurs seraient davantage influencés par l'aspect visuel de la route et le risque de se voir remettre un constat d'infraction.
- Le travail de la TQSR indique que les municipalités qui ont abaissé la limite de vitesse ont noté peu de variations dans la vitesse pratiquée à la suite de l'introduction de cette mesure. Les données recueillies à Québec sur 105 rues résidentielles ayant une largeur conventionnelle (10 à 11 mètres) confirment la tendance :
 - Rue résidentielle ayant une limite de vitesse de 50 km/h : vitesse observée au 85^e centile de 53 km/h;
 - Rue résidentielle ayant une limite de vitesse de 30 km/h : vitesse observée au 85^e centile de 51 km/h.
- Radars photo : Dans le cadre d'un projet pilote (15 mois : oct. 2015 à juin 2017), le ministère des Transports a mis à notre disposition 4 radars photo mobiles (fourgonnettes et remorques) et un système combiné fixe de radar photo et de contrôle de circulation aux feux rouges à une intersection.
 - En mars 2017, environ 25 000 constats d'infraction avaient été signifiés. Les amendes ont été versées au Fonds sur la sécurité routière.
 - Sondage sur l'impact des radars photo sur les riverains : 25% ont modifié leurs habitudes de conduite; 33% ont l'impression que les autres automobilistes ont aussi modifié leurs habitudes de conduite; 56% perçoivent que les automobilistes respectent la limite de vitesse; 14% estiment que leur secteur est plus sécuritaire qu'avant.
- La limite de vitesse sur le boulevard Robert-Bourassa : la gestion du boulevard Robert-Bourassa, entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue Chauveau, est la responsabilité du MTQ. La limite de vitesse qui est actuellement en vigueur (50 km/h) était une condition de réalisation fixée par le décret gouvernemental autorisant la réalisation du projet en 2003.

Thème 4 – Aménagement du territoire

Question: Quelles mesures comptez-vous mettre en place pour limiter l'étalement urbain?

Critères :

- Interdire le dézonage de terres agricoles ou d'empiéter sur des milieux naturels pour y faire du développement.
- ✓ Densification ou requalification des terrains actuellement sous-utilisés au cœur de la Ville.
- ✓ Limiter le développement de nouveaux développements encourageant l'étalement urbain (~~centres commerciaux, power centres~~, quartiers résidentiels excentrés, développement de faible densité, etc.).
- Mise en place un moratoire sur les élargissements d'autoroutes sur le territoire de la Ville.
- Un point supplémentaire pour toute autre mesure pertinente.

Question: Êtes-vous en accord avec le fait de convertir en boulevard certains tronçons d'autoroutes situés en milieu urbain?

- ✓ Oui, l'autoroute Laurentienne dans sa portion sud – au sud de la rivière
- ✓ Oui, l'autoroute Charest à l'est de Robert-Bourassa – entre le boul. Charest et la rue Semple
- ✓ Oui, Robert-Bourassa sur le plateau de Sainte-Foy – entre la rue de la Terrasse et le boul. Hochelaga
- Un point supplémentaire pour toute autre proposition.

Dézonage agricole : l'exemple de BOURG-ROYAL (terrains des Sœurs de la Charité)

Nous faisons preuve d'ouverture, et non de dogmatisme. S'il y a un projet à Bourg-Royal, il devra être exemplaire en tous points, avec beaucoup plus que des jardins communautaires.

Bourg-Royal faisait partie des espaces identifiés pour contrer l'exode vers la périphérie lorsque le périmètre d'urbanisation a été fermé :

- À moins de 10 minutes du centre-ville
- Incite à s'établir à Québec plutôt que sur la Côte-de-Beaupré, dans Portneuf ou à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
- Possibilité de maisons unifamiliales et des jumelés avec terrain (choix des jeunes familles et de 60% des 45 à 54 ans)

Besoins d'ici 2036 – Schéma d'aménagement: même avec des calculs sur 20 ans au lieu de 30 (demande du MAMOT), on aura quand même besoin de 10 142 maisons et duplex et de 18 025 appartements et condos. Bourg-Royal pourra couvrir près du tiers de ces besoins.

Entre 1996 et 2011, il y a eu une augmentation de 84 394 déplacements supplémentaires par jour pour la couronne Nord. Or, selon une étude du Centre de recherche en aménagement et développement de l'Université Laval :

1. Développer Bourg-Royal générerait moins de gaz à effet de serre (GES) que de développer en périphérie.
2. Avantages à long terme pour la collectivité et les individus : diminution des émissions de GES et économies réalisées par les ménages (en partie capitalisées dans l'achat d'une maison).

Protection de milieux naturels : RCI-Protection des prises d'eau du Lac Saint-Charles

Nous avons pris trois engagements pour la protection de nos prises d'eau potable :

1. L'exemplarité – donner l'exemple et être irréprochables en matière de développement du territoire;
2. Le principe de précaution – analyse de tous les projets situés dans le périmètre de nos sources d'eau potable et abstention dans le doute;
3. L'étalonnage – pour s'inspirer des meilleures pratiques dans le monde.

Nous avons refusé une quinzaine de projets majeurs de développement immobilier dans le bassin versant des prises d'eau (51% du développement potentiel identifié), générant un manque à gagner de plus de 2 M\$ par année en taxation foncière.

Densification ou requalification de terrains sous-utilisés

Il s'agit d'un dossier que l'on travaille déjà depuis des années.

On a fait pression sur le gouvernement du Québec pour pouvoir acheter l'Îlot Charlevoix. C'est maintenant chose faite : la Ville l'a acheté pour lancer un appel à projets de manière à contrôler le développement de ce terrain stratégique.

On a révisé certains de nos PPU pour y inclure des sites ou bâtiments. Le processus d'expropriation est enclenché pour :

- Terrain de l'ancien Patro Saint-Vincent de Paul
- Église Saint-Cœur-de-Marie
- La Maison Pollack

On a obtenu du gouvernement davantage de pouvoirs, dont certains d'expropriation (santé et sécurité), pour des terrains ou bâtiments laissés à l'abandon. On continuera nos demandes au gouvernement pour compléter notre coffre à outils.

Trois projets de verdissement viennent d'être annoncés pour requalifier ou améliorer des espaces urbains :

- Terrain occupé par la centrale de police du parc Victoria
- Terrain sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency
- Terrain de l'ancien Patro Saint-Vincent de Paul

Un bon nombre de places publiques permanentes et éphémères et de rues conviviales sont venues embellir la ville et on compte continuer dans ce sens. À noter qu'il s'agit souvent d'endroits qui étaient initialement inoccupés ou d'anciens stationnements à requalifier.

Places publiques permanentes :

- Place des Canotiers
- Jardins de l'hôtel de ville
- Place de l'hôtel de ville

- Place Jean-Béliveau
- Place Richard-Garneau
- Place Limoilou (travaux en cours)

Places publiques éphémères :

On désire retrouver des places éphémères dans tous les arrondissements, et non seulement dans les quartiers centraux. En 2017, on compte 21 projets de places éphémères, dont 14 ayant été développés par la communauté.

- La Cité-Limoilou : **16** (ex. Marina St-Roch, le Spot, Promenade Saint-Vallier)
- Beauport : **1** (Place Montmorency/Étang de la Côte)
- Haute-St-Charles : **1** (Promenade rue Racine)
- Les Rivières : **1** (Parvis N-D-de-Recouvrance)
- Sainte-Foy–Sillery-Cap-Rouge: **2** (Place Campanile, Place Charles-H.Blais)

Rues conviviales développées et à venir : Voir le thème 2

Plusieurs développements privés ont été réalisés ou sont en cours de l'être sur des terrains à l'abandon depuis des années :

- Îlot Irving – projet Tandem de GM Développement
- Ancienne école Saint-Louis-de-Gonzague et Foyer Nazareth – projet de GM Développement
- Coin Langelier et Charest dans St-Roch – projet Kaméléon de Synchro
- Coin Langelier et Charest dans St-Roch – projet de GM Développement

Écoquartier Pointe-aux-Lièvres – la Ville a acheté et décontaminé des terrains pour intéresser les promoteurs :

- Depuis 2016, Pal6, 59 logements sociaux et communautaires
- Écocondos Origine, 92 unités, 50% vendues en mai 2017
- Écopropriétés Habitus, 52 unités, 62 % vendues en mai 2017

Écoquartier D'Estimauville :

- Depuis 2012 et 2015, 2 édifices fédéraux, total de 1 240 employés
- En 2018 :
 - 70 logements sociaux et communautaires – projet *A viridi tectum* d'Un toit en réserve
 - Projet de Habitus et autre projet limitrophe à celui de la CNESST : total ± 100 unités d'habitation
 - Aménagement d'un parc et d'un jardin communautaire
- En 2019, siège social de Médicago avec 420 employés
- Tous les terrains sont vendus et seront valorisés d'ici 3 ans
- D'ici 2021, l'édifice de la CNESST
- Avec tout ce développement, le volet résidentiel devrait lever
