

Vanier : du rêve au mouvement

Portrait-diagnostic d'enjeux
socioécologiques dans le quartier Vanier

La Ruche Vanier
Avril 2026



Présentation des partenaires à la réalisation du portrait-diagnostic



Personnes ayant contribué activement à la réalisation du portrait-diagnostic

Consultation citoyenne, collecte de données et rédaction

Justine Blanchard, Nicolas Drolet, Alexandra Fortin, Emy Roberge-Bélanger et Maude Samson-Gauthier (Équipe de La Ruche Vanier)

Réalisation du portrait urbanistique, des cartographies, des illustrations et de l'ensemble des fiches synthèses

Léa-Marie Caron, Florence Desrochers et Valerie Ebacher (Équipe de Vivre en Ville)

Soutien aux consultations, à la préparation et à l'analyse de données

Etienne Berthold, Isabelle Goupil-Sormany, Marc Bertrand, Jonathan L'Écuyer-Lessard, Kim Pawliw et Jean Rousseau (Équipe de recherche de l'Université Laval)

Soutien à la révision

François Labbé (Équipe de La Ruche Vanier)

Graphisme et mise en page

Rachel Baillargeon (consultante en communication / R marketing communications)

Photos

Raphaëlle Morin et Virginie Kenler

Remerciements

Vous avez sous les yeux un portrait-diagnostic des grands défis socioécologiques du quartier Vanier. Il est l'aboutissement d'une série d'activités de planification, d'analyse et de synthèse de données qualitatives et quantitatives. Il est aussi et surtout le fruit de nombreuses consultations citoyennes menées dans le quartier auprès des résidents et résidentes. Comme toujours, les Vaniérois et les Vaniéroises ont offert leur temps avec générosité pour témoigner des défis de leur quartier, ainsi que de ses qualités, de ses forces et de son potentiel d'avenir. Toutes les personnes consultées ne sont évidemment pas d'accord sur la nature voire la présence de défis socioécologiques dans leur quartier. Cependant, la grande majorité croit qu'il est possible d'en faire une communauté plus équitable, plus belle, plus animée, qui favorise le lien social, le vivre-ensemble, la santé et le bien-être de tout le monde. Les Vaniérois et Vaniéroises aiment leur quartier. L'aiment beaucoup. Plus de 500 d'entre eux et d'entre elles ont partagé leur amour et leur connaissance du quartier avec nous pour nous aider à réaliser ce portrait. Nous leur disons « MERCI »!

Merci à l'équipe de Vivre en Ville qui a été présente dès les premiers balbutiements de notre ambitieux projet de transition socioécologique. Merci à Jeanne Robin, Alejandra de la Cruz Boulianne, Pierre-Yves Chopin, Valérie Ebacher et Alice Richard pour leur travail et leurs encouragements durant la période d'incubation et d'élaboration du projet. Merci également à Léa-Marie Caron et Florence Desrochers qui contribuent à nos actions depuis l'automne 2024 et nous offrent un travail d'une grande qualité, et ce, chaque fois que nous en avons eu besoin. Travailler avec Vivre en Ville est à la fois un privilège et un plaisir.

Merci également à Monsieur Étienne Berthold, professeur et chercheur au Département de géographie de l'Université Laval pilote le volet de recherche-action-participative de nos actions en transition socioécologique. Merci à sa complice, Madame Isabelle Goupil-Sormany, professeure et chercheuse au Département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval. Étienne et Isabelle ont mis à contribution leurs expertises académiques diversifiées et complémentaires, ainsi que leur confiance profonde dans l'expertise et les compétences citoyennes et communautaires. Une petite équipe d'étudiants.tes était aussi impliquée dans le volet de recherche. Un merci tout spécial à Jonathan L'Écuyer-Lessard, assistant de recherche et contributeur direct au développement d'un système d'information géographique sur Vanier. Enfin, merci à notre équipe de mobilisation citoyenne. Elle n'hésite jamais à aller à la rencontre des Vaniérois et Vaniéroises là où ils sont, à faire du porte-à-porte et des appels téléphoniques, à se rendre dans les écoles, les organismes et les espaces publics du quartier. Travailler à mobiliser les citoyens et citoyennes et les engager dans des démarches collectives et au bénéfice de toute une communauté est des plus difficiles. C'est même un travail *contre-culture*. La culture dominante fait la plus belle part à l'individualisme et nous invite à n'être responsable que de soi et à vivre replié sur soi, chez soi. Mon équipe de mobilisation citoyenne croit au contraire que nous sommes aussi responsables les uns envers les autres et que nous avons aussi besoin d'espaces publics où tous les membres d'une communauté peuvent développer des liens de solidarité, se faire mutuellement confiance, avoir du plaisir ensemble, voire même accomplir de grandes choses ensemble. J'y crois également. Et vous?

François Labbé

Directeur général de La Ruche Vanier
Avril 2026

Les fiches synthèses

Conçues pour être lues rapidement, les fiches suivantes mettent en lumière certains des principaux constats du portrait-diagnostic en transition socioécologique du quartier Vanier. Elles offrent un aperçu des enjeux prioritaires liés à la mobilité, à la sécurité alimentaire et au verdissement du quartier.

Mobilité

Principaux constats

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Un quartier isolé | De nombreux obstacles naturels et anthropiques qui limitent les déplacements actifs à l'intérieur et vers l'extérieur du quartier. |
| 2 | Une mobilité entravée | La difficulté de se déplacer en transport collectif et actif peut être une contrainte importante pour les résident-e-s. |
| 3 | Une dépendance à l'automobile | Plusieurs facteurs alimentent la dépendance à l'automobile. |
| 4 | Un levier d'action pour améliorer la mobilité | La surlargeur des routes amène un potentiel d'aménagement majeur. |

Sécurité alimentaire

Principaux constats

- | | | |
|---|---|---|
| 1 | L'environnement alimentaire de Vanier : une offre peu accessible | L'offre alimentaire du quartier repose principalement sur des commerces de grande surface situés aux périphéries du quartier, dans des secteurs peu conviviaux pour les déplacements actifs à pied et à vélo. |
| 2 | Un transport en commun qui donne faim | L'accès aux commerces alimentaires en transport collectif est peu efficace pour les besoins quotidiens. |

Espaces verts & verdissement

Principaux constats

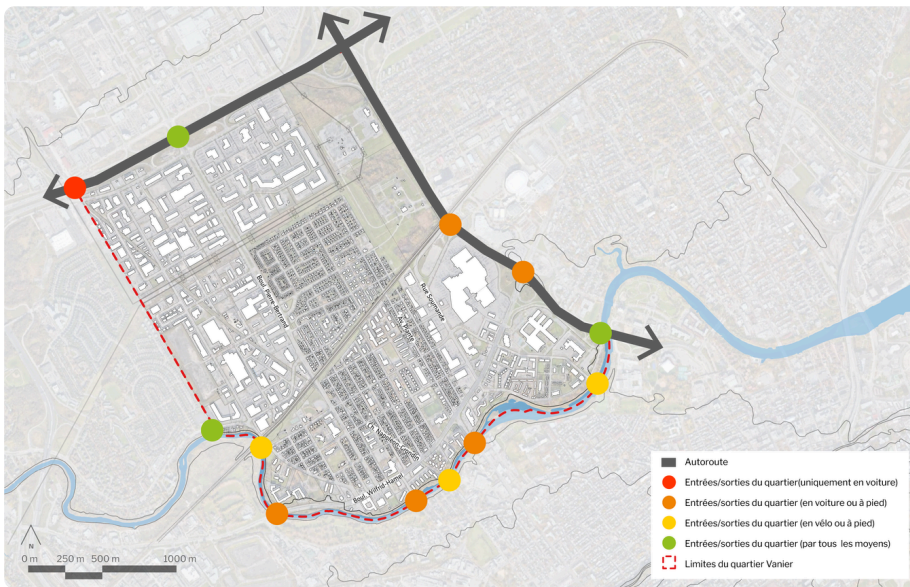
- | | | |
|---|---|--|
| 1 | Vanier et sa canopée | Vanier dispose d'une faible canopée. |
| 2 | Un quartier bétonné | La présence de nombreuses surfaces minéralisées et sans couvert végétal accentue les zones d'îlots de chaleur. |
| 3 | Chercher la nature à Vanier | Vanier dispose d'un nombre limité de parcs et d'espaces verts publics de grande superficie. |
| 4 | Des possibilités pour verdir le quartier | Vanier dispose d'un grand nombre d'espaces verts « informels » ou sous-utilisés, qui représentent une occasion d'améliorer l'accès à la nature, de favoriser la biodiversité et d'accueillir des initiatives nourricières. |

La mobilité

De nombreux obstacles naturels et anthropiques limitent les déplacements actifs à l'intérieur et vers l'extérieur du quartier.

À l'intérieur du quartier, les déplacements sont aussi compliqués et peu conviviaux par endroits. La voie ferrée crée une séparation entre le nord et le sud, tandis que le boulevard Wilfrid-Hamel agit comme une barrière peu invitante à franchir en raison de sa largeur et de sa dangerosité pour les personnes piétonnes et cyclistes.

Plusieurs obstacles physiques limitent et complexifient les déplacements actifs vers l'extérieur du quartier : la rivière Saint-Charles, l'autoroute Laurentienne et l'A-40, ainsi que la quasi-absence de voies de passage vers Duberger-Les Saules.



Points d'entrées et sorties du quartier. Source : Vivre en Ville



« Quand on habite dans le nord, il faut soit être vraiment téméraire et prendre [la rue] Soumande, ou sinon se rabattre sur la rivière pour aller disons dans Lairet. » Résident-e

La difficulté de se déplacer en transport collectif et actif peut être une contrainte importante pour les résident-e-s.



« Parce que quand tu attends ton bus une demi-heure sur le bord [de la rue], tu es trempé en tabarouette. Ou s'il neige ou s'il vente, bien tu es gelé, surtout avec des petits bouts [enfants]. » Résident-e

Plusieurs facteurs complexifient les déplacements en transport en commun dans le quartier :

- La fréquence insuffisante de plusieurs lignes d'autobus. Dans certains secteurs, il est également plus difficile de se rendre à un arrêt d'autobus.
- L'absence de mobilier aux arrêts (bancs, abribus). L'aménagement insuffisant de certains arrêts d'autobus représente un frein majeur pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les personnes qui transportent des charges, comme des sacs d'épicerie.
- Le coût du service est trop élevé pour certains ménages, malgré l'existence du programme ÉquiMobilité.

Les déplacements actifs, à pied ou à vélo, sont compliqués et peu agréables :

- Les trottoirs sont parfois étroits, endommagés, mal entretenus... ou tout simplement absents!
- Sur de nombreuses artères, la sécurité des personnes piétonnes est compromise par des aménagements inadéquats et des temps de traverses trop courts aux feux de circulation.
- L'état du réseau cyclable décourage les déplacements à vélo. Les pistes cyclables sont déconnectées les unes des autres, insuffisantes, et parfois situées sur des artères très dangereuses en raison du partage de la route avec les automobiles

Ces facteurs créent un sentiment d'insécurité important chez les Vaniérois-es, qui hésitent ou refusent de se déplacer à pied ou à vélo.

Dans l'ensemble, les difficultés de déplacement en transport en commun, à pied et à vélo ont des conséquences importantes sur la participation sociale des résident-es qui n'ont pas accès à une voiture. Pour les entreprises et les organismes communautaires du quartier, ces obstacles amènent également des difficultés de recrutement et de rétention de personnel.

Plusieurs facteurs alimentent la dépendance à l'automobile.

Plusieurs facteurs font de l'automobile un choix par défaut pour les Vaniérois-es :

- Les contraintes à l'utilisation du transport en commun et à la mobilité active limitent les options de déplacement.
- L'aménagement des artères routières a été pensé en fonction de la fluidité du trafic automobile. La largeur des rues et des routes encourage la vitesse des véhicules et augmente le risque d'accident avec les personnes piétonnes et cyclistes.
- La majorité des commerces et des services du quartier se situe en périphérie. Pour y accéder, il faut souvent traverser de vastes stationnements qui comportent peu de trottoirs ou de voies dédiées aux cyclistes.



« Comme la voiture prend beaucoup de place et qu'elle ne porte pas souvent attention aux autres modes de transport, à pied ou à vélo, il y a toujours potentiellement un risque d'avoir un accident. » Résident-e

Ces facteurs font en sorte que le recours à la voiture personnelle est un choix par défaut pour plusieurs ménages. Ceci a des impacts importants pour la collectivité qui se traduisent entre autres par une hausse des émissions de gaz à effet de serre et de l'augmentation de la pollution atmosphérique et sonore.

Sécurité alimentaire

L'offre alimentaire du quartier repose principalement sur des commerces de grande surface situés aux périphéries du quartier, dans des secteurs peu conviviaux pour les déplacements actifs à pied et à vélo.



Escalier entre l'avenue Plante et l'avenue Rousseau, sur la rue Blouin

II

« Si tu circules autour du IGA, il n'y a pas de place pour les piétons, il n'y a pas de trottoirs et c'est encore pire pour ceux en chaises roulantes. Moi, j'embarque sur le gazon pour ne pas me faire frapper, mais pour eux il n'y a rien. »

L'offre alimentaire de Vanier est dominée par les commerces de grande surface et souffre d'un manque de commerces de proximité. Les commerces alimentaires se situent aux marges du quartier, dans des secteurs conçus pour les déplacements en voiture qui sont peu propices à la marche et au vélo.

Les piéton-ne-s et les cyclistes doivent composer avec différents dangers et désagréments en fonction des saisons :

- L'été, l'absence d'ombre ou d'espace de repos rendent les déplacements éprouvants lors des journées de grande chaleur.
- L'hiver, des trottoirs parfois mal déneigés ou glacés peuvent provoquer des chutes et demandent plus d'efforts physiques pour se déplacer vers les commerces.

Pour les personnes à mobilité réduite, certains trajets deviennent carrément impossibles en raison de l'absence de rampe d'accès, comme c'est le cas sur la rue Blouin, entre les avenues Plante et Rousseau.

L'éloignement des commerces par rapport aux résidences, les difficultés de déplacement saisonnières, l'accessibilité à pied ou à vélo et le sentiment de sécurité perçu durant les déplacements rendent l'environnement alimentaire peu accessible.

« Il y a des tronçons de trottoirs qui ne sont pas déneigés l'hiver. Par exemple en passant par la rue Turcotte en arrière, il y a un passage pour aller à la Fruiterie 440. [...] Ça fait 25 ans que les gens demandent de déneiger ce bout-là. » Résidente

**Vanier dispose
L'accès aux commerces
alimentaires en transport
collectif est peu efficace
pour les besoins quotidiens.**



« C'est un peu lourd ce qu'on achète, parce qu'on ne va pas à l'épicerie tous les jours. Et la fin de semaine, les bus se font plus rares, donc ça pèse un peu. Même si on aime la marche, ça pèse. » Résident-e

L'accessibilité au réseau de transport en commun ainsi que les trajets et les horaires d'autobus sont peu efficaces et pratiques pour se rendre et revenir des points de distribution alimentaires. Néanmoins, ils peuvent être indispensables lorsque des sacs lourds doivent être transportés au retour de l'épicerie.

Pour les personnes plus vulnérables, qui sont surreprésentées dans Vanier, ces contraintes liées aux déplacements ont des conséquences importantes sur l'accès à l'alimentation et **renforcent les inégalités sociales**.

À Vanier, on observe une **forte augmentation de l'insécurité alimentaire** en raison de facteurs socioéconomiques liés au faible revenu, à un réseau de soutien limité ou à des barrières linguistiques et culturelles. Ces vulnérabilités sont **accentuées par des problèmes d'accès physique liés à l'aménagement du territoire et aux conditions de mobilité** qui compliquent l'accès aux commerces alimentaires.

L'accès à une alimentation saine et abordable pour tout le monde est donc indissociable des questions de mobilité, de verdissement et de requalification de l'espace public.



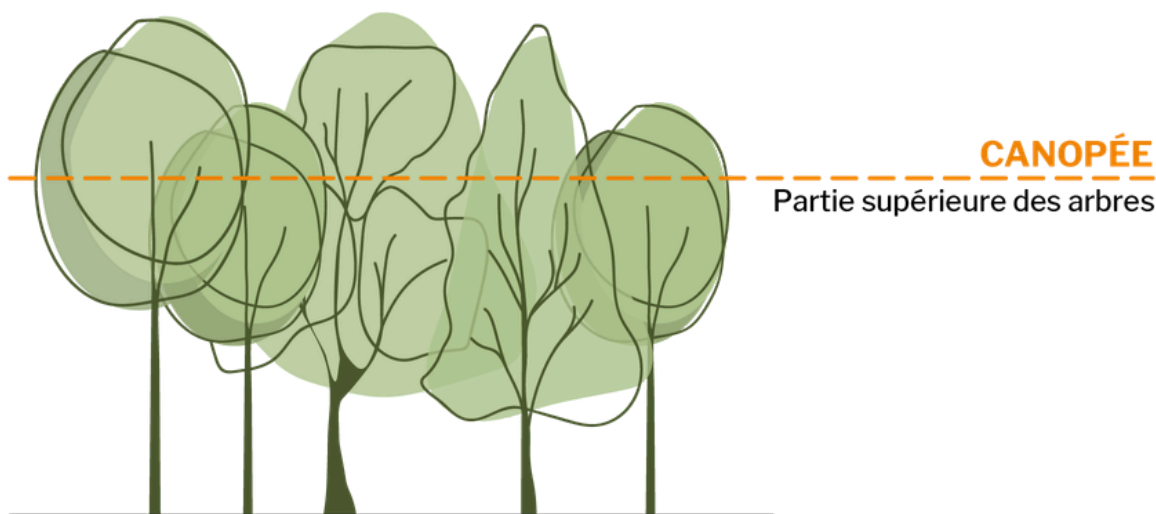
Projet de jardin à l'École Notre-Dame-du-Canada qui allie les dimensions de sécurité alimentaire et de verdissement

Les espaces verts et le verdissement du quartier

Vanier dispose d'une faible canopée.

La présence d'arbres offre de nombreux avantages liés à la réduction des îlots de chaleur, l'amélioration de la qualité de l'air, la biodiversité et la qualité de vie.

Bien que les secteurs résidentiels au nord de la voie ferrée bénéficient d'un bon couvert arboré, le sud du quartier bénéficie d'une moins grande canopée. Dans l'ensemble, Vanier figure parmi les quartiers ayant la plus faible couverture de canopée de la ville. Cet écart s'ajoute aux inégalités socioéconomiques et constitue une forme d'injustice environnementale.



La canopée. Source : Vivre en Ville.



« Moi je trouve qu'il devrait y avoir des arbres partout. [...] Ils ont commencé à en planter un petit peu quand ils ont fait [...] des sortes de gonflements de trottoir. Quand je m'en vais chez nous, ils ont réaménagé la rue et ils ont mis des îlots comme ça. C'est tannant parce que ça enlève des places de stationnement, mais c'est beau parce que c'est des arbres et ça attire les oiseaux. »
Résident·e

La présence de nombreuses surfaces minéralisées et sans couvert végétal accentue les zones d'îlots de chaleur.

Les aménagements minéralisés, comme les rues très larges et les stationnements, ainsi que le manque de végétation contribuent aux îlots de chaleur dans le quartier. Ceci est particulièrement visible dans le quartier industriel situé à l'ouest du quartier.



Carte des îlots de chaleur. Source : Vivre en Ville



« [La présence de canopée] c'est super important, juste pour bien se sentir. Surtout avec le réchauffement climatique, quand il fait 40 dehors, 45 avec l'humidex, puis que tu es entouré d'asphalte et de béton, c'est vraiment l'enfer. »

Vanier dispose d'un nombre limité de parcs et d'espaces verts publics de grande superficie.

Les sept parcs publics et les espaces verts informels du quartier, comme les bandes vertes appartenant à Hydro-Québec, sont assez éloignés des secteurs résidentiels et demeurent difficilement accessibles. La voie ferrée et les boulevards à franchir pour y accéder contribuent aux inégalités d'accès. Pourtant, l'accès à des espaces verts et publics est essentiel pour favoriser la cohésion sociale et offrir des lieux de repos à la population, en plus d'offrir des îlots de fraîcheur lors des journées chaudes.



Le parc de la Rivière Saint-Charles, un parc très apprécié, mais difficilement accessible. Source : Ville de Québec.



« M'arrêter pour regarder la rivière couler sous le pont Scott, ça a un effet thérapeutique. Mais après ça, traverser le boulevard Hamel annule l'effet thérapeutique de la rivière. »
Résident-e

« Tout ce que je vois comme espaces vraiment naturels qu'on a dans le quartier c'est la rivière Saint-Charles et un peu le boisé d'Hydro-Québec qui est au nord de la voie ferrée. À part ça, il n'y a pas de nature dans le quartier à mes yeux. »
Résident-e

Table des matières

Introduction	13	Les espaces verts et le verdissement du quartier	46
• Vanier: une tradition d'engagement citoyen	13	• Mise en contexte	46
Méthodologie	14	• Vanier et sa canopée	47
• L'expertise citoyenne au cœur de la démarche • Portrait-diagnostic urbanistique	15	• Un quartier bétonné	50
	15	• Chercher la nature à Vanier	52
Portrait socioéconomique de Vanier	16	• Des possibilités pour verdir le quartier	54
• Mise en contexte • De la Petite-Rivière à Vanier : un territoire distinct et marginalisé • Un territoire fragmenté et enclavé • Des vulnérabilités socioéconomiques persistantes • Quand les inégalités sociales affectent la santé	16	• Qu'attendons-nous pour agir?	58
	18		
	19		
	20		
Mobilité	21	Vanier : un quartier en transformation	59
• Mise en contexte • Un quartier isolé • Une mobilité entravée • Une dépendance à l'auto • Un levier d'action pour améliorer la mobilité	21	• Transformations du cadre bâti et dynamiques immobilières	60
	22	• Pressions immobilières et question de la gentrification	63
	25	• Transformations sociales et recomposition démographique	66
	30	• Vieillesse et rajeunissement : des contrastes territoriaux marqués	67
	32	• Transformations identitaires et cohésion sociale	68
		• Fragilités sociales et leviers d'action	69
		• Participation citoyenne et sentiment de mise à l'écart	71
		• Des tensions révélatrices, mais aussi porteuses d'opportunités	72
		• Enjeux transversaux dans un contexte de transition socioécologique	72
Sécurité alimentaire	33	Une histoire racontée, un futur à bâtir	73
• Mise en contexte • L'environnement alimentaire de Vanier : une offre peu accessible • Des déplacements actifs peu conviviaux • Des infrastructures peu adaptées aux besoins quotidiens • Convivialité des lieux et sentiment d'insécurité • Un transport en commun qui donne faim • Vulnérabilités sociales et effets cumulés sur l'accès à l'alimentation • Un besoin vital, un accès inégal	33		
	36		
	38		
	39		
	41		
	42		
	44		
	45	Bibliographie	74

Vanier: une tradition d'engagement citoyen

La Ruche Vanier est un organisme communautaire autonome fondé en 1978 par et pour les résident-e-s de Vanier, avec pour mission l'amélioration de la qualité de vie et le développement du pouvoir d'agir de la communauté, dans une perspective de réduction des inégalités sociales.

Solidement ancré dans sa communauté d'appartenance, l'organisme a été à la fois témoin et partie prenante des transformations sur son territoire d'action. La Ruche Vanier a ainsi soutenu activement la création d'organismes communautaires comme La Maison des jeunes La Parenthèse, Alphabeille Vanier, Ressources Parents Vanier, de deux centres de la petite enfance (L'Essentiel et Allô Mon Ami), de l'entreprise d'économie sociale Recyclage-Vanier pour ne nommer que ceux-ci.

La Ruche Vanier a aussi soutenu la création et la publication d'un journal local fort apprécié à son époque: Le Vaniérois (1983-1991). L'ensemble de ces actions visaient à stimuler l'engagement citoyen et accroître les ressources de la communauté pour lutter contre la pauvreté et d'autres facteurs d'inégalités sociales.

Aujourd'hui, le quartier vit des transformations majeures à l'échelle locale et doit composer avec les effets néfastes de perturbations globales comme les changements climatiques et l'accroissement des inégalités sociales. Fidèle à ses traditions d'engagement, la communauté de Vanier se mobilise à nouveau, cette fois en réaction à de nouveaux enjeux sociaux et environnementaux. C'est dans ce contexte que La Ruche Vanier s'est engagée avec sa communauté dans une démarche visant à établir un portrait-diagnostic des enjeux sociaux et environnementaux présents dans le quartier, qui constitue l'étape préalable à l'élaboration d'une vision partagée de la transition socioécologique et d'un plan d'action visant à la réaliser.



Qu'est-ce qu'une transition socioécologique (TSÉ)?

« La transition écologique et sociale est un processus qui mène à un changement des modes de production, de consommation et de vie, vers un partage des pouvoirs et de la richesse plus équitable. Plus largement, la transition vise une transformation du modèle de développement en construisant une société plus respectueuse, écologiquement durable, socialement équitable et économiquement viable ».[1]



Méthodologie

Le présent portrait-diagnostic est le résultat d'une démarche de consultation citoyenne menée dans le quartier entre 2024 et 2025, à laquelle ont participé plus de 450 Vaniérois-es. Il s'appuie également sur l'apport d'organisations issues des secteurs communautaire, scolaire, institutionnel, universitaire et environnemental.

Dès le départ et tout au long de la démarche, deux partenaires ont été impliqués plus étroitement à la réalisation de ce portrait-diagnostic : l'organisme Vivre en Ville, qui œuvre dans la transformation des territoires et le développement de collectivités viables, ainsi que le duo de chercheurs formé d'Etienne Berthold, professeur titulaire au département de géographie de l'Université Laval, spécialiste de l'aménagement durable du territoire et de la mise en valeur des quartiers urbains anciens et d'Isabelle Goupil-Sormany, professeure agrégée au département de médecine sociale et préventive de l'Université Laval, spécialiste des inégalités sociales de santé liées à l'environnement.

Leurs expertises et leur rigueur ont contribué de manière déterminante à la réalisation du présent portrait-diagnostic.



L'expertise citoyenne au cœur de la démarche

Le présent portrait-diagnostic s'appuie sur une vaste consultation des Vaniérois-es, réalisée à travers plusieurs phases et méthodes de collecte de données.

Afin de rassembler des données qualitatives et quantitatives, un questionnaire a été complété par 266 Vaniérois-es. La collecte s'est déroulée dans le cadre d'une campagne de porte-à-porte et d'appels téléphoniques menée en 2024 et 2025. Elle a également eu lieu lors de deux activités de consultation organisées par La Ruche, Vanier tenues en octobre et décembre 2024.

En complément, trois questionnaires ont été diffusés sur les réseaux sociaux de l'organisme et s'adressaient exclusivement aux personnes résidant dans le quartier. Composés de questions à réponses courtes et à choix multiples, ils ont été complétés par 144 répondant-e-s et portaient sur les thématiques du verdissement, de la mobilité et des habitudes alimentaires.

Afin d'élargir le spectre des personnes rejointes, des ateliers ont également été animés à l'école secondaire Vanier et à la Maison des jeunes La Parenthèse. 80 jeunes habitant ou fréquentant le territoire y ont participé.

À la suite de cette première phase de consultation, sept groupes de discussion ont été menés dans différents milieux, notamment à La Ruche Vanier, au Domaine du Parc Savard, au Manoir Sully et à Ressources Parents Vanier, afin d'approfondir et de préciser les données recueillies. Ces groupes ont permis de rejoindre 46 personnes résidentes supplémentaires.

Portrait-diagnostic urbanistique

En complément de ces consultations, un portrait-diagnostic urbanistique participatif préliminaire a été réalisé par Vivre en Ville à l'hiver 2025. Ce travail visait à documenter les caractéristiques sociodémographiques de la population du quartier Vanier, les principales composantes du territoire ainsi que certains éléments du milieu bâti, notamment ceux liés à la mobilité, aux ressources de proximité et au parc résidentiel. À partir de ce portrait-diagnostic, combiné aux données issues des consultations citoyennes, plusieurs constats préliminaires ont émergé quant aux enjeux liés à la mobilité, à la sécurité alimentaire et au verdissement du quartier.

Afin de discuter et de valider ces constats, un forum citoyen s'est tenu en juin 2025. Cette activité a permis aux citoyen-ne-s ainsi qu'aux partenaires locaux et régionaux de discuter, de confirmer ou de nuancer les observations issues des différentes collectes de données. Elle a rassemblé plus d'une centaine de participant-e-s.

Finalement, les données qualitatives recueillies ont été complétées par l'analyse de documents et de recherches existants, dans le but d'enrichir les thématiques abordées.

Quatre grands enjeux locaux de transition sociale et écologique se sont ainsi dégagés de l'ensemble de la démarche et seront abordés plus loin dans ce portrait-diagnostic: la mobilité active et collective, la sécurité alimentaire, les espaces verts et le verdissement, ainsi que les transformations du quartier.



Portrait socioéconomique de Vanier

De la Petite-Rivière à Vanier : un territoire distinct et marginalisé

La compréhension des enjeux actuels passe par un retour sur les origines de Vanier. Son histoire, les transformations que le territoire a connues et le vécu de sa population permettent d'éclairer la situation dans laquelle il se trouve aujourd'hui. Cette section s'appuie principalement sur l'ouvrage Québec-Ouest / Vanier : de l'indigence à l'indépendance de Réjean Lemoine et Sandra Bisson (2018), qui retrace l'histoire du quartier[2].

Vanier a d'abord été connu sous le nom de La Petite-Rivière, puis celui de Québec-Ouest. À l'époque de La Petite-Rivière, la municipalité était décrite par plusieurs comme un « lieu infect, diffamé et méprisé, où se trouvaient misère et prostitution »[2]. Pour d'autres, toutefois, cet espace représentait un lieu de liberté et de transgression, où il était possible, par exemple, de parier sur des courses de chevaux ou des combats de coqs. Ainsi, La Petite-Rivière est graduellement devenue un territoire au sein duquel se concentraient des pratiques non tolérées par la Ville de Québec.

En 1913, le développement de la région se transforme, passant d'une vie campagnarde et agricole à un paysage plus industriel, notamment par la construction d'usines et du chemin de fer.

Cette même année, Québec tente de fusionner avec La Petite-Rivière, mais sans succès. Au cours de cette période, une grande vague d'achats et de reventes de terrains pour le profit s'abat sur la ville.

Ainsi, l'aménagement de cette municipalité évolue vers une vocation davantage industrielle. La Petite-Rivière devient alors Québec-Ouest.

Les terres agricoles sont rachetées par des promoteurs immobiliers, puis divisées afin de bâtir des habitations. Autour de la crise économique de 1929, Québec-Ouest connaît de grandes difficultés financières. En effet, certains grands projets de développement sont abandonnés au cours des années 30. Un projet de fusion avec la Ville de Québec est alors envisagé, mais sera éventuellement abandonné.

En 2002, l'adoption de la Loi 170 par le gouvernement du Québec entraîne la fusion de plusieurs municipalités : la Ville de Vanier devient alors le quartier de Vanier, intégré à l'arrondissement Les Rivières au sein de la Ville de Québec. Cette fusion n'a pas eu pour effet d'améliorer la réputation de Vanier dans l'imaginaire collectif.



On ne parle pas souvent de Vanier. D'aussi loin que je me rappelle, ce quartier a toujours été mal-aimé. Quand j'étais jeune, on se moquait de l'accent de ses habitants. En général, le coin est mal vu et s'est surtout développé dans son secteur industriel où se concentrent beaucoup d'emplois.

Le carrefour de Québec, 2016

Comme le souligne un article publié en 2016 dans le journal Le Carrefour de Québec, Vanier a longtemps été perçu comme un territoire marginalisé et mis à l'écart[3].

Cette marginalisation s'inscrit dans une histoire ancienne, qui a contribué à renforcer le sentiment d'appartenance des habitant-e-s à leur quartier. Cet angle constituera la trame de fond du présent portrait, puisqu'il permet de mieux comprendre son impact sur l'aménagement du territoire.



Un territoire fragmenté et enclavé

Vanier est l'un des quartiers de l'arrondissement Les Rivières, avec Duberger-Les Saules et Neufchâtel-Lebourgneuf[4]. Le territoire a une superficie de 6,26 km² et est entouré par l'autoroute Félix-Leclerc au *nord*, l'autoroute Laurentienne à l'*est*, le boulevard Père-Lelièvre à l'*ouest* et la rivière Saint-Charles au *sud*. La voie ferrée traverse en plein cœur du secteur.

De vastes bandes de terrains vagues appartenant à Hydro-Québec longent cette voie, créant une barrière physique entre le secteur résidentiel au *nord* et au *sud*. Ces terrains se prolongent également vers l'*est*, accentuant la séparation entre Vanier et Lairet.

Vanier présente plusieurs caractéristiques propres aux quartiers qui se situent en périphérie d'un centre-ville. Le quartier se distingue par une organisation du territoire largement marquée par des usages commerciaux et industriels. Environ un tiers du territoire est consacré à l'usage résidentiel, tandis que le reste est principalement voué aux activités industrielles et commerciales[5].

À l'ouest, le secteur est marqué par un vaste parc industriel, alors qu'à l'extrémité *est*, la présence de centres commerciaux vient délimiter le territoire.

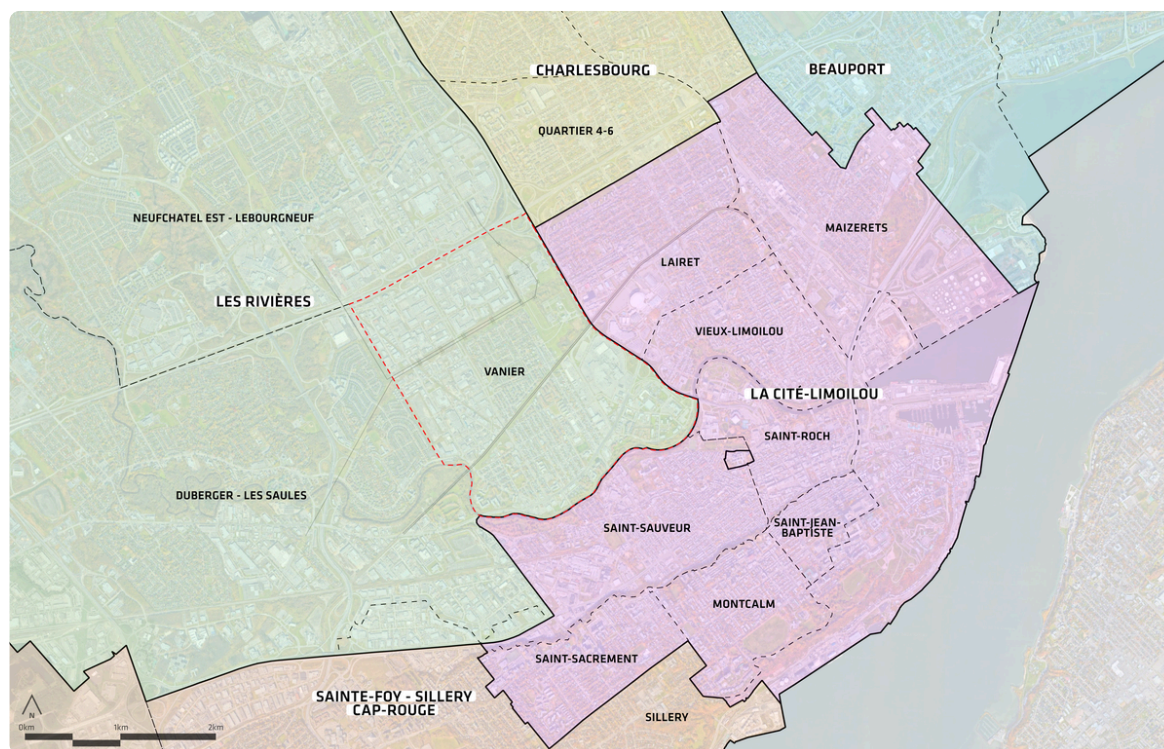


Figure 1 : Carte des limites du quartier



Des vulnérabilités socioéconomiques persistantes

Vanier présente plusieurs indicateurs de vulnérabilité, c'est-à-dire des caractéristiques socioéconomiques et résidentielles susceptibles d'exposer une population à des défis en matière de conditions de vie, de santé et de bien-être[6]. Ces indicateurs permettent de mieux comprendre les réalités locales afin d'orienter les actions adaptées aux besoins du milieu.

L'analyse des données statistiques du quartier met en lumière certains indicateurs de vulnérabilité. Par exemple, en 2021, 51,2 % des ménages du quartier étaient composés d'une seule personne[4], une proportion élevée qui peut accroître les risques d'isolement social et de précarité économique, particulièrement chez les personnes à faible revenu ou les populations vieillissantes[7].

Le niveau de scolarité constitue également un indicateur important de vulnérabilité. À Vanier, 26,3 % des résident-e-s de 15 ans et plus ne détenaient aucun certificat, diplôme ou grade, comparativement à 12,6 % à l'échelle de la Ville de Québec[4]. Un faible niveau de scolarité est souvent associé à un accès plus limité à l'emploi, à une plus grande instabilité économique et à une capacité réduite à faire face aux aléas de la vie[8]. Autre exemple, en 2020, le revenu moyen brut des ménages s'élevait à 60 600 \$ à Vanier, comparativement à 87 800 \$ à l'échelle municipale, révélant un écart de revenus significatif[4]. Un revenu plus faible limite l'accès à plusieurs ressources essentielles, notamment une alimentation adéquate, des options de transport diversifiées et un logement de qualité[8].

Les conditions de logement sont aussi des indicateurs de vulnérabilité. Le quartier se caractérise par une forte proportion de locataires, soit 72,7 % des ménages[4]. Le statut de locataire peut accentuer la vulnérabilité résidentielle en raison d'une plus grande insécurité face aux hausses de loyer, d'un contrôle limité sur la qualité du logement et d'une capacité restreinte à intervenir sur son milieu de vie, notamment en matière de réparations, d'aménagement ou de verdissement [9]. Qui plus est, en 2021, 20% des ménages de Vanier consacraient 30% ou plus de leur revenu aux frais de logement. Au Québec, un ménage qui consacre un tel pourcentage de son revenu au logement est généralement considéré comme étant en situation de vulnérabilité résidentielle[4].

Dans un contexte où le marché locatif est fortement en faveur des propriétaires, la précarité financière des locataires augmente leur instabilité résidentielle à long terme[10].



Quand les inégalités sociales affectent la santé

Ces vulnérabilités sociales, économiques et résidentielles observées à Vanier contribuent à un cumul de facteurs de risque ayant des effets sur la santé de la population. Ce cumul crée un environnement où la santé de la population est fragilisée et l'expose davantage à des conditions défavorables à son bien-être[11]. Les personnes plus vulnérables subissent des inégalités sociales de santé : leur santé est affectée simplement en raison de conditions sociales défavorables, comme le revenu ou le logement. Ces écarts entre les groupes pourraient être réduits si ces conditions étaient plus équitables[9]. De manière plus concrète, les effets des vagues de chaleur, de la dégradation de l'environnement et des événements climatiques extrêmes touchent de manière disproportionnée les populations déjà fragilisées. À cet égard, l'Organisation mondiale de la santé souligne que :

Les risques sanitaires sensibles au climat sont ressentis de manière disproportionnée par les personnes les plus vulnérables et défavorisées, notamment les communautés à faible revenu, les personnes âgées et celles vivant avec des conditions de santé préexistantes.

Organisation mondiale de la santé, 2023 [12]

À Vanier, plusieurs caractéristiques du milieu de vie peuvent être considérées comme défavorables à la santé. Le manque d'espaces verts et de canopée limite les possibilités de rafraîchissement, de détente et d'activité physique[11]. Les enjeux d'accès à une alimentation saine, combinés à une offre parfois restreinte de commerces de proximité, compliquent l'adoption de saines habitudes de vie[9].

De plus, la mobilité active et collective demeure souvent difficile, voire dangereuse, en raison de l'aménagement du territoire, ce qui restreint les déplacements sécuritaires à pied, à vélo ou en transport en commun[9]. À cela s'ajoutent les transformations urbaines et territoriales en cours, qui peuvent accentuer certaines pressions sur un secteur déjà fragilisé. Ce bref survol des caractéristiques présentées sera approfondi tout au long de ce portrait.

Ces différents éléments ne se juxtaposent pas de manière isolée, mais se renforcent mutuellement, amplifiant les risques pour la santé des résident-e-s[12]. Les populations vivant déjà des situations de vulnérabilité, notamment en raison d'un faible revenu, d'un isolement social ou de conditions de logement précaires, disposent de moins de ressources pour s'adapter ou se protéger face aux aléas environnementaux[11].

Ces inégalités se reproduisent également dans les politiques environnementales au Québec qui sont généralement appliquées de manière uniforme, sans toujours tenir compte des réalités différentes des milieux[11]. Cette approche peut limiter la capacité d'agir efficacement sur les territoires les plus vulnérables et, dans certains cas, contribuer à creuser les écarts existants.



Mobilité

Mise en contexte

Vanier occupe une position stratégique au cœur de la Ville de Québec, à proximité de plusieurs pôles résidentiels, commerciaux et industriels. Malgré cette localisation centrale, le quartier est marqué par un enclavement territorial et des enjeux persistants en matière de mobilité. Les infrastructures routières majeures, les barrières naturelles et les choix d'aménagement hérités du passé ont contribué à isoler le territoire, à complexifier les déplacements quotidiens et à renforcer une dépendance structurelle à l'automobile.

Dans un contexte où la Ville de Québec cherche à favoriser des modes de déplacement plus durables, inclusifs et équitables, notamment avec le développement des corridors VivaCité[13] et son Plan d'urbanisme et de mobilité[14], la situation du secteur soulève des questions. La fragmentation du territoire et le manque d'alternatives à l'automobile influencent directement les pratiques de déplacement au quotidien. Ces enjeux touchent de manière disproportionnée les personnes les plus vulnérables, pour qui la capacité de se déplacer, principalement en transport en commun, constitue un facteur déterminant d'inclusion sociale, d'accès aux services et de participation à la vie communautaire[15].

Les constats présentés s'appuient sur des observations terrain, des témoignages de résident·e·s et des données issues de consultations. Ils tracent un portrait des principaux enjeux de mobilité à Vanier, mettent en lumière les obstacles qui limitent les déplacements et permettent d'identifier des impacts sur la vie quotidienne des résident·e·s.

Ces constats permettent également d'identifier des opportunités d'intervention. L'objectif est de nourrir une réflexion collective sur les transformations nécessaires afin d'améliorer l'accessibilité, la sécurité et la durabilité des déplacements et de contribuer à créer un milieu de vie plus inclusif, résilient et favorable à la santé pour l'ensemble de la communauté.

Un quartier isolé

Constat 1

De nombreux obstacles naturels et anthropiques qui limitent les déplacements actifs à l'intérieur et vers l'extérieur du quartier.

Vanier est enclavé par de nombreux obstacles naturels et anthropiques qui limitent considérablement les déplacements, autant à l'intérieur du quartier que vers les quartiers voisins. Cet enclavement rend les modes de déplacements actifs comme la marche et le vélo plus difficiles, plus risqués et moins attrayants.

Cette configuration territoriale limite les connexions, autant vers les secteurs voisins qu'au sein même du quartier. Au *sud*, la rivière Saint-Charles constitue un obstacle naturel majeur et le boulevard Wilfrid-Hamel, une barrière anthropique importante. Bien que la rivière représente un atout environnemental, elle demeure difficile à franchir.

Les ponts disponibles sont concentrés à quelques endroits précis, ce qui limite les accès directs vers Saint-Sauveur et Saint-Roch. Pour plusieurs résident-e-s, ils contraignent à des détours importants ou à l'obligation d'emprunter des axes de circulation très achalandés, comme le boulevard Wilfrid-Hamel ou la rue Marie-de-l'Incarnation.

À ces contraintes s'ajoutent plusieurs barrières anthropiques, c'est-à-dire des obstacles physiques ou fonctionnels qui fragmentent le territoire. Parmi celles-ci, le chemin de fer constitue l'un des éléments les plus structurants. Il scinde Vanier du nord au sud et offre seulement cinq points de traversée sécuritaires pour les piéton-ne-s et les cyclistes.

Figure 2 : Traversée piétonne de la voie ferrée sur l'avenue Plante





« Quand on habite dans le nord, il faut soit être vraiment téméraire et prendre Soumande ou sinon se rabattre sur la rivière pour aller disons dans Lairet »

Les grandes infrastructures routières accentuent l'isolement du secteur. À l'est, l'autoroute Laurentienne agit comme un véritable mur, coupant Vanier du reste de la ville. Les passages permettant de la traverser de manière sécuritaire sont limités et peu attrayants pour les piétons et les cyclistes, ce qui décourage les déplacements actifs vers Limoilou.

Au nord, l'autoroute 40 crée une seconde barrière majeure, limitant fortement les possibilités de connexion avec les secteurs situés au-delà. Du côté *ouest*, même s'il n'y a pas d'autoroute, les liens avec Duberger-Les Saules demeurent très restreints. En effet, seuls deux axes permettent réellement de circuler entre les deux quartiers : le boulevard Père-Lelièvre et le boulevard Wilfrid-Hamel. Ces deux liens, bien qu'importants, sont actuellement surtout conçus pour l'automobile et offrent peu de conditions favorables pour les autres types de déplacements, notamment la marche et le vélo. Cela réduit significativement les échanges fluides et sécuritaires entre ces deux quartiers voisins. La Ville de Québec proposera toutefois de nouveaux aménagements [13].

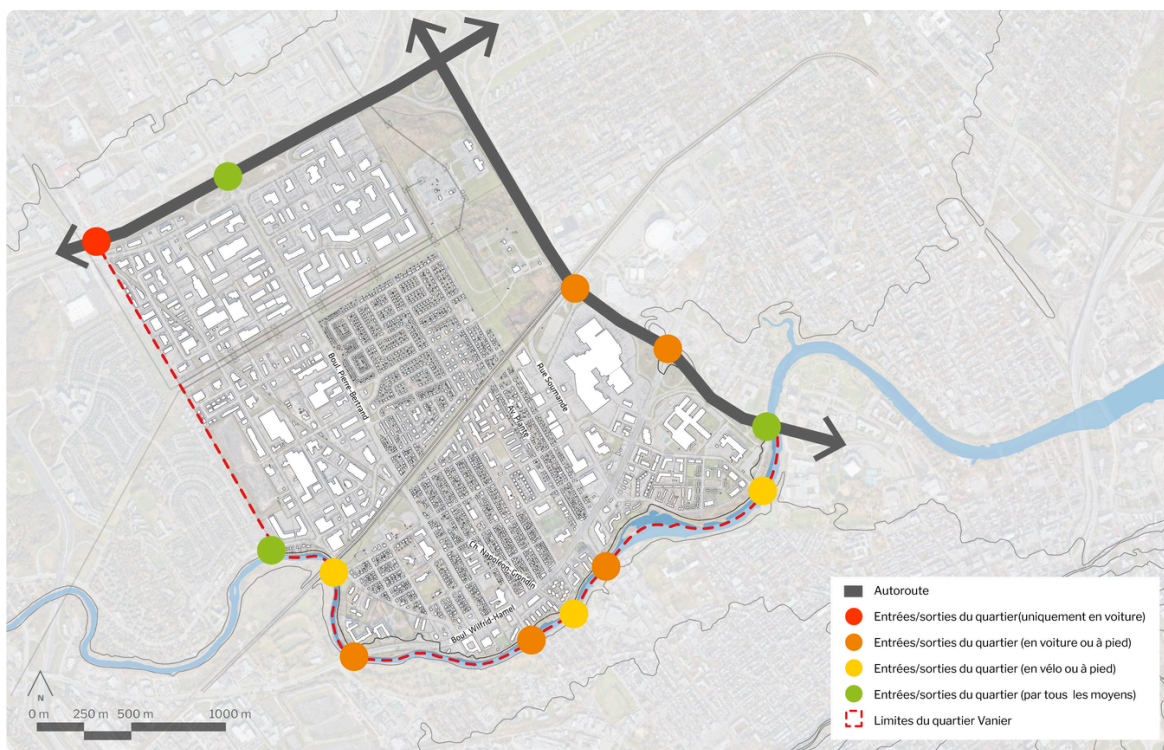


Figure 3 : points d'entrées et sorties du quartier

Enfin, plusieurs points d'entrée et de sortie du quartier ne sont pas conçus pour faciliter la mobilité et la sécurité pour tous les modes de déplacements. La plupart des points de connexion sont dominés par le trafic automobile, sont des infrastructures vieillissantes et manquent d'aménagements adaptés pour encourager la mobilité active et l'utilisation du transport en commun.

Par exemple, le boulevard Wilfrid-Hamel compte sept ou huit voies de circulation selon les secteurs. À l'intersection du boulevard avec la rue Marie-de-l'Incarnation, les piéton-ne-s doivent traverser la chaussée à trois reprises pour réussir à les franchir[16]. Pour les résident-e-s, particulièrement les personnes ayant des limitations physiques et les jeunes familles, ces obstacles représentent des contraintes majeures dans leurs déplacements.

Ainsi, l'addition de l'ensemble des barrières géographiques et des problèmes d'aménagements limite la fluidité et la sécurité des déplacements actifs dans le quartier et vers d'autres secteurs de la Ville de Québec.



Figure 4 : Intersection piétonne au coin Bd. Wilfrid-Hamel/ rue Marie-de-l'Incarnation/ avenue Plante



Une mobilité entravée

Constat 2

La difficulté de se déplacer en transport collectif et actif peut être une contrainte importante pour les résident·e·s.

La desserte de transport en commun du quartier n'est pas suffisamment efficace pour soutenir les déplacements quotidiens. Plusieurs secteurs sont mal desservis et la fréquence des parcours ainsi que les horaires irréguliers compliquent la planification des trajets. Cela entraîne une perte de temps importante pour les usager·ère·s. Les correspondances sont parfois difficiles et les trajets peuvent être longs, ce qui réduit l'attractivité du service et décourage son usage régulier.



« Je pense que le transport en commun, on nous dit qu'on a le Métrobus, mais c'est juste dans le coin sud-est, donc on ne peut pas vraiment le compter. »

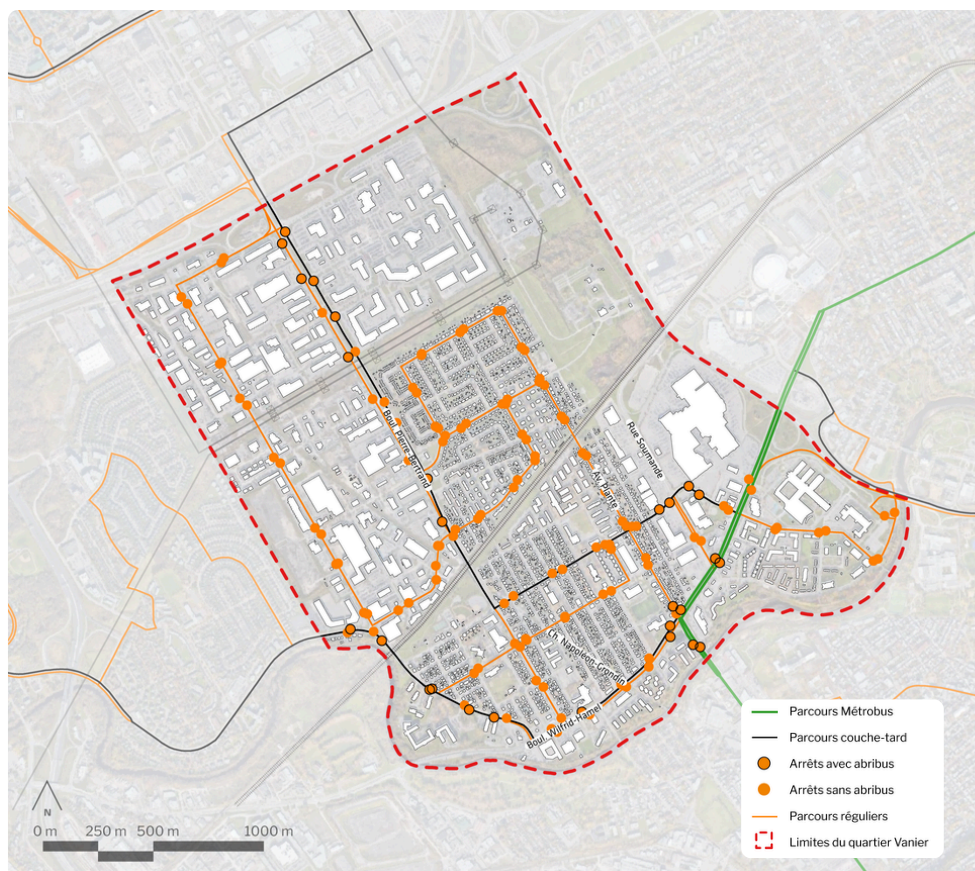


Figure 5 : carte du réseau de transport en commun de Vanier



« Puis, au niveau du transport en commun, bien on le voit, il y a une diminution de services. On le voit dans le quartier que ça a un impact... »

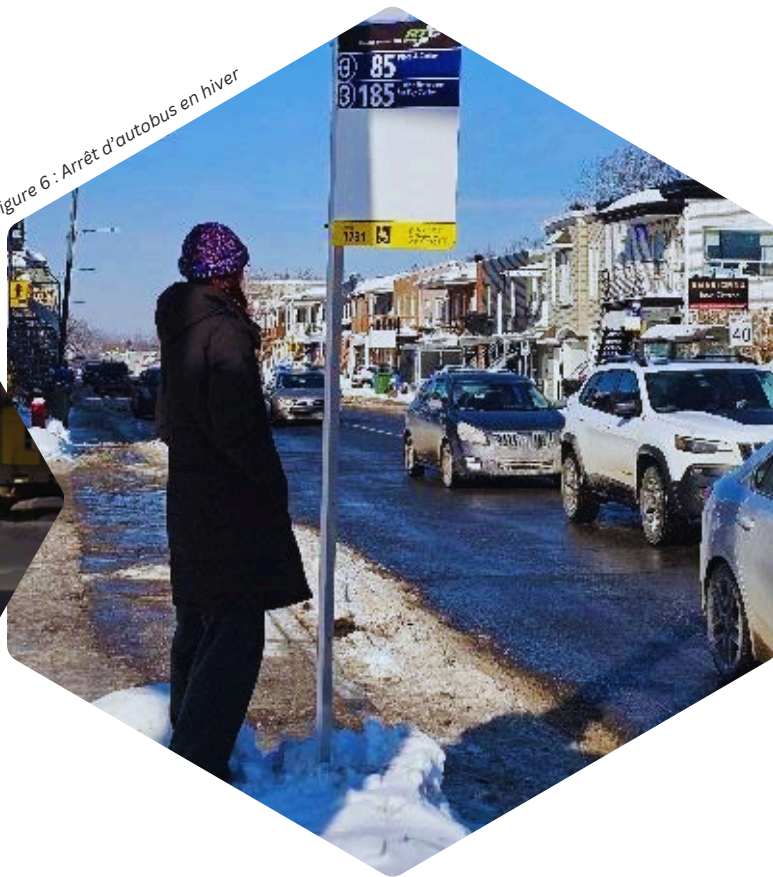
L'état des infrastructures accentue ces difficultés. De nombreux arrêts d'autobus ne disposent ni d'abri ni de banc, et certains sont espacés de manière excessive pour les personnes à mobilité réduite, les aîné-e-s ou les personnes transportant des charges, comme des sacs d'épicerie.

Le manque de confort et de sécurité aux points d'embarquement contribue également à réduire l'attractivité du transport collectif.



Figure 7 : Traverse piétonne désuète
Crédit : Myriam Nickner-Hudon

Figure 6 : Arrêt d'autobus en hiver



« Parce que quand tu attends ton bus une demi-heure sur le bord [de la rue], tu es trempé en tabarouette. Ou s'il neige ou s'il vente, bien tu es gelé, surtout avec des petits bouts [enfants]. »



Le coût du service est également un obstacle pour plusieurs ménages. Il convient toutefois de souligner le programme ÉquiMobilité, qui permet à certaines personnes à faible revenu d'avoir accès à l'autobus à moindre coût.

Ce programme vise à faciliter l'accès au transport en commun aux personnes qui se qualifient sur la base de leur revenu.

En 2024, la Ville a annoncé une bonification au programme en augmentant le rabais offert sur le tarif général du laissez-passer mensuel et sur les billets 1 passage. Les tarifs ÉquiMobilité sont les suivants : 1 passage : 2,00\$ et le laissez-passer mensuel : 50,00\$ [17].

Cependant, ce programme reste encore peu connu de certains résident-e-s. Les démarches pour y accéder peuvent être complexes, notamment pour les personnes ayant un faible niveau de littératie. Qui plus est, malgré les réductions de tarifs qui sont offertes, une proportion importante de la population n'a pas les moyens financiers de se déplacer exclusivement en autobus.



« Bien ça coute quand même 100\$ par mois, pour avoir de la misère à le prendre. Pis ça, 100\$, c'est juste quand j'y vais avec ma fille, parce que quand les plus vieilles viennent aussi, ça augmente [le coût]. Ça fait que des fois ça coute moins cher de prendre le taxi. »

Les déplacements actifs, tels que la marche et le vélo, sont également confrontés à de nombreux obstacles. D'abord, les trottoirs sont souvent étroits, endommagés, mal entretenus ou tout simplement absents. Comme il est possible de voir sur la carte, la majorité des rues situées au *nord* de la rue Samson et le parc industriel Cardinal n'en ont pas.

« Puis, au niveau de l'aménagement, il n'y a pas de bancs, pas d'arbres, pas d'abreuvoirs, il n'y a à peu près rien dans le fond pour les piétons. »

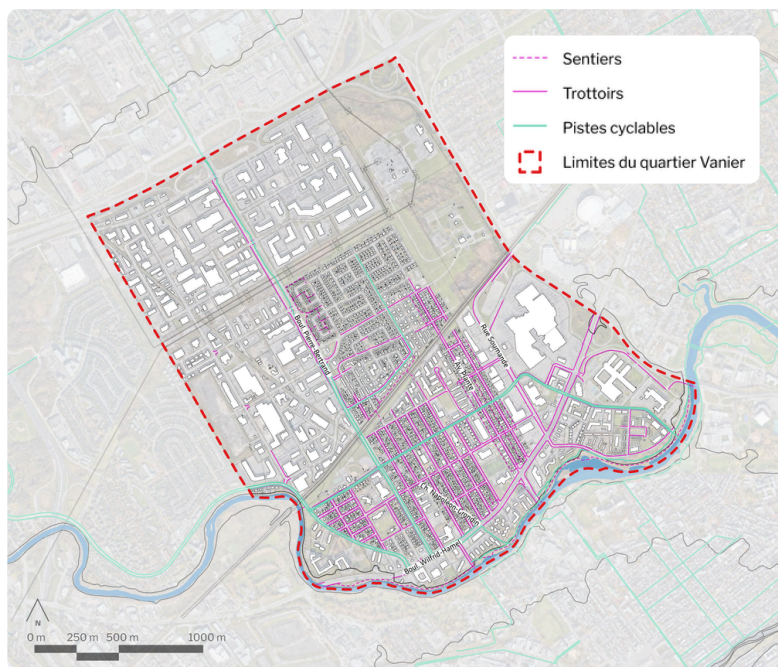


Figure 8 : carte des trottoirs et pistes cyclables

Ensuite, certaines traverses et certains feux de circulation ne garantissent pas la sécurité des piétons. Le manque d'aménagements adéquats, tels que des bancs ou des espaces de repos, limite aussi le confort des déplacements, en particulier pour les personnes âgées et celles à mobilité réduite.

Enfin, les infrastructures cyclables sont fragmentées, insuffisantes et parfois situées le long d'axes routiers très fréquentés. Ces déficiences accroissent le sentiment d'insécurité des cyclistes et découragent leur utilisation pour les trajets quotidiens. Ils limitent également le potentiel des modes actifs comme solutions de rechange moins coûteuses et plus durables pour la santé et l'environnement que les transports motorisés.



« Il y a la piste cyclable sur Beaucage, mais moi je ne la prends pas parce que les gens circulent vraiment rapidement, parce que c'est une rue de transit. »

« Il n'y a pas beaucoup de monde qui prend des vélos [dans notre famille], côté sécurité, on n'est pas à l'aise. »

Figure 9 : Rue du secteur industriel sans trottoir



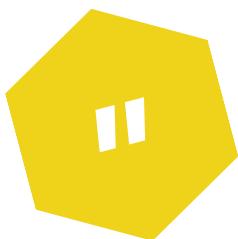
Tous ces facteurs, combinés à un partage de la route souvent difficile avec les automobilistes, contribuent à alimenter un fort sentiment d'insécurité chez les utilisateur-ric-e-s de moyens de transport actifs.

Lors de nos entrevues en porte-à-porte, 66 % (175) des répondant-e-s ont mentionné ne pas se sentir à l'aise à l'idée de laisser un enfant du primaire se déplacer seul, à pied ou à vélo, dans le quartier. Cette donnée illustre bien le sentiment d'insécurité perçu par les Vaniérois-es.

Tous ces obstacles à la mobilité ont des impacts multiples sur la vie quotidienne des résident-e-s. Ils limitent l'accès aux espaces publics et aux activités communautaires, rendent les déplacements plus contraignants et coûteux, réduisent l'accès à l'emploi, à l'éducation postsecondaire, aux commerces et aux services.

Pour les entreprises et les organismes communautaires du quartier, ces obstacles amènent également des difficultés de recrutement et de rétention de personnel. Pour les entreprises, cela peut aussi représenter une perte potentielle de client-e-s. Cette réalité touche particulièrement le secteur au *nord* et le parc industriel Cardinal. La faible attractivité du transport collectif nuit ainsi au développement économique du quartier et limite la participation à la vie communautaire.

Dans ce contexte, il est essentiel d'améliorer la desserte et l'abordabilité du transport collectif, tout en renforçant le confort et la sécurité des infrastructures existantes. Comme l'exprimait une citoyenne :



**« Ceux qui
ont planifié ça,
clairement ils ne
prennent pas
l'autobus. »**

Les déplacements actifs doivent aussi être facilités par des trottoirs larges et bien entretenus, des traverses et des feux mieux adaptés, des pistes cyclables continues et sécurisées, ainsi que des aménagements favorisant la marche et le vélo dans toutes les zones du quartier, y compris dans le secteur industriel.



Une dépendance à l'auto

Constat 3

Plusieurs facteurs alimentent la dépendance à l'automobile.

Comme mentionné précédemment, le réseau de transport collectif limité, les infrastructures pour la marche et le vélo insuffisantes et les aménagements du territoire largement orientés vers l'automobile contribuent à alimenter la dépendance à l'automobile. Cette combinaison fait de Vanier un des quartiers où les déplacements en voiture sont les plus nombreux[18].

Sa configuration contribue également à cette dépendance. La majorité des commerces et services sont situés en périphérie, générant des distances importantes pour les déplacements actifs. Les grands centres commerciaux et zones de services sont conçus pour la voiture, avec de vastes stationnements et peu de voies piétonnes ou cyclables sécurisées.

De plus, Vanier se distingue des quartiers voisins par la largeur de ses rues. Cette configuration, héritée de son histoire, accorde une place prépondérante à la circulation automobile, ce qui contribue à des vitesses plus élevées et à une présence importante du véhicule motorisé. En occupant une grande part de l'espace public, ces aménagements laissent toutefois peu de place aux autres modes de transport, comme la marche, le vélo ou le transport collectif, qui deviennent moins sécuritaires et moins attrayants.

Dans un quartier à vocation résidentielle, les limites de vitesse et la conception des rues sécuritaires pour tous devraient être prises en compte. Des rues plus étroites contribuent à réduire la vitesse des automobiles et à diminuer la gravité des collisions[19].

”

« L'urbanisme du quartier est pensé en fonction de l'automobiliste, et non pas du cycliste, du piéton ou quoi que ce soit. »





« Comme la voiture prend beaucoup de place et qu'elle ne porte pas souvent attention aux autres modes de transport, à pied ou à vélo, il y a toujours potentiellement un risque d'avoir un accident. »

Cette orientation renforce l'usage de l'automobile pour la plupart des activités quotidiennes, même celles qui pourraient être réalisées à pied ou à vélo si les infrastructures étaient adaptées. La combinaison d'un transport collectif limité, de déplacements actifs peu sécurisés et d'un aménagement centré sur la voiture crée un cercle de dépendance difficile à briser et limite le choix des résident-e-s quant à leur mode de déplacement. L'aménagement du territoire doit également être repensé pour rapprocher les commerces et les services des résident-e-s et créer un environnement urbain qui permet de limiter le recours systématique à la voiture.

L'utilisation importante de la voiture entraîne plusieurs conséquences négatives. Elle contribue de façon significative aux émissions de gaz à effet de serre et à la pollution atmosphérique et sonore, ce qui compromet les objectifs environnementaux et de santé publique pour un quartier plus sain. En effet, le secteur des transports routiers est l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre, et les polluants atmosphériques liés à la circulation, notamment les particules fines, peuvent avoir des effets négatifs directs sur la santé des populations exposées[20]. En effet, l'exposition prolongée à ces particules aurait un impact significatif sur la santé respiratoire et cardiovasculaire.

Il faut souligner également que les populations vivant à proximité des grands axes routiers sont davantage exposées au dioxyde d'azote. La configuration d'un territoire entouré de boulevards et d'autoroutes a donc elle aussi un impact sur la santé de ses résident-e-s[21].

Cette dépendance à la voiture entraîne aussi des répercussions sur la santé publique par le biais d'une diminution des occasions de déplacements actifs comme la marche ou le vélo, ce qui est associé à une moindre activité physique et à un risque accru de développer des maladies chroniques[22]. Il est donc primordial d'accélérer la transition vers une utilisation accrue de la mobilité active et des transports en commun, tout en réduisant le volume de circulation automobile dans le secteur[21].

Un levier d'action pour améliorer la mobilité

Constat 4

La surlargeur des routes amène un potentiel d'aménagement majeur.

La largeur d'un grand nombre de rues de Vanier représente un potentiel considérable pour développer des aménagements favorables aux déplacements actifs et au verdissement. Des pistes cyclables sécurisées, des trottoirs élargis, l'introduction de végétaux et d'arbres, des bancs et des espaces de stationnement mieux organisés pourraient être intégrés afin d'améliorer la sécurité et le confort de tous les usager·ère·s, tout en préservant la fluidité de la circulation automobile.

La grande majorité des artères du quartier dispose du gabarit nécessaire pour intégrer ces types d'aménagements sans compromettre son accessibilité. Un rééquilibrage de l'espace routier pourrait ainsi transformer les rues surdimensionnées en véritables corridors multimodaux, favorisant la mobilité active, le transport collectif et un usage plus adéquat de la voiture, tout en contribuant à la qualité de vie et à la sécurité de la population.

« Puis, les intersections quand tu es à pied le long des grands axes, tu es dans une situation de vulnérabilité, donc, on le fait à pied, mais on n'est pas confortable. »

« Il y a beaucoup de voies de transit au niveau du quartier, donc ça fait en sorte que ça circule assez vite, que ce soit autour, d'Hamel, Soumande, Pierre-Bertrand, mais aussi à l'intérieur comme au nord de la voie ferrée avec Samson : ce sont des voies de transit qui sont au milieu du quartier. Tout ça, ce sont des défis pour les autres modes de transports, pour la mobilité active. »



La perception de risques peut dissuader les résident·e·s d'adopter des modes de déplacement actifs, même lorsque les infrastructures sont présentes. Ainsi, ces artères, par leur configuration actuelle, contribuent indirectement à la domination de la voiture et à la réduction de la sécurité et du confort pour les piétons et cyclistes.

« Puisque les rues sont larges, pour la mobilité à pied et à vélo, ça a des enjeux de sécurité. »

La surlargeur des rues apparaît donc à la fois comme un défi et comme une opportunité stratégique pour la requalification de l'espace public. Actuellement, l'automobile est largement privilégiée par manque de choix sécuritaires et efficaces. Une transformation du réseau viaire permettrait donc de rééquilibrer les choix de mobilité et de rendre les déplacements actifs plus attractifs, sécuritaires et accessibles. Malgré les défis actuels liés à la mobilité active, le territoire présente ainsi un réel potentiel de transformation et constitue un terreau fertile pour l'innovation en matière d'aménagement urbain et de mobilité durable. Des aménagements structurants pourraient permettre de redistribuer l'espace public au bénéfice de l'ensemble de la communauté de Vanier.

Sécurité alimentaire

Mise en contexte

Dans un contexte marqué par l'augmentation des inégalités sociales et par des pressions croissantes sur les systèmes alimentaires, la sécurité alimentaire constitue un enjeu central pour améliorer les conditions de vie et la santé des populations[23]. À l'échelle locale, elle représente un levier important pour favoriser le bien-être des communautés, soutenir le développement de milieux de vie favorables à la santé et renforcer la justice sociale[24].

Toutefois, à Vanier, les caractéristiques sociodémographiques et l'aménagement du territoire peuvent limiter l'accès à des aliments sains, nutritifs et abordables pour une partie des résident·e·s.

La sécurité alimentaire est reconnue comme un déterminant social majeur de la santé[26–29]. En contrepartie, l'insécurité alimentaire est associée à de nombreuses conséquences sur la santé populationnelle, et ce, tant sur le plan physique que mental[30–33]. Elle accroît le risque de détresse psychologique[30,34,35], notamment l'anxiété et la dépression, ainsi que le développement de maladies chroniques[36,37] telles que le diabète de type 2, les maladies cardiovasculaires et l'asthme.

Elle peut également affaiblir le système immunitaire, augmentant la vulnérabilité aux infections, la fréquence des hospitalisations et le recours aux services de santé[38–40]. Chez les enfants[30,31,41,42], l'insécurité alimentaire est liée à des troubles d'apprentissage et de comportement, à une santé globale moins favorable et à un risque accru de maladies chroniques[32,41]. À long terme, elle contribue à une mortalité prématurée[43] et engendre des coûts importants pour le système de santé[33,39].



Qu'entend-on par sécurité alimentaire?

La sécurité alimentaire signifie que toutes les personnes ont, en tout temps, un accès physique et financier à des aliments suffisants, nutritifs et adaptés à leur culture, qui leur permet de vivre une vie saine et active. Elle suppose à la fois la disponibilité des aliments et la capacité réelle des ménages à se les procurer de façon stable, sans compromettre d'autres besoins essentiels[25].

Concrètement, comment se traduit l'insécurité alimentaire?

Même lorsque des aliments sont disponibles sur le territoire, toutes les personnes n'y ont pas un accès stable et suffisant. L'insécurité alimentaire survient lorsque l'accès à des aliments sains et la capacité de se les procurer par des moyens socialement acceptables sont limités ou incertains, principalement en raison d'un manque de ressources financières[29]. Elle ne relève ni d'un manque de volonté ni d'un déficit de connaissances, mais découle de contraintes structurelles liées aux conditions de vie, à l'organisation du territoire et aux systèmes en place.

L'insécurité alimentaire s'inscrit sur un continuum qui peut évoluer dans le temps, allant de l'inquiétude face à l'accès aux aliments jusqu'à des situations plus sévères de privation. Au Québec, elle suit un gradient social clair : plus les ménages vivent des conditions de précarité matérielle et sociale, plus le risque est élevé[44]. Elle constitue ainsi un indicateur des inégalités sociales et territoriales[29].



Au Canada, la probabilité de vivre une situation d'insécurité alimentaire a fortement augmenté au cours des dernières années, passant de 16,8 % en 2019 à 22,9 % en 2023[26]. Au Québec, 20,1 % des adultes vivaient en situation d'insécurité alimentaire en novembre 2025[45]. Bien que les ménages à faible revenu demeurent les plus touchés, les profils deviennent plus diversifiés : de plus en plus de ménages à revenu moyen, voire élevé, sont touchés par cette problématique[26]. En 2025, 20,6 % des ménages québécois ayant eu recours à l'aide alimentaire avaient un emploi comme principale source de revenus[46].

À l'échelle locale, cette tendance se reflète clairement dans le quartier. Les organismes communautaires, dont La Ruche Vanier, observent une augmentation marquée des demandes d'aide alimentaire d'urgence. Entre avril 2023 et mars 2024, 989 dépannages alimentaires d'urgence ont été réalisés, comparativement à 1 379 entre avril 2024 et mars 2025, soit une hausse de 39,4 %[47,48].

Plusieurs autres demandes n'ont par ailleurs pas pu être comblées en raison de ressources humaines et alimentaires limitées.

L'ensemble de ces données démontre que l'insécurité alimentaire constitue une problématique en forte croissance dans Vanier. Cette situation est particulièrement préoccupante dans un contexte où la population vaniéroise présente plusieurs facteurs de vulnérabilité sociale et économique qui augmentent l'exposition à l'insécurité alimentaire, renforçant ainsi l'importance d'agir à l'échelle locale.

Au-delà de ses impacts sur la santé, l'insécurité alimentaire affecte profondément la qualité de vie et la dignité des ménages. Elle génère un stress constant lié à la satisfaction des besoins de base et peut accentuer le sentiment d'exclusion sociale[49–51]. La littérature démontre que les populations vivant en situation de défavorisation matérielle et sociale sont disproportionnellement touchées par l'insécurité alimentaire, contribuant ainsi à creuser les inégalités sociales et territoriales[28,29,52]. Agir sur la sécurité alimentaire constitue donc un levier essentiel pour améliorer la santé collective et réduire ces inégalités[29].

Dans une perspective de TSÉ, la sécurité alimentaire doit être comprise comme un enjeu transversal, étroitement lié à d'autres déterminants sociaux de la santé tels que le revenu, le logement, la mobilité et l'accès aux services[27]. Elle invite à porter un regard global sur les conditions qui structurent l'accès à l'alimentation au quotidien, au-delà de la seule disponibilité des aliments.

L'ensemble de ces éléments explique pourquoi la sécurité alimentaire occupe une place centrale dans cette démarche visant à améliorer la qualité de vie et le pouvoir d'agir des Vaniérois-es. Elle est envisagée à la fois comme un enjeu important de santé publique à l'échelle locale et comme un levier de justice sociale. Comprendre les réalités vécues par les résident-e-s et les enjeux d'accès à une alimentation saine et adéquate apparaît essentiel pour orienter des pistes d'action concrètes, équitables et adaptées au territoire.

L'environnement alimentaire de Vanier : une offre peu accessible

Constat 1

L'offre alimentaire du quartier repose principalement sur des commerces de grande surface, situés aux périphéries du quartier, dans des secteurs peu conviviaux pour les déplacements actifs à pied et à vélo.



L'environnement alimentaire joue un rôle central dans la sécurité alimentaire des populations, puisqu'il regroupe l'ensemble des lieux et des conditions qui influencent l'accès aux aliments, incluant les commerces alimentaires (épiceries, supermarchés, dépanneurs, restaurants), les ressources communautaires d'approvisionnement et de distribution, ainsi que l'aménagement du territoire et les modes de déplacement qui permettent d'y accéder[53–59]. La capacité des ménages à s'alimenter adéquatement ne dépend donc pas uniquement de leurs revenus ou de leurs choix individuels, mais aussi de l'organisation de l'offre alimentaire sur le territoire et de son accessibilité réelle[53].

À Vanier, l'environnement alimentaire présente plusieurs caractéristiques associées à une accessibilité inégale aux aliments. Comme observé dans d'autres quartiers marqués par une défavorisation matérielle et sociale, l'offre alimentaire disponible dans certains secteurs est composée de commerces offrant des produits alimentaires à faible valeur nutritive, tandis que l'accès à des aliments frais, sains et abordables demeure plus limité [54,56–66]. Ce type d'aménagement correspond à ce que la littérature décrit comme des marais alimentaires, soit des secteurs où l'accessibilité géographique à des aliments de moindre qualité nutritionnelle est particulièrement élevée[67].

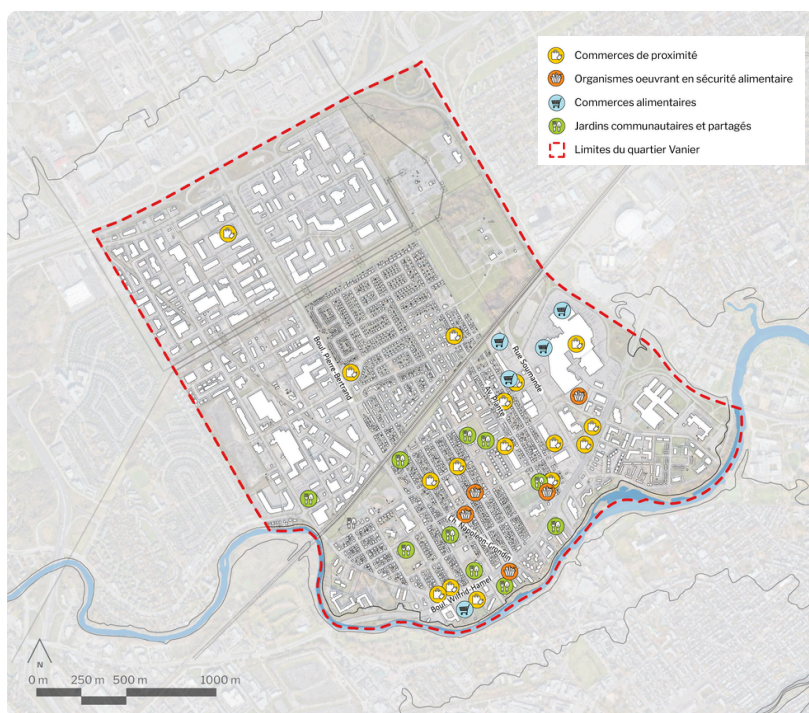


Figure 10 : carte de l'offre alimentaire de Vanier

Bien que plusieurs commerces alimentaires soient présents sur le territoire, leur répartition spatiale constitue un enjeu important. Une part significative de l'offre repose sur des commerces de grande surface situés en périphérie du quartier, dans des secteurs principalement orientés vers les déplacements automobiles.

Pour les résident·e·s vivant dans les secteurs plus résidentiels ou ne possédant pas de voiture, ces distances représentent un obstacle concret à l'accès régulier à une alimentation diversifiée et abordable.

Les consultations citoyennes menées dans le cadre de la démarche mettent en évidence des défis récurrents liés à l'accès quotidien à l'alimentation, notamment le prix élevé des aliments, le manque de produits locaux disponibles et la distance importante à parcourir pour accéder aux principaux pôles alimentaires commerciaux.

« Sinon oui, j'ai le IGA qui est à 350 mètres, mais le IGA, ce sont souvent des prix de dépanneur. C'est vraiment plus cher. »

Dans un contexte où les commerces alimentaires de proximité sont peu nombreux, plusieurs ménages doivent planifier leurs déplacements en fonction des pôles périphériques, ce qui complexifie l'organisation des courses et limite la spontanéité des achats alimentaires. Cette réalité est particulièrement contraignante pour les personnes qui se déplacent à pied ou à vélo, pour qui les distances à parcourir représentent à la fois un effort physique important et un investissement de temps considérable.

Les données recueillies lors des consultations citoyennes illustrent clairement cette contrainte. Plusieurs résident·e·s ont exprimé que, sans voiture, l'accès aux commerces alimentaires devient rapidement exigeant, voire décourageant, surtout lorsqu'il faut transporter des sacs d'épicerie volumineux et lourds sur de longues distances.

« Non, en fait, moi ça ne paraît pas, mais j'ai des enjeux de douleur chronique. Des petites distances pour quelqu'un en santé, pour moi ça peut représenter un marathon. [...] Partir, puis aller au Super C à pied, puis revenir avec mes deux poulets, c'est juste impossible de faire ça à pied. »

« Moi, j'aimerais vraiment ne pas être obligée de prendre Communauto pour aller faire mon épicerie, mais j'ai de la misère à faire du vélo pour moi-même, donc je ne m'imaginais pas avec mes quatre sacs remplis. Ce n'est pas réaliste dans mon cas. Donc oui, Vanier, c'est fait pour le char. »

À l'inverse, le fait de posséder une automobile réduit fortement ces contraintes et permet de multiplier les sources d'approvisionnement.

« Tout est proche quand tu as un char parce que là, tu peux faire la run des épiceries en cherchant les rabais à gauche et à droite. »

Ainsi, la localisation périphérique des commerces alimentaires influence l'accessibilité et contribue à créer des inégalités dans l'accès à une alimentation saine et abordable, en fonction des capacités de déplacement des résident·e·s.



Figure 11 : Chemin escarpé que les résident-e-s utilisent pour accéder au pôle alimentaire Soumande / Fleur de Lys

Des déplacements actifs peu conviviaux

Au-delà de la distance, la qualité des déplacements actifs joue un rôle central dans l'accessibilité aux commerces alimentaires. Tel qu'énoncé dans la précédente section portant sur la mobilité, à Vanier, plusieurs caractéristiques de l'aménagement du territoire rendent les déplacements à pied et à vélo peu conviviaux, voire difficiles. Ces conditions varient selon les saisons et influencent directement la capacité des résident-e-s à se rendre aux commerces alimentaires.

En période estivale, la présence d'îlots de chaleur, le manque d'ombre et l'absence d'espaces de repos rendent les déplacements à pied plus éprouvants, particulièrement pour les personnes âgées, les familles avec de jeunes enfants et les personnes ayant des limitations physiques.

En hiver, la neige, la glace, le froid et l'entretien inégal des trottoirs compliquent également les déplacements, augmentant les risques de chutes et la fatigue associée aux trajets. D'ailleurs, la photo à la figure 11 met en évidence un chemin de désir emprunté par la population pour accéder au Super C à partir de l'avenue Plante :

« Il y a des tronçons de trottoirs qui ne sont pas déneigés l'hiver. Par exemple en passant par la rue Turcotte en arrière, il y a un passage pour aller à la Fruiterie 440. [...] Ça fait 25 ans que les gens demandent de déneiger ce bout-là. »

« C'est difficile, surtout que la population vieillit. Puis, au niveau du transport actif, [...] il n'y a pas de banc, pas d'arbres au niveau des rues pour se protéger des îlots de chaleurs. »

« Moi je suis déjà tombée parce qu'il y avait des trous dans les trottoirs, ce n'était pas égal. »

Ces contraintes saisonnières compliquent les déplacements actifs, obligeant plusieurs résident-e-s à limiter leurs déplacements ou à utiliser des moyens alternatifs qui répondent parfois moins bien à leurs besoins.

Des infrastructures peu adaptées aux besoins quotidiens

Les infrastructures actuelles soutiennent peu les déplacements actifs. Le manque de bancs, d'espaces de repos et d'aménagements favorables à l'accessibilité universelle rend les trajets plus exigeants physiquement pour les personnes qui se déplacent à pied, d'autant plus avec des sacs d'épicerie.



« Pour les résidents [du Manoir Sully], c'est difficile d'aller à l'épicerie en marchette avec un escalier [sur la rue Blouin] ou de faire un grand tour pour aller à l'épicerie quand ils n'ont pas d'auto, puis c'est difficile de revenir avec des sacs. »



Figure 12 : Escalier entre l'avenue Plante et l'avenue Rousseau, sur la rue Blouin

Pour les personnes à mobilité réduite et celles qui circulent en fauteuil roulant, les enjeux d'accessibilités sont d'autant plus importants puisque les aménagements actuels ne leur permettent pas toujours de circuler de manière sécuritaire.

Pour les déplacements à vélo, l'éloignement des stations ÀVélo des pôles alimentaires commerciaux, combiné au manque de pistes cyclables continues et sécuritaires, limite l'utilisation de ce mode de transport pour faire l'épicerie[68].



« Si tu circules autour du IGA, il n'y a pas de place pour les piétons, il n'y a pas de trottoirs et c'est encore pire pour ceux en chaises roulantes. Moi, j'embarque sur le gazon pour ne pas me faire frapper, mais pour eux il n'y a rien. »

**« Au IGA, quand on veut traverser au piéton, on doit presque se mettre dans la rue parce que le trottoir est trop haut. »
(Résidente en fauteuil roulant)**



« C'est vrai qu'il n'y a pas nécessairement l'infrastructure pour le vélo dans le quartier. Moi, je suis assez à l'aise à vélo, donc ça va, mais je me dis que pour quelqu'un qui voudrait circuler à vélo de manière plus sécuritaire, ce n'est pas toujours évident. La voiture prend beaucoup de place et elle ne porte pas souvent attention aux autres modes de transport, comme la marche ou le vélo, il y a donc toujours potentiellement un risque d'avoir un accident. »

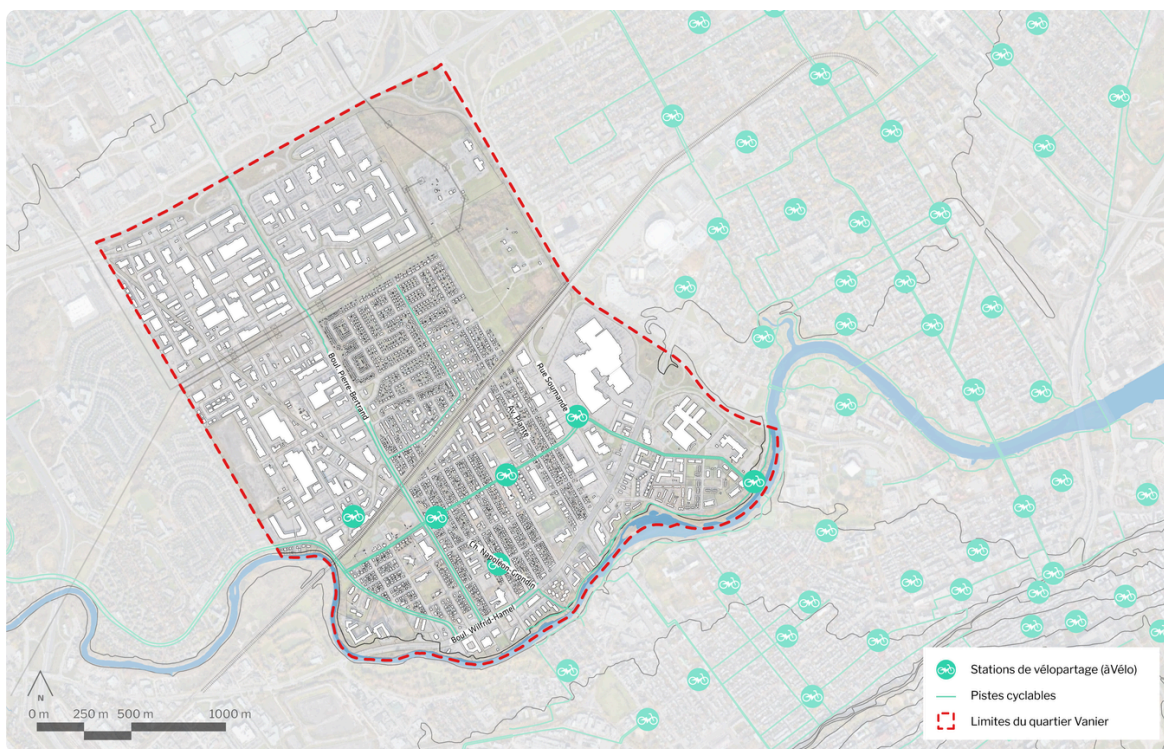


Figure 13 : Carte des pistes cyclables et stations ÀVélo

Convivialité des lieux et sentiment d'insécurité

Plusieurs secteurs menant aux commerces alimentaires, notamment Soumande / Fleur de Lys et le Boulevard Wilfrid-Hamel, longent de larges artères routières rapides et bruyantes. Cette configuration accentue le sentiment d'inconfort et d'insécurité chez les piéton-ne-s et cyclistes, réduisant l'attrait des déplacements actifs[69].

Ainsi, l'environnement alimentaire de Vanier ne peut être analysé uniquement à partir de la présence ou de l'absence de commerces alimentaires. Il est façonné par leur localisation, l'accessibilité réelle à pied ou à vélo, les contraintes saisonnières, ainsi que le sentiment de sécurité vécu durant les déplacements. Ces facteurs influencent directement la capacité des résident-e-s à se procurer des aliments de manière autonome, régulière et adéquate, en particulier pour les personnes âgées ou à mobilité réduite, les ménages à faible revenu et les ménages sans voiture.

« Quand on va dans le coin de la Fruiterie 440 et qu'on veut aller plus haut, on se retrouve à passer dans une espèce de chassé-croisé d'entrées qui ne sont pas alignées. Les autos font juste regarder les autos, et les piétons doivent s'imposer pour passer, quand techniquement ils devraient nous laisser traverser, mais personne ne le fait. Moi je me sens plus en sécurité d'aller sur Soumande en auto... Mais ça n'a pas de bon sens. »



Un transport en commun qui donne faim

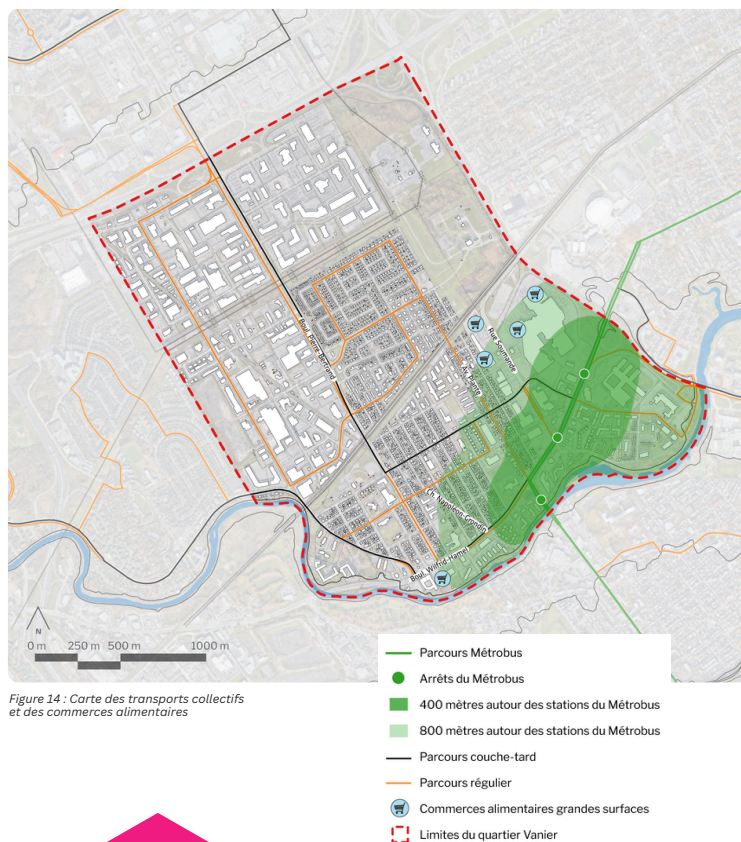
Constat 2

L'accès aux commerces alimentaires en transport collectif est peu efficace pour les besoins quotidiens.

L'accessibilité aux commerces alimentaires ne dépend pas uniquement de leur présence sur le territoire, mais aussi de la capacité réelle des résident·e·s à s'y rendre de façon efficace et prévisible. À Vanier, pour les ménages qui dépendent du transport collectif, se rendre aux grandes épiceries situées aux extrémités du quartier est souvent compliqué et peu pratique pour les besoins de tous les jours.

Pour plusieurs résident·e·s, le transport collectif constitue la principale alternative à l'automobile pour l'approvisionnement alimentaire. Toutefois, dans sa configuration actuelle, il répond difficilement aux besoins liés aux courses régulières. En pratique, la plupart des autobus qui desservent le secteur passent aux heures et les annulations ainsi que les retards compliquent l'arrimage des horaires, surtout pour le retour à domicile. S'il peut être possible pour certaines personnes de planifier leur départ à l'heure exact d'un autobus pour se rendre à l'épicerie, le retour demeure souvent plus complexe et moins prévisible.

Cette imprévisibilité réduit la fiabilité du transport collectif pour des déplacements réguliers liés à l'alimentation, limitant l'autonomie des ménages et leur capacité à faire leurs courses.



« Elle passe aux 30 minutes ou à l'heure et [pour le retour] tu dois attendre 1h30 pour prendre la prochaine. »

« C'est un peu lourd ce qu'on achète, parce qu'on ne va pas à l'épicerie tous les jours. Et la fin de semaine, les bus se font plus rares, donc ça pèse un peu. Même si on aime la marche, ça pèse. »

Par ailleurs, le temps total de déplacement en transport collectif est jugé élevé par plusieurs résident·e·s. Dans bien des cas, il ne permet pas de gagner du temps comparativement à la marche ou à d'autres modes de déplacements, surtout en tenant compte des temps d'attente, des correspondances et des distances à parcourir à pied entre le domicile, les arrêts et les commerces alimentaires, notamment dans le pôle Soumande / Fleur de Lys. Ces contraintes sont amplifiées lorsqu'il faut transporter des sacs lourds ou volumineux.

« Parce que les autobus ne passent pas par là. (...) Tu dois marcher une vingtaine de minutes pour trouver un autobus. »

« Ce que fait le RTC, pour aller au Fleur de Lys, c'est qu'il nous dépose sur le boulevard Hamel. Mais si on veut aller au Walmart, c'est vraiment loin. Il nous laisse à presque dix minutes de marche, à ma vitesse. Moi je trouve que c'est plus long que mon trajet complet en autobus. »

Pour les personnes à mobilité réduite, les personnes âgées et les familles avec de jeunes enfants, ces contraintes sont encore plus importantes. L'absence d'infrastructures adaptées aux arrêts, comme les abribus et les bancs, rend l'attente difficile et limite l'utilisation du transport collectif pour l'approvisionnement alimentaire[70].



« Ce n'est pas facile de prendre l'autobus avec la poussette. »

Ainsi, bien que le transport collectif représente une option essentielle pour une partie des résident·e·s, ses limites actuelles en matière de fréquence, de fiabilité et d'accessibilité en font un mode de déplacement peu adapté aux besoins alimentaires quotidiens. Ces contraintes restreignent l'autonomie de certains ménages et contribuent à renforcer les inégalités d'accès aux commerces alimentaires sur le territoire.



Vulnérabilités sociales et effets cumulés sur l'accès à l'alimentation

Les contraintes liées à l'organisation de l'offre alimentaire, à l'aménagement du territoire et aux conditions de déplacement n'affectent pas l'ensemble de la population de manière uniforme. À Vanier, elles s'inscrivent dans un contexte sociodémographique marqué par la présence de plusieurs groupes particulièrement vulnérables à l'insécurité alimentaire, ce qui amplifie leurs effets sur la capacité réelle des ménages à accéder à une alimentation suffisante, saine et abordable.

Notamment, le quartier se distingue par une forte proportion de locataires, de personnes vivant seules, de ménages monoparentaux, ainsi que par une population vieillissante et une présence notable de personnes immigrantes[4].

Ces profils sont reconnus dans la littérature comme étant plus à risque de vivre de l'insécurité alimentaire, notamment en raison de revenus plus faibles ou instables, de réseaux de soutien parfois limités, de contraintes liées à la conciliation travail-famille, ainsi que de barrières linguistiques ou culturelles pouvant compliquer l'accès à certains services[26,29,32,52,71].

La proportion élevée de locataires constitue un facteur de vulnérabilité particulièrement important : les ménages locataires ont 131 % plus de chances de vivre une situation d'insécurité alimentaire que les ménages propriétaires[71].

Dans un contexte de hausse des loyers et de pression accrue sur le marché locatif, plusieurs ménages consacrent une part croissante de leur revenu aux coûts liés au logement, réduisant ainsi les ressources disponibles pour l'alimentation[71]. Cette situation force fréquemment les ménages à choisir entre se nourrir adéquatement et répondre à d'autres besoins essentiels, tels que se loger, se déplacer ou assumer des dépenses liées à la santé et à l'éducation.

À ces réalités s'ajoute un niveau élevé de défavorisation matérielle et sociale, qui limite les marges de manœuvre des ménages face à l'augmentation du coût des aliments et des services essentiels[26]. Dans ce contexte, les contraintes liées à l'environnement alimentaire prennent une ampleur particulière : l'éloignement des commerces, la difficulté des déplacements et l'absence d'alternatives accessibles renforcent les obstacles à l'approvisionnement alimentaire.

Ainsi, à Vanier, l'environnement alimentaire et l'aménagement du territoire interagissent avec des vulnérabilités sociales et matérielles déjà présentes et contribuent à renforcer les inégalités en matière d'accès à une alimentation adéquate. Ces constats soulignent l'importance d'agir simultanément sur les dimensions sociales, territoriales et structurelles pour réduire durablement les inégalités alimentaires à l'échelle locale.

« Nous, on calcule les revenus et ce que les gens paient. Ils gagnent de l'argent, mais ils le donnent tout dans le loyer, et il ne leur en reste pas beaucoup pour manger. »

« Dans le quartier, il y a Marie-de-l'Incarnation avec des logements subventionnés, mais à part de ça, les autres logements, je ne sais pas comment les gens font pour arriver et pour manger. »

Un besoin vital, un accès inégal

Dans le secteur, l'accès à une alimentation saine et abordable demeure inégal et influence directement la qualité de vie des résident-e-s, en particulier pour les ménages les plus vulnérables. Ces inégalités alimentaires ne relèvent pas de choix individuels, mais s'inscrivent dans des conditions territoriales et sociales qui façonnent l'accès réel aux ressources d'approvisionnement.

La sécurité alimentaire apparaît étroitement liée à l'aménagement du territoire et aux conditions de mobilité. La dépendance à l'automobile, combinée à des parcours peu favorables aux déplacements actifs et collectifs, limite l'accès aux aliments pour plusieurs groupes, tout en accentuant les écarts de vulnérabilité entre les ménages selon leurs capacités de déplacement.

Ces constats rappellent que Vanier n'est pas en difficulté par hasard. Les vulnérabilités observées sont le produit de dynamiques structurelles et de choix d'aménagement qui interagissent avec des réalités sociales déjà fragilisées. Elles s'inscrivent également dans un contexte plus large de transformations du quartier, marqué par des pressions foncières et des changements démographiques qui influenceront durablement l'accès aux ressources et aux services.

Dans cette perspective, la sécurité alimentaire doit être comprise comme un enjeu transversal, indissociable des questions de mobilité, de verdissement et de requalification de l'espace public. Elle nécessite une action concertée et participative, capable d'agir simultanément sur les conditions sociales et territoriales qui structurent le quotidien des résident-e-s et de soutenir une TSÉ ancrée dans les réalités locales.



Les espaces verts et le verdissement du quartier

Mise en contexte

La présence d'espaces verts en milieu urbain est reconnue comme un facteur favorisant la qualité de vie dans un quartier. Plus précisément, le verdissement urbain offre de nombreux avantages pour la santé mentale et physique des personnes qui fréquentent ces lieux[72]. Ils favorisent la pratique d'une activité physique et le développement de liens sociaux, en créant des tiers lieux de rencontres et de socialisation au cœur des communautés. Ils contribuent à une diminution de la détresse, de l'anxiété, de symptômes dépressifs, du stress et des sentiments de solitude et d'isolement[73]. Les espaces verts ont également des avantages écosystémiques, c'est-à-dire des impacts positifs non seulement sur la population, mais aussi sur l'environnement. Les zones de verdissement participent à la lutte contre les changements climatiques, au maintien de la biodiversité, à la création d'îlots de fraîcheur et à la captation de polluants atmosphériques[74].

Qui plus est, les bénéfices associés aux espaces verts seraient plus grands pour les populations plus défavorisées[75]. Or, les quartiers défavorisés sont souvent oubliés par les autorités publiques responsables de la protection et de l'aménagement d'espaces verts. Dans plusieurs villes du Québec, les secteurs à faible revenu accueillent souvent moins de végétalisation et l'accès à des parcs ou des arbres est plus limité, ce qui creuse les inégalités environnementales et sociales[76]. Défavorisé économiquement, Vanier est l'un de ces quartiers qui ont été négligés par les décideurs politiques en matière d'aménagement et de préservation d'espaces verts.

Les résident·e·s de Vanier l'observent très bien, comme tendent à démontrer leurs réponses lors des consultations de la dernière année. Ils et elles ont parlé des espaces verts non seulement comme une amélioration souhaitable sur le plan environnemental, mais aussi comme une mesure de justice sociale favorisant un accès équitable à la nature et à ses bienfaits pour la santé, le lien social, le sentiment de bien-être et la dignité des personnes.



Vanier et sa canopée

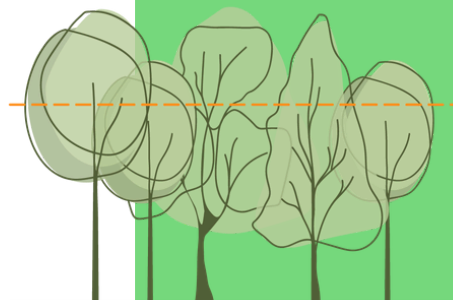
Constat 1

Vanier dispose d'une faible canopée.

Vanier dispose d'une faible couverture arborée comparativement à la moyenne du reste de la ville de Québec. En 2021, Vanier se classait au deuxième rang des quartiers de la ville de Québec ayant le plus faible taux de couverture végétale, juste après Saint-Jean-Baptiste[78]. Non seulement Vanier démontre une inégalité entre les quartiers de la ville, mais aussi au sein même de son territoire. La section résidentielle située au *nord*, communément nommée le secteur « en haut » de la voie ferrée, possède une proportion de couverts arborés plus importante que la section résidentielle au *sud*, soit la section « en bas » de la voie ferrée. En effet, le secteur *nord* est caractérisé par un profil sociodémographique plus aisé, où les gens sont principalement propriétaires de leur maison et de leur terrain. Ainsi, un plus grand nombre d'arbres matures composent cette partie du territoire.



« Surtout dans le secteur à proximité de la maison [au Nord du quartier]. Il y a des gros arbres et des parcs. L'été il fait chaud [dans Vanier], c'est un îlot de chaleur. Par contre, c'est plus frais dans le secteur au nord du chemin de fer. »



CANOPÉE
Partie supérieure des arbres

Définition de la canopée

La canopée constitue le dessus des arbres directement exposé au soleil et produisant ainsi une ombre au sol. Elle représente aussi tous les espaces végétaux vivants et ayant un impact environnemental sur son territoire[77].

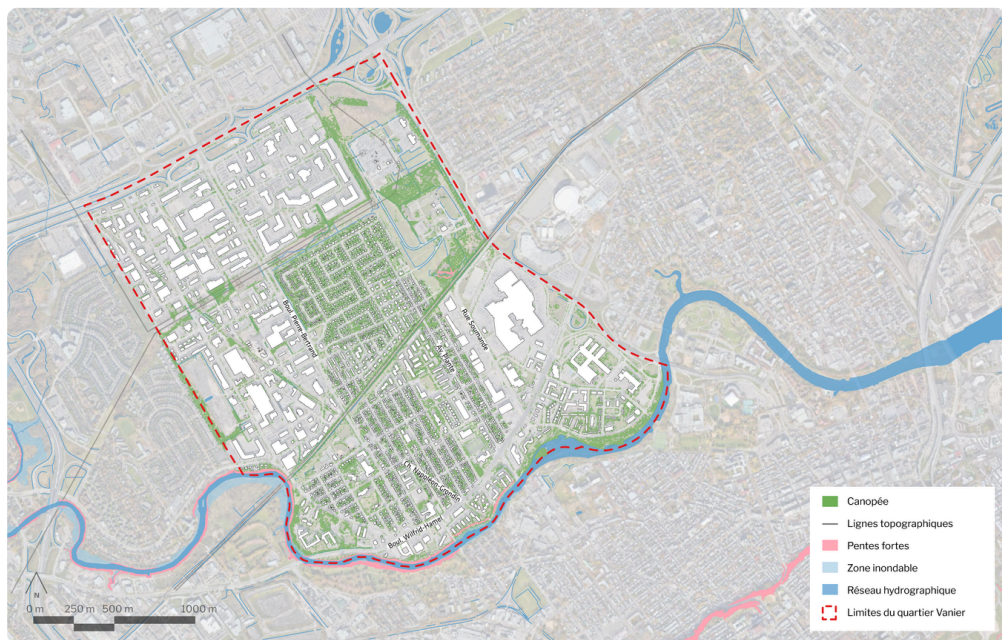


Figure 15 : Carte de la canopée

Cette disparité de couverture arborée entre les secteurs plus aisés et moins aisés d'un même quartier n'est pas unique à Vanier. La recherche démontre que les inégalités socioéconomiques se reflètent souvent dans la distribution de la canopée urbaine, créant une « injustice environnementale » où les populations les plus vulnérables bénéficient le moins des bienfaits de la végétation urbaine[79]. De plus, le statut de propriété influence directement la présence d'arbres matures, puisque les propriétaires ont généralement plus de contrôle et de ressources pour planter et entretenir des arbres sur leur terrain que les locataires[80].

Les données de la Ville de Québec démontrent le faible taux de canopée observé par la population vaniéroise. Le bilan 2015-2020 de la Ville de Québec indique que l'indice de canopée de Vanier est passé de 13 % en 2015 à 14 % en 2020[78]. Cette légère augmentation de 1 % sur une période de cinq ans s'expliquerait principalement par la croissance naturelle des arbres existants, qui élargissent progressivement la surface couverte par la canopée. Ainsi, l'impact de cette faible canopée se fait même ressentir dans le quotidien de la population :

« Moi je trouve qu'il devrait y avoir des arbres partout. Je fais le parallèle avec Limoilou, qui est plus vieux : les rues sont bordées d'arbres et y'a plein d'oiseaux là-dedans. Ici, il n'y en a pas beaucoup. Moi, je trouve ça très important les arbres. Ils ont commencé à en planter un petit peu quand ils ont fait [...] des sortes de gonflements de trottoir. Quand je m'en vais chez nous, ils ont réaménagé la rue et ils ont mis des îlots comme ça. C'est tannant parce que ça enlève des places de stationnement, mais c'est beau parce que c'est des arbres et ça attire les oiseaux. »

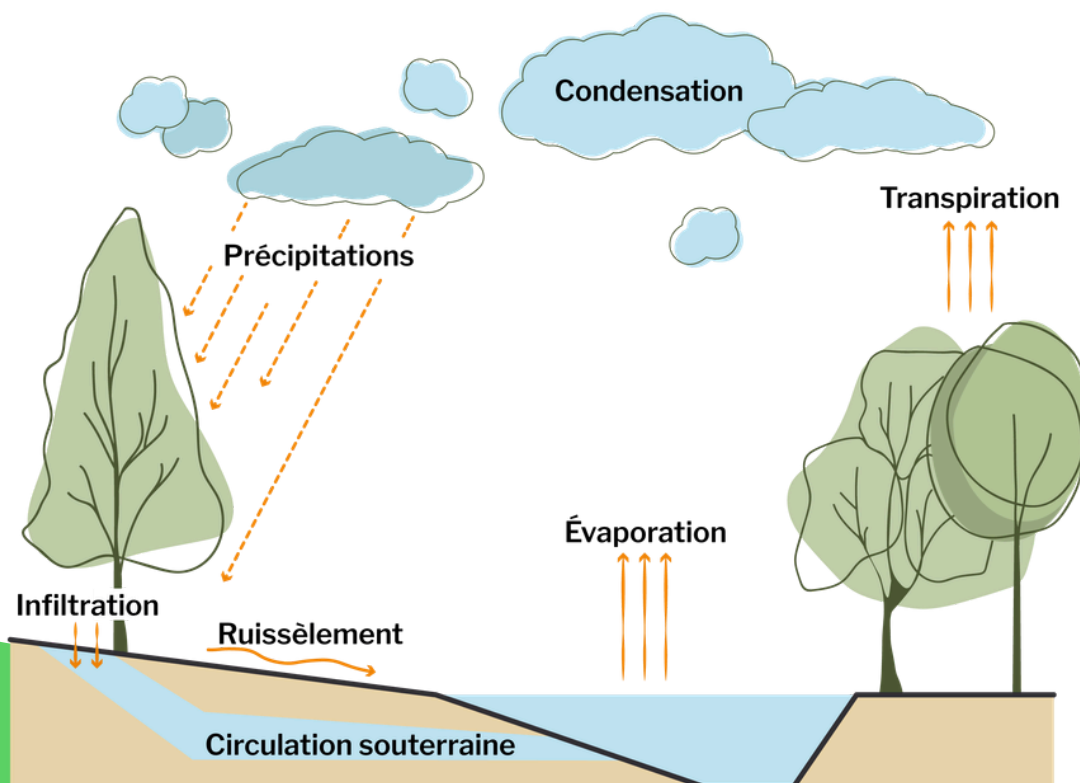
« Oui, puis ça fait un point d'ombre. Quand il fait 40 degrés, bien ce n'est pas pire d'avoir un coin d'ombre. Si tu es en train de cuire sur le trottoir, une personne âgée en marchette peut s'arrêter au point d'ombre, prendre un petit break et continuer sa marche après. »

Cette faible couverture arborée soulève des enjeux importants pour le quartier. Les arbres urbains contribuent à la réduction des îlots de chaleur en diminuant les températures ambiantes par l'ombrage et l'évapotranspiration, améliorent la qualité de l'air en absorbant les polluants atmosphériques et le dioxyde de carbone, et favorisent la biodiversité en créant des habitats pour diverses espèces de faune et de flore[81]. Le déficit de couverture arborée suggère donc un besoin d'interventions ciblées en verdissement pour améliorer la qualité de vie des résident·e·s et renforcer la résilience du quartier face aux changements climatiques.

« C'est plus frais quand il y a de l'ombre, ça doit être plus frais dans l'air. La chaleur touche les feuilles et elle [s'en va] au lieu de s'installer dans l'air ou sur le sol. Je ne sais pas comment ça se dissipe, mais c'est la même quantité de chaleur qui arrive sur la feuille au lieu que ce soit sur l'asphalte. »

Ces impacts se répercutent directement sur la population vaniéroise, mettant en évidence que le verdissement, l'augmentation de la canopée et la revalorisation de la place de l'arbre constituent des leviers essentiels pour améliorer à la fois la qualité de vie des résident·e·s et la qualité de l'environnement.

Cette réalité souligne l'importance d'interventions ciblées en verdissement qui priorisent davantage la section *sud* du quartier, afin de réduire les inégalités environnementales et d'offrir à tous·tes un accès équitable aux bienfaits de la canopée urbaine.



Un quartier bétonné

Constat 2

La présence de nombreuses surfaces minéralisées et sans couvert végétal accentue les zones d'îlots de chaleur.

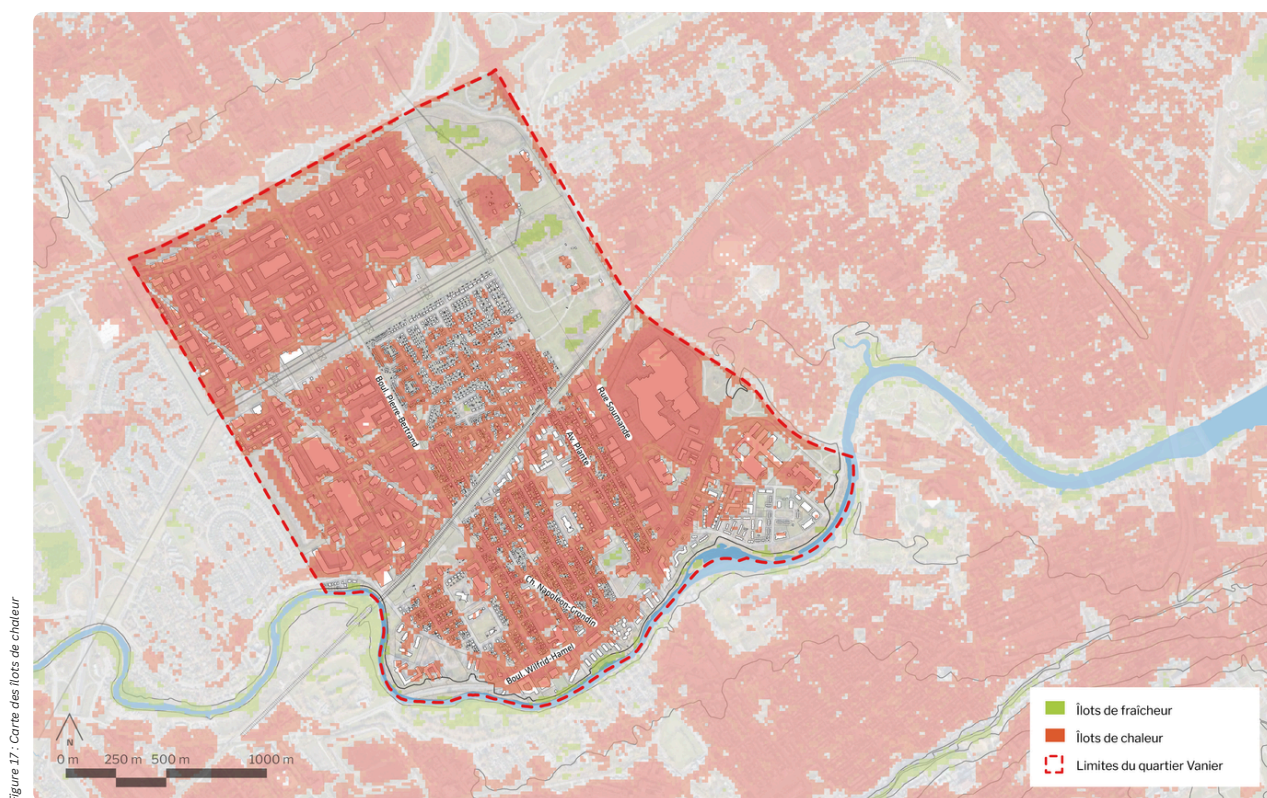
Un îlot de chaleur, c'est une zone dans une ville où la température est beaucoup plus élevée que dans les secteurs environnants, avec une différence qui peut aller de 5 °C à 10 °C par rapport à la moyenne[74].

Historiquement, Vanier s'est développé avec de larges rues asphaltées et une structure routière qui est demeurée relativement inchangée. La forte présence de ces surfaces minéralisées, comme l'asphalte et le béton, combinée à un manque marqué de végétation, accentue considérablement les îlots de chaleur urbains.

Cette différence de degré s'explique par plusieurs facteurs directement liés à l'aménagement du territoire. L'asphalte, par exemple, retient fortement la chaleur et empêche l'eau de s'infiltrer dans le sol. Ce phénomène, appelé imperméabilisation des sols, limite les processus naturels de refroidissement[82]. Dans le quartier, ce ne sont pas seulement les routes qui posent un problème. Le grand nombre de toitures noires ou de couleurs foncées, particulièrement dans le secteur industriel, intensifie davantage l'accumulation de chaleur. Ces grandes surfaces sombres absorbent la chaleur solaire durant la journée et la relâchent lentement en soirée, augmentant ainsi la température ressentie dans le quartier.

Une citoyenne expliquait bien ce phénomène avec son vécu dans le quartier :

« Chez nous c'est le meilleur exemple. En avant, on n'a pas d'arbres : la rue est large et il y a le stationnement du CHSLD. En arrière, on a un arbre vraiment mature. Puis, dans la cour en arrière c'est super frais, donc on voit l'effet des arbres. Nous autres, on a une haie de cèdres et notre cour c'est comme un îlot de fraîcheur. Quand il fait trop chaud, c'est plus en arrière qu'on est. On voit l'effet directement. »



Simplement dans le quartier industriel, les surfaces imperméables sont facilement observables par vue aérienne. Elles contribuent directement à l'intensification des îlots de chaleur, au détriment du confort et du bien-être des résident-e-s. L'absence d'une canopée suffisante, qui pourrait offrir de l'ombre et favoriser le rafraîchissement naturel, amplifie encore davantage ces effets.

En plus de la minéralisation du territoire, la forte utilisation de l'automobile contribue également à augmenter les températures. Dans l'arrondissement Les Rivières, 86,9 % des déplacements se font en voiture[18]. Cette dépendance à la voiture, qui est expliquée plus en détail dans la section portant sur la mobilité, contribue directement à la formation d'îlots de chaleur, que ce soit par la chaleur dégagée par les véhicules eux-mêmes ou par la présence de vastes stationnements asphaltés dépourvus de végétation[74].



« [La présence de canopée] c'est super important, juste pour bien se sentir. Surtout avec le réchauffement climatique, quand il fait 40 dehors, 45 avec l'humidex, puis que tu es entouré d'asphalte et de béton, c'est vraiment l'enfer. »

Ces zones de forte chaleur, bien visibles sur la carte des îlots de chaleur, soulèvent des préoccupations importantes pour la population vaniéroise. En 2021, le recensement indiquait que 34,4 % de la population était âgée de 65 ans et plus et qu'environ 20 % vivait avec un revenu inférieur à 20 000 \$ par année[4]. Ces deux groupes font partie des populations les plus vulnérables lors de fortes chaleurs car ils peuvent être davantage exposés aux facteurs de risques suivants : logements mal isolés, difficulté à accéder à des lieux frais ou risques accrus pour la santé[83]. Les études montrent qu'une augmentation d'un seul degré peut accroître le risque de complications liées à certains problèmes de santé, notamment le risque de mortalité cardiovasculaire chez les personnes âgées[83]. Or, un îlot de chaleur peut entraîner des écarts de température de 5 à 10 degrés.

« [Avec] la chaleur et l'humidité, des fois, ce n'est pas possible de sortir. Les gens restent à l'air climatisé plutôt que d'aller dehors. »

Quelque 65 % (173) des personnes consultées disaient ne pas ressentir les impacts des îlots de chaleur. Cependant 59 % (156) des personnes consultées utilisent un climatiseur. La climatisation intérieure semble être une stratégie d'adaptation aux grandes chaleurs, mais elle contribue à réchauffer la température extérieure, en raison de leur consommation d'énergie et de l'air chaud rejeté dans l'environnement[75]. La climatisation est donc à la fois une solution temporaire aux fortes chaleurs et un facteur qui contribue à l'augmentation de cette chaleur extérieure.

Par ailleurs, les personnes consultées mentionnent également devoir adapter leur quotidien lorsqu'il fait trop chaud, ce qui montre que la chaleur affecte bel et bien la vie des résident-e-s :

« Mais dans le jour, il fait trop chaud. C'est le soir seulement qu'on peut aller prendre l'air et pas trop loin. »

« En plus, on a des douleurs et la température a aussi un impact pour se déplacer. »

Ainsi, l'été, surtout lors d'épisodes de canicule exacerbés par la présence d'îlots de chaleur, devient pour plusieurs une période particulièrement difficile. Renforcer la canopée et adapter l'aménagement ne constitue donc pas qu'une amélioration esthétique : c'est un moyen concret de réduire les désagréments liés à la chaleur que vivent de nombreux Vaniérois-es.

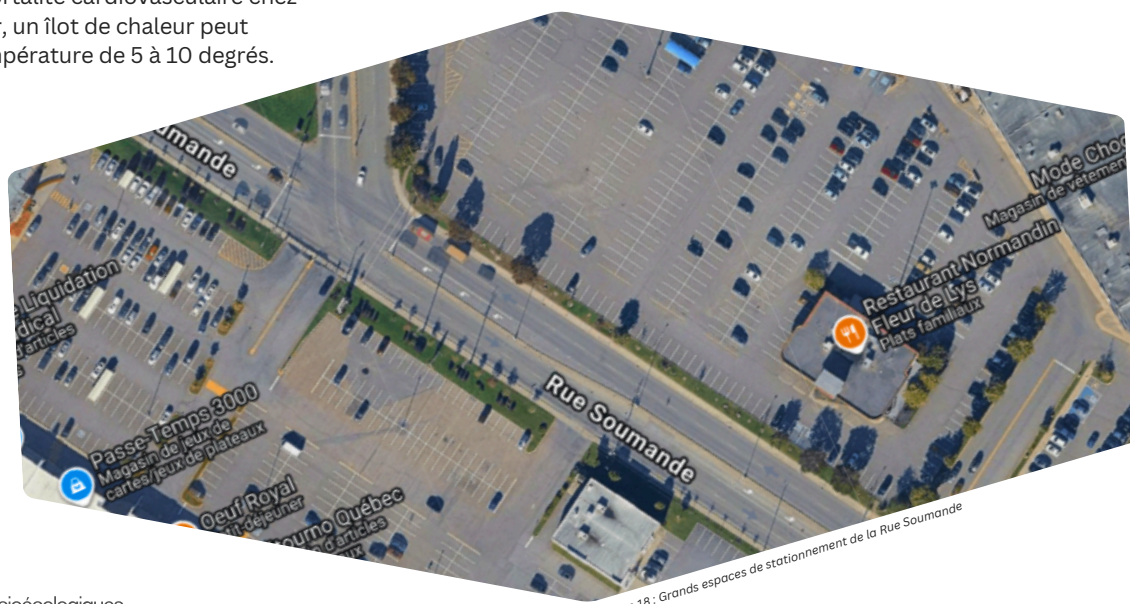


Figure 18 : Grands espaces de stationnement de la Rue Soumande

Chercher la nature à Vanier

Constat 3

Vanier dispose d'un nombre limité de parcs et d'espaces verts publics de grande superficie.

Dans le secteur se trouvent sept parcs ainsi que plusieurs bandes de terrains vagues appartenant à Hydro-Québec. Parmi les espaces verts de plus grande superficie, il y a le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victorin-Beaucage ainsi que des espaces informels comme le boisé derrière La Chapelle Spectacles.



« Tout ce que je vois comme espaces vraiment naturels qu'on a dans le quartier c'est la rivière Saint-Charles et un peu le boisé d'Hydro-Québec qui est au nord de la voie ferrée. À part ça, il n'y a pas de nature dans le quartier à mes yeux. »

Ces parcs demeurent difficilement accessibles pour une grande partie de la population, puisqu'ils se situent aux extrémités du quartier. Comme l'expliquait bien une citoyenne, la nature dans Vanier nécessite d'être cherchée :

« Pas trop loin, si tu te promènes un peu, de l'autre bord de Pierre-Bertrand, il y a beaucoup d'arbres. Où est la bibliothèque, il y a des arbres. Le long de la rivière, il y a des arbres. Si tu t'en vas dans les terrains d'Hydro-Québec, il y a des arbres. [...] Il faut peut-être la chercher la nature, mais on la trouve. »



Figure 19 : Carte des parcs et espaces verts formels et informels

D'ailleurs, les espaces verts sont répartis de manière inégale dans le quartier, ce qui influence la distance que certaines personnes doivent parcourir pour y accéder. Par exemple, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, pourtant très apprécié des résident·e·s demeure très éloigné pour une partie importante de la communauté. Des études démontrent que, pour maximiser les bienfaits sur la santé et le bien-être, un espace vert devrait idéalement se trouver à moins de 300 mètres du domicile[84]. Or, pour la majorité de la population locale, accéder au parc linéaire de la rivière Saint-Charles implique de parcourir une distance supérieure à cette recommandation. À cela s'ajoute la nécessité de traverser des artères majeures telles que le boulevard Wilfrid-Hamel ou Pierre-Bertrand, ce qui pose non seulement un enjeu de proximité, mais aussi un enjeu de sécurité important. Une participante l'exprimait très clairement :

« M'arrêter pour regarder la rivière couler sous le pont Scott, ça a un effet thérapeutique. Mais après ça, traverser le boulevard Hamel annule l'effet thérapeutique de la rivière. »

Les effets positifs des espaces verts ne sont plus à démontrer, et ils sont d'autant plus importants lorsqu'ils sont bien situés. Les bénéfices, autant physiques que mentaux, ont été mentionnés précédemment, mais il est essentiel de rappeler leurs impacts sur la vie collective. Les parcs deviennent des lieux d'interaction sociale, de cohésion sociale et de rencontre[75].

Plusieurs résident-e-s ont souligné apprécier le quartier pour les gens qui y vivent : une richesse importante à préserver. Les études montrent que ses espaces verts y jouent un rôle clé dans la réduction de l'isolement social. Ils offrent des occasions naturelles de parler à ses voisin-e-s, de s'impliquer et d'échanger[75].



« Ça permet aux enfants de se faire des ami-e-s. »

« Ça aide à rencontrer des gens. »

« Tu vas faire des rencontres avec des gens et c'est possible de communiquer avec eux. On peut se faire des amis. »

Contrairement à d'autres quartiers de Québec, Vanier ne possède pas de grands parcs centraux permettant de se rassembler, de se rafraîchir ou simplement de se reposer. Malgré les sept parcs dans le secteur, ceux-ci remplissent souvent le même rôle : modules pour enfants, un petit nombre de bancs, et quelques arbres. Une participante exprimait d'ailleurs son désir d'avoir un lieu où simplement se poser, en faisant référence aux Plaines d'Abraham :

« Ça apporte du bien-être. Il manque de grands terrains verts pour s'asseoir et pique-niquer. Ce serait un des meilleurs trucs à avoir. »

Les espaces verts ne sont pas seulement bénéfiques pour les jeunes enfants : c'est l'ensemble de la population vanieroise qui pourrait en profiter. Mais pour cela, ces espaces doivent être davantage accessibles et mieux adaptés aux besoins du quartier.



Qu'est-ce que la cohésion sociale?

La cohésion sociale réfère à l'état d'une société où les disparités sociales et économiques sont réduites, et dont les membres sont solidaires, partagent des valeurs communes et éprouvent un fort sentiment d'appartenance à leur communauté[85].

Des possibilités pour verdir le quartier

Constat 4

Vanier dispose d'un grand nombre d'espaces verts "informels" ou sous-utilisés, qui représentent une occasion d'améliorer l'accès à la nature, de favoriser la biodiversité et d'accueillir des initiatives nourricières.

Le quartier Vanier se caractérise par des rues larges, une densification résidentielle marquée et des espaces verts publics souvent laissés vacants, ce qui témoigne d'un fort potentiel pour de futurs aménagements. Plusieurs Vaniérois-es soulignent la possibilité de verdir des zones actuellement dédiées à l'automobile, comme les rues et les grands stationnements.

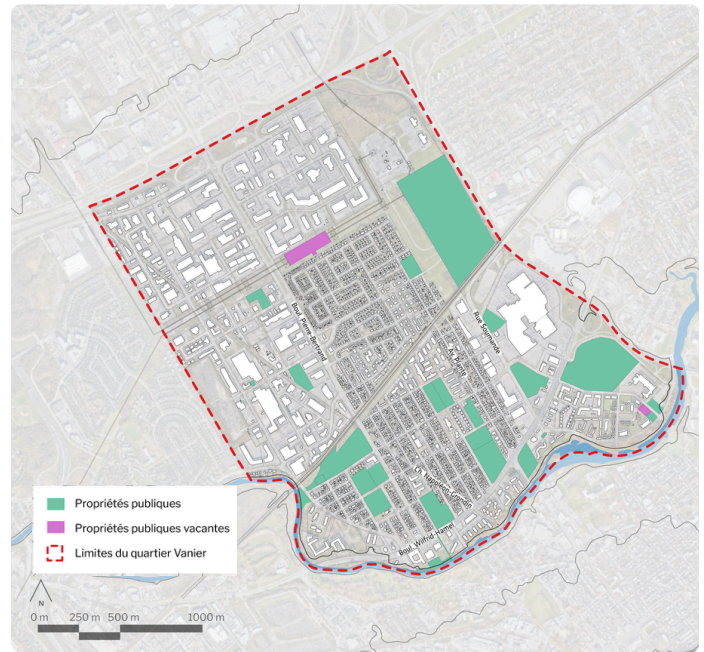


Figure 20 : Carte des propriétés publiques

« Il y a des trottoirs où on pourrait ajouter des arbres, ça rend la rue plus belle. »

« Il y a des terrains proches du chemin de fer, on pourrait planter des arbres là-bas. »

« Rétrécissez la voie et mettez des arbres sur la voie publique, c'est là qu'on va l'avoir notre bénéfice. »

Les grandes rues et les espaces de stationnement existants offrent des opportunités de déminéralisation, c'est-à-dire du retrait des surfaces bétonnées et imperméables à l'eau de pluie, ainsi que d'un verdissement. À cette possibilité s'ajoutent également plusieurs espaces gazonnés ou laissés en friche, qui pourraient accueillir des plantations de végétaux et favoriser la biodiversité. Ces espaces sont situés principalement le long de la voie ferrée qui traverse le quartier. Ces aménagements participeraient également à réduction des îlots de chaleur durant la période estivale.

De plus, la population perçoit plusieurs avantages à l'aménagement de ces espaces sous-utilisés, autant pour leur santé et leur qualité de vie, que pour l'environnement et la biodiversité.

« Il y a du potentiel dans le quartier. Il y a des terrains vagues où on pourrait vraiment faire augmenter la canopée et aussi la biodiversité de manière importante. »

« Puis on a aussi des petites ruelles. Les ruelles, il y en a quelques-unes qui, durant l'été, deviennent vivantes [...] La nature pousse et est laissée à elle-même, mais elles pourraient être mises à profit en fait. »



Plusieurs propos recueillis lors des consultations démontrent l'intérêt citoyen pour la protection et la valorisation d'espaces laissés à l'abandon, qui pourraient devenir des lieux de verdissement bénéficiant à l'ensemble de la communauté locale. Les Vaniérois-es expriment également leurs inquiétudes quant à la construction résidentielle de masse, qui pourrait réduire la superficie des espaces verts et fragmenter la biodiversité :



« Si tu fais trop de condos, on perd la verdure. »

« Il n'y a plus de place, car ils construisent et dès qu'il y a un terrain qui se libère, il y a de la construction. »

« Des arbres, j'en mettrais régulièrement sur les terrains, là où c'est possible, dans le sens où, par rapport à biodiversité, il faut connecter les zones vertes les unes aux autres. »

Ainsi, l'été, surtout lors d'épisodes de canicule exacerbés par la présence d'îlots de chaleur, devient pour plusieurs une période particulièrement difficile. Renforcer la canopée et adapter l'aménagement ne constitue donc pas qu'une amélioration esthétique : c'est un moyen concret de réduire les désagréments liés à la chaleur que vivent de nombreux Vaniérois-es.

De plus, la population vaniéroise reconnaît les bienfaits environnementaux associés à la protection et à la création d'espaces verts, de même que les bénéfices sociaux que ces espaces informels contribuent à renforcer :

« C'était le fun avant, quand on pouvait faire des affaires devant l'église, à la place publique éphémère. On avait des activités, mais maintenant on n'a plus ça. Ça me permettait de parler, de voir des gens, de socialiser. »

« L'été, on va dans ces parcs-là et on se fait des amis. »

Dans cette perspective, l'Institut national de santé publique du Québec note ceci dans leur ouvrage intitulé *Verdir les villes pour la santé de la population*[75]:

« La présence de parcs et d'espaces verts permettrait de briser l'isolement social, principalement en zone défavorisée. En effet, il a été noté que les espaces verts présentaient des opportunités d'établir un contact entre voisins, de rencontrer des gens et de s'impliquer dans l'environnement local, culturel et naturel, tant pour la population générale que pour les personnes âgées, les adolescents et les adultes. » [86–88]

En additionnant les bienfaits environnementaux et les bienfaits physiques et mentaux pour la population, il apparaît clairement que les espaces verts contribuent de manière significative à la qualité de vie des Vaniérois-es les plus vulnérables[75].

Par ailleurs, le boisé et les bandes de terrains vacants appartenant à Hydro-Québec, situés au *sud* du chemin de fer et derrière La Chapelle Spectacles, représentent une opportunité unique de conservation et d'aménagement collectif. L'intérêt pour ces terrains remonte à quelques années, lorsqu'ils ont été au cœur d'enjeux environnementaux portés à l'attention de La Ruche Vanier. En mai 2021, la Ville de Québec annonce un projet de centre de données numériques devant être implanté sur l'un des derniers boisés naturels du quartier, situé sur un terrain vacant appartenant à Hydro-Québec.

Figure 22 : Proposition de projet de centre de données numériques en mai 2021



Comme ce projet impliquait un changement d'usage du terrain, la Ville était tenue d'organiser une assemblée de consultation publique conformément à la Politique de consultation publique (R.V.Q. 204) [89]. Le 19 mai 2021, une séance d'information publique en ligne a permis aux citoyen-ne-s de faire entendre leurs préoccupations. Les interventions témoignaient non seulement de l'occupation du terrain, mais également des inquiétudes liées à la qualité de vie, à la sécurité et à l'environnement. Face à l'importance des préoccupations exprimées, le projet a été abandonné le 16 juin 2021. Encore aujourd'hui, la communauté souhaite que ces espaces soient préservés et aménagés à des fins collectives.

« C'est sûr qu'il y a les terrains d'Hydro-Québec. Si on pouvait éventuellement y avoir accès pour y faire un parc [ce serait bien], parce que juste en arrière de la Chapelle, là il y a un beau terrain. »

Le boisé abrite une biodiversité riche, comprenant diverses essences végétales et plusieurs espèces animales vivant à proximité des habitations. Il présente également des caractéristiques propres aux milieux humides. Cependant, en l'absence de protection réglementaire, il demeure vulnérable à des projets d'usage économique et pourrait disparaître. La perte d'un espace vert aussi proche et accessible accentuerait le déficit de végétation et d'espaces verts dans Vanier, touchant particulièrement les populations vulnérables et amplifiant les impacts sur la santé physique, psychologique et sociale décrits précédemment.

Considérant l'historique du boisé et l'intérêt exprimé par les résident-e-s pour l'aménagement de ces terrains vacants, il apparaît essentiel de porter une attention particulière à leur protection, à leur valorisation et aux opportunités de réaménagement afin de maximiser les retombées environnementales, sociales et collectives pour le quartier.





Qu'attendons-nous pour agir?

La consultation citoyenne souligne le souhait des résident-e-s d'intégrer davantage d'espaces verts à l'échelle des quartiers, à proximité de leurs milieux de vie. Ainsi, selon la consultation menée, les Vaniérois-es ne remettent pas en question l'apport des espaces verts ni la pertinence de leur présence dans l'environnement immédiat. Leur principal questionnement concerne plutôt les impacts sur leur quotidien que pourraient entraîner l'aménagement d'espaces verts et le verdissement des rues:

« S'ils peuvent en faire [du verdissement] partout, j'aimerais ça. Mais c'est sûr que les automobilistes voient ça d'une autre façon. »

« Il y a une mentalité qui est a changé, en particulier pour les automobilistes, et c'est ça : il y a comme une mentalité et ça ne prend pas juste des aménagements qui soient faits. Ce serait bien que des aménagements soient faits, mais ça prend à côté des explications pour amener ça aux gens. »

En somme, la population locale est prête à accueillir davantage de verdissement dans son quartier et elle demande en contrepartie davantage d'information et de consultation en amont.



Vanier : un quartier en transformation

Mise en contexte

Le quartier Vanier connaît actuellement des transformations importantes sur les plans physique, social et économique. Ces changements s'inscrivent dans des dynamiques urbaines plus larges observées à l'échelle de la ville de Québec, notamment en matière de densification résidentielle, de requalification de certains secteurs et de verdissement des espaces publics. À l'échelle locale, toutefois, ces dynamiques prennent une forme particulière et produisent des effets concrets dans le quotidien des résident·e·s.

Les transformations en cours modifient d'abord le cadre bâti et l'organisation spatiale du territoire. De nouveaux projets immobiliers émergent, certains secteurs se densifient et les formes d'habitation évoluent, entraînant une recomposition progressive du paysage résidentiel. Ces changements soulèvent des questions relatives à l'accessibilité au logement, à l'évolution du profil des ménages et aux risques de gentrification.

Les transformations observées ne se limitent pas aux dimensions matérielles et physiques du territoire. La diversification démographique, le vieillissement marqué dans certains secteurs et l'arrivée de nouvelles populations modifient progressivement les dynamiques sociales du quartier. Ces évolutions influencent les besoins en matière de services, de mobilité, d'espaces publics et de logement, tout en reconfigurant les formes de cohabitation et d'interaction entre voisin·e·s. Dans un milieu où l'attachement au quartier demeure fort, ces changements peuvent à la fois enrichir le tissu social et susciter des préoccupations quant à la préservation de l'identité locale.

Par ailleurs, les mécanismes de consultation citoyenne et la manière dont les projets sont planifiés, expliqués et mis en œuvre jouent un rôle déterminant dans leur appropriation collective. Les réactions suscitées par certains réaménagements récents illustrent que les transformations urbaines ne sont pas uniquement techniques ou fonctionnelles : elles touchent aux usages quotidiens, aux repères et au sentiment de participation des résident·e·s.

Dans une perspective de TSÉ, ces constats invitent à penser le développement du quartier de manière intégrée, en arrimant densification, verdissement, mixité sociale et participation citoyenne. Il est primordial de veiller à minimiser les impacts négatifs de ces changements et à renforcer la cohésion sociale, l'équité territoriale et la qualité de vie pour l'ensemble des Vaniérois et des Vaniéroises. La section qui suit propose donc une lecture croisée de ces différentes dimensions afin de mieux comprendre leurs interactions dans le contexte actuel de transformation du quartier.

Transformations du cadre bâti et dynamiques immobilières

L'analyse du cadre bâti met en évidence une différenciation marquée entre les sous-secteurs du quartier. Alors que certaines portions du territoire connaissent des transformations soutenues, la partie *nord* de Vanier, située au *nord* de la rue Samson, se distingue par un paysage résidentiel relativement stable[90]. Développé principalement dans les années 1970, ce secteur de faible densité est composé majoritairement de maisons unifamiliales, de jumelés et de petits immeubles à logements. La configuration des rues, les types d'habitation et la densité résidentielle y ont peu changé au fil du temps, ce qui contribue à maintenir une certaine stabilité dans l'identité du secteur et dans les usages qui s'y déploient au quotidien.

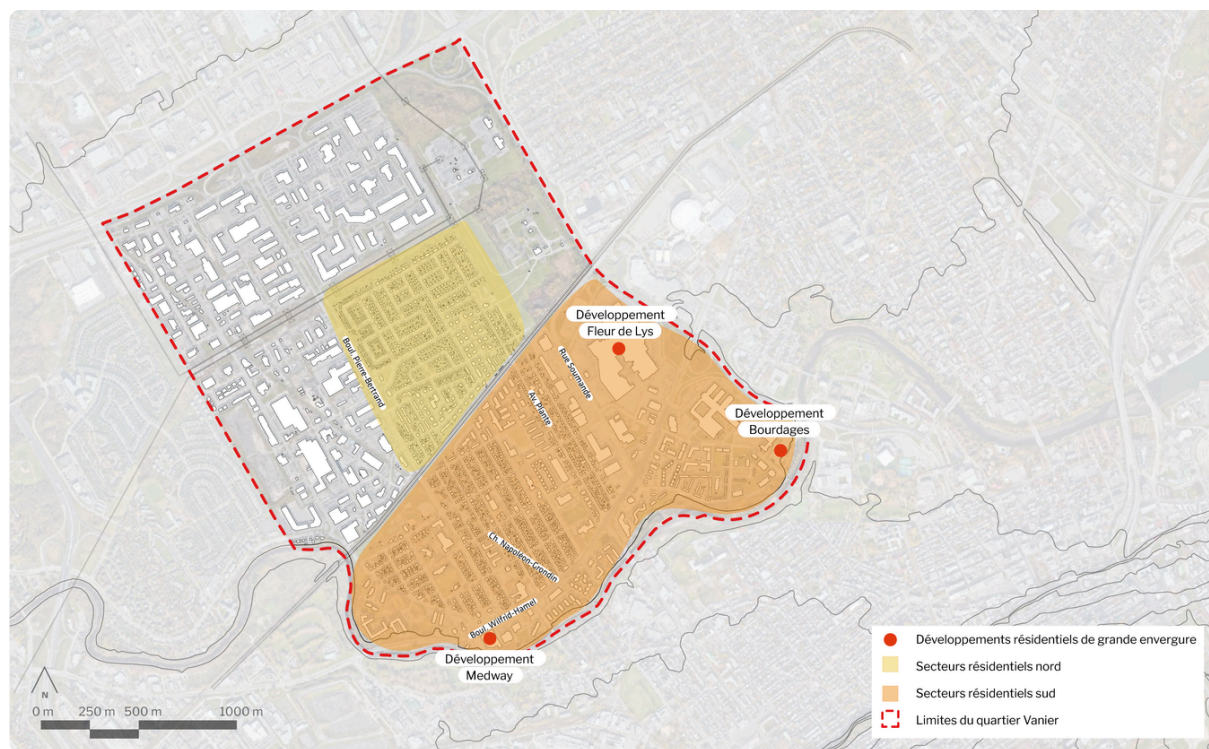


Figure 23 : Carte délimitant le secteur nord du secteur sud et les nouveaux développements immobiliers

À l'inverse, la portion *sud* du quartier a connu des transformations immobilières plus soutenues, portées notamment par le développement des copropriétés d'habitation. Dès le début des années 2000, un premier cycle de densification s'est amorcé dans le secteur des rues Bourdages et Monseigneur-Plessis. La portion *nord-ouest* de la rue Bourdages, à proximité du boulevard Wilfrid-Hamel, a ainsi vu l'implantation d'immeubles en copropriété correspondants à une densité résidentielle moyenne[90].

Une décennie plus tard, cette dynamique s'est prolongée par l'émergence graduelle d'une couronne d'unités d'habitation de plus haute densité dans la portion *sud-est* de la rue Bourdages, en direction de la rue Monseigneur-Plessis[90]. Cette intensification du cadre bâti a été favorisée par la renaturation et la mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles, de même que par la proximité d'axes routiers structurants et l'accessibilité à des pôles commerciaux d'envergure, notamment le secteur Fleur de Lys.

Les densités urbaines courantes dans le contexte de l'Amérique du Nord

Type de densité (rapport entre le nombre de logements et la superficie territoriale, mesurée en hectares (10 000 m ²))	Nombre courant de logements
Basse densité	Moins de 30 logements / hectare
Densité moyenne	Entre 30 et 75 logements / hectare
Haute densité	Entre 75 et 125 logements / hectare

Plus récemment, l'arrivée de promoteurs immobiliers d'envergure a contribué à accélérer le rythme des transformations. Des projets majeurs, notamment dans le secteur Fleur de Lys, prévoient l'ajout de 3500 logements dans un horizon de cinq à dix ans[91], entraînant une augmentation significative de la population résidente et une densification importante du paysage résidentiel.

D'autres projets résidentiels, incluant des immeubles locatifs de type condominium développés par le Groupe Medway à proximité de pôles commerciaux existants sur le boulevard Wilfrid-Hamel, participent également à cette densification.

L'intérêt croissant des promoteurs pour Vanier s'explique en partie par la disponibilité relative de terrains vacants ou sous-utilisés, une situation devenue plus rare dans d'autres secteurs centraux de la ville. Cette pression sur le foncier soulève toutefois des préoccupations quant à la préservation de certains terrains en friche, notamment ceux appartenant à Hydro-Québec, qui présentent un potentiel de requalification important. Ces espaces pourraient contribuer à améliorer la biodiversité, à augmenter le taux de canopée, à favoriser l'accès à des aliments sains et abordables et à renforcer les déplacements actifs et la connectivité locale.

« On sait qu'il y a de la spéculation immobilière dans Vanier, parce qu'il y a des terrains vacants depuis des années. [...] Donc ça aussi, ça va amener des bouleversements. »

« On a des terrains qui vont être visés par les spéculateurs, mais c'est le moment de se mobiliser pour dire que nous voulons développer un type d'habitation à Vanier afin de protéger le quartier. »

Figure 25 : Développement immobilier de Trudel Alliance à Fleur de Lys



Pressions immobilières et question de la gentrification

L'intensification immobilière observée dans la portion *sud* du quartier, l'arrivée de promoteurs d'envergure et la hausse marquée des valeurs foncières dans certains secteurs soulèvent la question de l'émergence possible de dynamiques de gentrification à Vanier[90]. Au-delà de la transformation du cadre bâti, ces évolutions sont susceptibles d'influencer le profil des ménages, l'accessibilité au logement et, à terme, l'équilibre social du quartier.

À ce stade, les données disponibles ne permettent toutefois pas de conclure à un processus généralisé à l'échelle de l'ensemble du territoire. Les indicateurs observés demeurent localisés et concernent principalement certaines portions du *sud* du territoire. Plus précisément, un seul sous-secteur, soit l'axe Bourdages / Monseigneur-Plessis, présente actuellement une combinaison d'éléments généralement associés à une dynamique de gentrification : développement soutenu de copropriétés, attractivité accrue, évolution du profil des ménages et pressions foncières importantes[90,93]. Dans ce secteur de moyenne et haute densité, on observe notamment une hausse des revenus, une augmentation du niveau de scolarité ainsi qu'une présence plus marquée de jeunes adultes et de personnes qui occupent des professions tertiaires avancées[93].

Dans un quartier comme Vanier, où le sentiment d'appartenance est fort, l'émergence de telles dynamiques peut générer un sentiment d'exclusion sociale chez les résident·e·s de longue date, qui voient leurs repères et leurs besoins devenir moins visibles. Les témoignages recueillis lors des consultations illustrent cette vigilance :



« Les transactions immobilières font augmenter la valeur des propriétés, donc la valeur des logements. Ça va faire que les gens vont partir et que Vanier va perdre de son [identité] actuelle. »

« Ça donne une image d'une population qui est plus riche, mais l'image elle est fausse. »

« Puis moi, je n'ai pas le goût que Vanier devienne un engin marketing, the place to be pour les nouveaux. »



Qu'entend-on par gentrification?

La gentrification désigne un phénomène par lequel un quartier populaire change progressivement de profil social et économique à mesure que des personnes plus aisées s'y installent, rénovent ou investissent. Ce processus peut entraîner une hausse du coût du logement et modifier la composition de la population locale[92].

Pour un quartier historiquement composé majoritairement de maisons unifamiliales et de petits immeubles de deux à six logements, les projets récents représentent une transformation notable du cadre bâti. L'augmentation de la densité et l'arrivée de nouveaux ensembles résidentiels modifient non seulement le paysage architectural, mais aussi les manières d'habiter et de circuler dans le quartier.

Au-delà de leur portée physique, ces transformations affectent les repères symboliques et le rapport d'appartenance au territoire. Plusieurs citoyen-ne-s expriment ainsi des préoccupations quant à la préservation de l'identité du « Vieux-Vanier » :



« Moi, c'est un peu ce qui me fait peur : il y a une âme dans le quartier, puis avec la gentrification, on risque de perdre cette âme-là. Et l'âme, ça va aussi avec le cadre bâti. [...] Ça prend de la mixité au niveau des classes sociales dans un quartier pour qu'il soit vivant et pour qu'il ne meurt pas. »

« Mais les gens doivent venir sans dénaturer le quartier : il est là, le défi. »

« Moi, j'adore Vanier, c'est chez nous maintenant. Parce que c'est singulier : il n'y a nulle part d'autre en ville où tu as l'impression d'être ailleurs. Je pense que c'est à cause de l'habitation, mais je pense aussi à l'histoire. Tu sais, c'est unique l'histoire de Vanier. »

Au-delà de la dimension identitaire, les consultations font également ressortir des inquiétudes quant à l'accessibilité au logement pour les populations plus vulnérables. Les projets récents, combinés aux pressions spéculatives observées dans certains corridors du *sud* du quartier, pourraient contribuer à une hausse des loyers et accentuer la pression sur le parc de logements abordables.

Cette perspective nourrit la crainte d'un décalage entre les nouveaux projets résidentiels et les besoins des ménages déjà établis, rendant Vanier moins accessible pour les résident-e-s historiques.

« Puis la peur, c'est [la perte] des logements abordables : que tout augmente, puis que ça ne devienne plus abordable pour personne. Parce que ce serait le fun que le quartier devienne plus beau, plus gros [et] que les gens qui habitent le quartier puissent en profiter, tu sais, que ce ne soit pas seulement des gens avec beaucoup de moyens qui viennent s'installer et que les autres soient chassés. »

« C'est les itinérants d'un bord et les condos de luxe avec des gardes de sécurité. Moi, je ne veux pas voir ça dans un quartier : des itinérants dans la rue et des condos de luxe. C'est un contraste qui est dégoûtant. »

Même si Vanier ne présente pas à ce stade tous les indicateurs d'une gentrification achevée ou généralisée, les perceptions recueillies lors des consultations témoignent d'une vigilance importante quant à l'évolution du marché résidentiel.

« Je n'ai pas l'impression que la ville fait quoi que ce soit contre la gentrification, parce que pour elle, les valeurs [immobilières] augmentent, elle charge plus de taxes et elle est gagnante au final. »

Des dynamiques comparables ont été documentées dans d'autres secteurs centraux de la ville, notamment à Saint-Roch, où la littérature scientifique confirme que la gentrification peut entraîner une hausse des prix des logements, modifier l'offre de commerces abordables et transformer des espaces vacants ou peu coûteux en biens rénovés et attractifs[94]. À ce stade, les données disponibles ne permettent pas de conclure à un processus achevé à Vanier, mais elles invitent à demeurer attentifs aux trajectoires possibles si les projets immobiliers se poursuivent au rythme actuel.

Ainsi, les transformations observées soulignent la nécessité d'inscrire ces dynamiques dans une planification locale cohérente, arrimée à la TSÉ du quartier. La densification ne peut être envisagée indépendamment des enjeux de mixité sociale, de préservation de l'identité locale et d'équité dans l'accès au logement et aux services, afin de répondre aux besoins diversifiés de l'ensemble des résident·e·s.





Transformations sociales et recomposition démographique

Les transformations du cadre bâti et les dynamiques de densification décrites précédemment ne se limitent pas à des changements physiques du territoire. Elles s'inscrivent dans un processus plus large de TSÉ qui implique des changements à la fois environnementaux, sociaux et territoriaux. À Vanier, ces évolutions s'accompagnent d'une recomposition progressive du profil sociodémographique du quartier, différenciée selon les sous-secteurs.

Ainsi, si les dynamiques de transformations immobilières demeurent localisées, les dynamiques sociales qui les accompagnent le sont tout autant. Elles influencent la répartition des groupes d'âge, la composition socioéconomique et les trajectoires résidentielles des ménages, soulevant des enjeux d'équité et de cohésion sociale particulièrement sensibles pour les populations vulnérables.

Diversification et enracinement : une pluralité de trajectoires

Depuis le début des années 2000, Vanier connaît une diversification importante de sa population, notamment par l'arrivée de personnes issues de l'immigration, qui représentaient environ 15 % de la population en 2021[4]. Les nouveaux-elles résident-e-s proviennent principalement d'Afrique, des Amériques et d'Asie.

Certains de ces ménages se sont enracinés dans le quartier de manière durable tel que le témoigne cette résidente :

« Nous avons été déracinés de chez nous. Nous nous sommes installés ici pour nous reconstruire. »

« Moi, je suis venu ici parce que j'avais une opportunité de logement qui avait bien du bon sens pour le prix. »

Vanier apparaît ainsi comme un territoire où cohabitent l'enracinement durable et la mobilité résidentielle accrue.



Vieillesse et rajeunissement : des contrastes territoriaux marqués

Parallèlement à cette diversification, Vanier se distingue par un vieillissement plus marqué que l'ensemble de la ville de Québec[4]. Les personnes âgées de 80 ans et plus représentent 13 % de la population du quartier, comparativement à 5,75 % à l'échelle municipale[93]. Dans certains secteurs, notamment au sud de la voie ferrée entre les avenues Plante et Bélanger, cette proportion atteint des niveaux particulièrement élevés.

À l'inverse, d'autres sous-secteurs contribuent à rajeunir le portrait démographique, comme celui situé entre les Habitations de la Place de la Rive et la rue Bourdages, où près de 32,8 % des résident·e·s ont entre 0 et 19 ans, une proportion en hausse depuis 2016[93].

« Ça prend une mixité d'âge aussi. Donc créer un quartier juste avec une tranche d'âge, ça ne marche pas. »

Ces disparités illustrent un quartier aux dynamiques internes contrastées. Elles font émerger des besoins différenciés en matière de mobilité, d'accessibilité aux services, de sécurité alimentaire et d'aménagement des espaces publics, qui doivent être pris en compte dans une perspective de TSÉ.

Recomposition socioéconomique : coexistence de réalités diverses

Sur le plan socioéconomique, la recomposition démographique s'accompagne d'une diversification des profils de scolarité et d'emploi[93]. L'arrivée de ménages plus jeunes et parfois plus scolarisés dans certains secteurs en densification cohabite avec des ménages à plus faible revenu, des personnes retraitées et des résident·e·s en situation de précarité.

Cette pluralité reconfigure les dynamiques sociales du quartier et accentue certains contrastes territoriaux. Elle ne correspond pas à un remplacement généralisé des populations, mais à une cohabitation de trajectoires résidentielles et économiques différenciées. Si cette configuration peut constituer un levier de mixité sociale, ses effets dépendent largement des conditions mises en place pour favoriser l'accessibilité des services et du territoire, la reconnaissance des besoins diversifiés et les occasions de rencontre.

« S'il y a des condos, il faut faire du logement social et des résidences pour personnes âgées pour que les gens se mélangent. »



Transformations identitaires et cohésion sociale

Dans les discours recueillis lors des consultations, ces transformations sont fréquemment associées à une évolution de l'identité du quartier. Historiquement reconnu pour ses grands rassemblements et sa forte mobilisation citoyenne, Vanier demeure porteur d'un esprit communautaire valorisé par plusieurs participant·e·s :

« Ils ont décidé volontairement de s'installer ici, à Vanier, à cause de notre esprit communautaire. »

Cet héritage identitaire coexiste toutefois avec une transformation perceptible des dynamiques sociales. Plusieurs témoignages évoquent un repli marqué vers la sphère privée et une érosion progressive des lieux de socialisation historiques, alors que 40 % des répondant·e·s désignaient leur domicile comme leur lieu préféré dans le quartier, plusieurs étaient incapables d'identifier un autre espace où ils se sentent bien. La diminution des espaces de rencontre spontanée est perçue comme une perte de repères collectifs et comme un facteur limitant les occasions de contact entre les différentes composantes de la population.

« Ce qui est dommage, c'est que depuis la fusion des municipalités, il y a moins d'activités qui font la promotion du quartier. Quand il y avait un maire à Vanier, il y en avait beaucoup plus. »

« Je trouve que c'est difficile de rentrer en contact. Je crois que ça nous prendrait des événements où tout le monde se retrouverait, où toutes les communautés pourraient fêter en même temps. »

Dans un contexte de densification et de diversification accrue — en âge, en revenus, en parcours migratoires et en statuts résidentiels — la relative rareté des lieux de connexion peut accentuer une forme de coexistence fragmentée. L'arrivée de nouvelles populations aux profils socioéconomiques variés, conjuguée à la présence de ménages plus vulnérables ou vieillissants, contribue à un tissu social plus hétérogène, sans que cette mixité ne se traduise automatiquement par une intégration vécue au quotidien.

Plusieurs personnes expriment ainsi la perception d'un affaiblissement de la cohésion sociale et d'une transformation des repères collectifs.

« C'est ça, [il est nécessaire de renforcer] les choses qui réunissent la communauté. Parce que sinon, on fait partie de Québec tout simplement et il n'y a pas la communauté [locale]. »

« J'aimerais ça que Vanier soit capable de solidariser un peu tout le monde et qu'on sorte de nos circuits individuels et culturels. »

Ces dynamiques locales s'inscrivent par ailleurs dans un contexte politique et médiatique plus large, où les enjeux liés au logement, à l'itinérance, aux inégalités sociales et à la diversité culturelle sont souvent abordés de manière polarisée. À l'échelle du quartier, ces discours peuvent renforcer les perceptions de fracture et alimenter le sentiment que les transformations en cours sont davantage subies que coconstruites.

Fragilités sociales et leviers d'action

Les consultations révèlent néanmoins une demande forte pour des lieux de rencontre à échelle humaine et des initiatives favorisant le vivre-ensemble.

« Au-delà des transformations physiques, il devrait y avoir une emphase sur ce qui nous rallie et nous rassemble comme communauté. »

Si certaines transformations fragilisent le tissu social, elles mettent également en lumière des leviers d'action. Vanier conserve un capital social important, ancré dans une culture d'entraide et un fort attachement au milieu de vie.

« Si on mettait davantage en valeur ce qui se passe de positif à Vanier, peut-être que les gens changeraient d'avis. »

La diversité croissante des profils résidentiels peut devenir une richesse si elle s'accompagne de mécanismes favorisant la participation et la co-construction des projets collectifs.

Les transformations observées ne traduisent donc pas uniquement un affaiblissement de la cohésion sociale : elles éclairent aussi les conditions nécessaires pour la renforcer à l'échelle du quartier. L'intégration de ces enjeux dans la planification locale de la TSÉ apparaît ainsi essentielle pour soutenir un développement inclusif et cohérent avec l'histoire du quartier.



Réception sociale des transformations et dynamiques de cohésion

Les transformations du quartier ne se manifestent pas uniquement à travers les indicateurs sociodémographiques ou les dynamiques immobilières : elles prennent également forme dans l'aménagement concret de l'espace public et dans l'expérience quotidienne des résident-e-s. Les réaménagements entrepris par la Ville de Québec depuis juillet 2024 sur la rue Chabot et l'avenue Plante, un secteur identifié comme prioritaire pour le verdissement, constituent à cet égard un révélateur important de la réception sociale des changements en cours.

Selon les informations diffusées par la Ville, ces interventions visent à améliorer la qualité de vie des résident-e-s, à accroître la qualité de l'air, à encourager la mobilité active et à renforcer le sentiment de sécurité des usagers[95]. Les travaux, touchant notamment quatre intersections de l'avenue Plante et dix intersections de la rue Chabot, comprennent la plantation d'environ 90 arbres et l'ajout de végétation, la réduction du temps de traversée pour les piétons, la diminution de la largeur de certaines sections de rue, ainsi qu'une meilleure gestion des eaux pluviales[95]. Ces aménagements s'inscrivent ainsi dans des objectifs de sécurisation des déplacements, de verdissement et d'adaptation climatique cohérents avec une trajectoire de TSÉ à l'échelle municipale.



Usages de l'espace et redistribution perçue

Malgré ces objectifs orientés vers la résilience climatique et l'amélioration de la qualité de vie, la mise en œuvre des aménagements a suscité des réactions contrastées au sein du quartier. Plusieurs personnes rencontrées ont exprimé un inconfort face à la transformation rapide de repères familiers :

« Quand tu es habitué à un espace [de stationnement] dans ta rue, c'est plus difficile de s'habituer à quelque chose de nouveau. »

Ces réactions traduisent moins un rejet du verdissement qu'une tension autour de la redistribution des usages de l'espace, notamment lorsque les aménagements réduisent les stationnements ou modifient les voies de circulation automobile.

« Du verdissement, mais pas à n'importe quel prix : pas au prix des stationnements. »

« Moi, je pense que la perception négative vient en grande partie de ceux qui sont en voiture, parce qu'à pied, moi, j'aime vraiment traverser Chabot et que la rue soit moins large. Je me sens plus en sécurité et j'ai moins l'impression de devoir me dépêcher. »

Les transformations physiques deviennent ainsi le support de débats plus larges sur les priorités collectives, la hiérarchisation des usages et la manière dont l'espace public est redistribué entre les différents groupes et besoins qui cohabitent sur le territoire.

Attachement au quartier et crainte de dénaturation

Au-delà des considérations fonctionnelles, plusieurs discours renvoient à une dimension plus symbolique : la crainte que les transformations modifient l'identité du quartier.

« Moi je pense que le côté village de Vanier ne devrait pas être dénaturé, [c'est important] que ce soit encore convivial, que tout le monde se connaisse. »

Dans un contexte où les sections précédentes ont mis en lumière une recomposition démographique et sociale progressive, les interventions sur l'espace public peuvent être perçues comme des signes visibles d'un changement plus profond. Pour certain·e·s, elles ravivent une vigilance historique liée à l'image passée du quartier et à la volonté de préserver son caractère populaire et convivial.

La réception des aménagements s'inscrit ainsi dans un rapport affectif au territoire, où les transformations matérielles prennent aussi une portée identitaire.



Participation citoyenne et sentiment de mise à l'écart

Plusieurs témoignages font ressortir un malaise quant à la place accordée aux résident·e·s dans les décisions ayant mené aux récents réaménagements.

Pour certain·e·s participant·e·s, les transformations ont été annoncées ou mises en œuvre sans qu'ils aient le sentiment d'avoir été consulté·e·s en amont ni d'avoir pu exprimer leurs besoins spécifiques, même si le projet avait fait l'objet d'une présentation publique au conseil de quartier en février 2024[96]. Cette impression ne signifie pas nécessairement que les projets ne répondent à aucun enjeu collectif à l'échelle du territoire, mais plutôt que leurs retombées concrètes dans la vie quotidienne n'ont pas toujours été clairement discutées ou adaptées aux réalités locales.

Lorsque les finalités d'un projet demeurent peu claires pour une partie des résident·e·s, les transformations peuvent donner l'impression de s'inscrire en décalage avec les dynamiques locales, plutôt que de résulter d'un échange concerté avec la communauté.

Le cas des élargissements de trottoirs en constitue un exemple : certaines réactions plus vives semblaient moins liées aux aménagements eux-mêmes qu'au sentiment de ne pas avoir été impliqué·e·s dans la réflexion préalable.

Dans ce contexte marqué par une recomposition sociale et territoriale progressive, la présente démarche de consultation a été perçue par plusieurs comme une première occasion tangible d'exprimer leurs préoccupations et leurs aspirations pour leur milieu de vie.

« Ce qu'on a appris, c'est que pour que la Ville soit à l'écoute, il faut un groupe qui est fort et qui se tient. Quand il y a une pression qui vient du milieu, c'est là qu'ils écoutent le plus. »

« Je pense que si la mobilisation est assez forte, on est capables de résister à la pression de l'extérieur, mais ça dépend des organismes, des habitants et des personnes comme nous autres qui veulent changer les choses. »

Ces témoignages mettent en lumière une dynamique importante : la cohésion sociale n'est pas seulement un objectif à préserver, elle constitue également une ressource stratégique importante dans un contexte de transformations. La capacité des résident·e·s à se mobiliser, à formuler des positions communes et à maintenir un dialogue structuré avec les instances municipales apparaît comme un levier déterminant pour influencer les transformations à venir.

Ainsi, les tensions observées autour des récents aménagements soulignent moins un refus du changement qu'un besoin de participation continue et de mécanismes de concertation adaptés. Dans un contexte de recomposition sociale et territoriale, renforcer les espaces de dialogue devient ainsi un enjeu stratégique pour que les transformations soient non seulement acceptées, mais aussi appropriées collectivement.



Des tensions révélatrices, mais aussi porteuses d'opportunités

Les réactions observées ne traduisent pas uniquement des résistances au changement. Elles révèlent également un fort attachement au quartier et un désir d'être partie prenante des décisions qui en façonnent l'évolution. Elles soulignent, par ailleurs, l'importance d'articuler plus étroitement les interventions physiques aux dynamiques sociales locales déjà en transformation.

Dans un contexte de recomposition démographique et de TSÉ, la manière dont les projets sont expliqués, discutés et adaptés aux réalités du milieu devient déterminante. Les transformations liées au verdissement, à la mobilité ou à la densification ne produisent des effets durables que lorsqu'elles sont comprises et appropriées par les différentes composantes de la population (personnes âgées, familles, ménages à faible revenu, nouveaux arrivants ou résident-e-s de longue date) dont les besoins et les usages de l'espace peuvent diverger.

Les consultations révèlent d'ailleurs qu'au-delà des réserves exprimées, plusieurs résident-e-s souhaitent la mise en place d'espaces de dialogue continus, d'activités d'information et de mécanismes favorisant une participation citoyenne régulière. Ces démarches peuvent contribuer à transformer des tensions ponctuelles en occasions de discussion et de renforcement du lien social.

Ainsi, la réception sociale des transformations à Vanier met en lumière un double mouvement : des inquiétudes liées à la rapidité et à la nature des changements, mais aussi une capacité de mobilisation et un potentiel de co-construction significatifs. Dans cette perspective, la cohésion sociale apparaît non seulement comme un enjeu à préserver dans un contexte de mutation, mais également comme un levier essentiel pour inscrire les transformations du quartier dans une trajectoire de TSÉ partagée et durable.

Enjeux transversaux dans un contexte de transition socioécologique

Finalement, il convient de souligner que les transformations observées dans le quartier ne se déploient pas de manière isolée. Elles interagissent et influencent simultanément plusieurs dimensions du milieu de vie, notamment l'accès au logement, la mobilité quotidienne, l'accès aux commerces alimentaires, la qualité des espaces verts et publics, ainsi que les dynamiques de cohésion sociale.

Les données recueillies dans le cadre de cette démarche mettent en évidence des disparités internes persistantes, particulièrement en matière d'accès aux espaces verts, de sécurité des déplacements actifs, d'accès à une alimentation abordable et de capacité financière à demeurer dans le quartier. Ces écarts s'inscrivent dans un contexte de recomposition démographique et territoriale qui reconfigure les équilibres locaux et peut accentuer les disparités entre les groupes qui composent la communauté.

Dans une perspective de TSÉ, ces constats soulignent l'importance d'articuler plus étroitement les interventions physiques, sociales et économiques. Sans une approche intégrée, certaines transformations risquent de produire des effets différenciés et, potentiellement, de renforcer des vulnérabilités existantes. À l'inverse, une action concertée peut constituer un levier pour réduire les inégalités sociales et soutenir une trajectoire de développement plus équitable.

Une histoire racontée, un futur à bâtir

Vanier est actuellement en pleine effervescence. Un intérêt politique pour ce quartier, riche en opportunités, émerge, de nouveaux aménagements apparaissent et le territoire se trouve à un point tournant de son histoire. Cette période représente une occasion concrète de transformer cet intérêt en retombées positives pour les résident·e·s. Ce portrait constitue ainsi une base de départ pour enclencher la TSÉ et amorcer, au cours des prochaines années, des projets pensés pour et avec la communauté vaniéroise.

Les enjeux abordés tout au long de ce portrait, la mobilité, la sécurité alimentaire, le verdissement et les transformations du territoire mettent en lumière des réalités étroitement liées. La mobilité demeure un enjeu central. Les déplacements actifs et le transport en commun doivent être facilités afin que l'utilisation de la voiture devienne un choix, et non une obligation découlant d'un manque d'aménagements sécuritaires et accessibles. Ces transformations auraient d'ailleurs un impact direct sur la sécurité alimentaire, qui met en évidence le besoin criant d'aménagements facilitant l'approvisionnement et l'accès à une offre alimentaire diversifiée, saine, locale et abordable. Il s'agit d'un besoin essentiel qui doit être garanti à l'ensemble de la population, indépendamment des ressources de chacun. D'un autre côté, les espaces vacants et sous-utilisés représentent une opportunité d'accueillir davantage de verdissement et d'espaces verts, contribuant à la santé, au bien-être et à la socialisation des habitant·e·s.

Enfin, les changements déjà amorcés dans le quartier ne répondent pas toujours aux besoins des résident·e·s actuel·le·s. Cette vague de transformations, bien que porteuse de risques, représente aussi une occasion à saisir pour travailler collectivement ces enjeux.

Ce portrait souhaitait mettre en évidence l'interdépendance de ces facteurs, qui ne peuvent être abordés séparément. Malgré les défis et les éléments plus négatifs soulevés, les Vaniérois·es ont surtout exprimé une grande fierté envers leur quartier tout au long de la démarche. Cette fierté collective constitue une force essentielle sur laquelle s'appuyer pour la suite. Le plan d'action représente désormais la prochaine étape de ce processus. Élaboré avec l'aide de citoyen·ne·s engagé·e·s, il permettra d'identifier des actions concrètes à réaliser dans le quartier ainsi que les moyens pour y parvenir. Issu des nombreux échanges avec la population, il vise à introduire des changements qui répondent aux besoins réels des résident·e·s de Vanier.



Bibliographie

1. Morin L, Racine S. Outil de réflexion : Pour un développement des communautés territoriales inscrit dans la transition socioécologique [Internet]. 2023. Disponible sur: https://communagir.org/media/2481/outil-de-re-flexion-tse-dct_2023-12-12.pdf
2. Lemoine R, Bisson S. Québec-Ouest / Vanier : de l'indigence à l'indépendance. Les Éditions GID. 2018.
3. Le Carrefour de Québec. Quoi qu'on dise : Vanier, la mal-aimée – Le Carrefour de Québec [Internet]. 2016 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.carrefourdequebec.com/2016/04/quoi-quon-dise-vanier-mal-aimee/>
4. Ville de Québec. Quartier Vanier. Portait sociodémographique et économique [Internet]. 2025 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/portrait/quelques_chiffres/docs/2-3_Vanier_Portrait%202025.pdf
5. Ville de Québec. Plan directeur du quartier de Vanier. [PDF] [Internet]. 2007. Disponible sur: <https://affichagesite.villequebec.quebec/fichiers/c92273b6-c67e-4344-b794-cf52940be553>
6. Li A, Toll M, Bentley R. Mapping social vulnerability indicators to understand the health impacts of climate change: a scoping review. *The Lancet Planetary Health*. 2023;7(11):e925-37. doi:10.1016/S2542-5196(23)00216-4 PubMed PMID: 37940212.
7. Institut de la statistique du Québec (ISQ). Institut de la statistique du Québec [Internet]. 2022 [cité 12 mars 2026]. Les personnes vivant seules au Québec. Disponible sur: <https://statistique.quebec.ca/fr/produit/publication/portrait-personnes-seules-faible-revenu-2022-faits-saillants>
8. Crespo PS. Niveau de scolarité et revenu d'emploi (Données sociodémographiques en bref). Institut de la statistique du Québec [Internet]. 2018;23(1). Disponible sur: <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/niveau-de-scolarite-et-revenu-emploi.pdf>
9. Institut national de santé publique du Québec. Réduire les vulnérabilités et les inégalités sociales: tous ensemble pour la santé et le bien-être. Québec: 2021. Disponible sur : <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2781-reduire-vulnerabilite-inegalites-sociales.pdf>
10. Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec (RCLALQ). Crise du logement : On s'enfoncé encore plus. Regroupement des comités logement et associations de locataires du Québec [Internet]. 2023 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://rclalq.qc.ca/publications/on-senfonce-encore-plus/>
11. Institut national de santé publique du Québec. Pour une transition juste: tenir compte des inégalités sociales de santé dans l'action climatique: document synthèse. Québec: 2023. Disponible sur : <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/2023-07/3342-inegalites-sociales-sante-action-publique.pdf>
12. Organisation Mondiale de la Santé. Changement climatique et santé [Internet]. 2023 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/climate-change-and-health>
13. Ville de Québec. Corridors VivaCité [Internet]. 2026 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/deplacements/deplacements-actifs/corridors_velo.aspx?utm_source=chatgpt.com
14. Ville de Québec. Plan d'urbanisme et de mobilité [Internet]. [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/amenagement_urbain/pum/
15. Raynault, M.-F., Tessier, S., Fortier, M.-M., Kaiser, D., Labadie, J.-F., Landry, M., Lebel, P., Massie, J., Mauro, S. & Simard, M. Une Politique De Développement Social Axée Sur L'équité- Vers Une Réduction Des Inégalités Sociales De Santé à Montréal. Direction régionale de santé publique du CIUSSS du Centre-Sud-de-l'Île-de-Montréal : 2017. Disponible sur http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/COMMISSIONS_PERM_V2_FR/MEDIA/DOCUMENTS/MEM_CIUSSS_20170113.PDF
16. Accès transports viables. Le sentiment d'insécurité dans les régions de la Capitale-Nationale et de la Chaudière-Appalaches: Diagnostic citoyen des aménagements de 8 quartiers. Québec, QC: Dépôt légal – Bibliothèque et Archives nationales du Québec; 2025.
17. Réseau de transport de la Capitale. Programme ÉquiMobilité [Internet]. 2025 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: https://www.rtcquebec.ca/tarifs-et-achat/tarifs-et-titres/programme-equimobilite?utm_source=chatgpt.com
18. Ministère des Transports et de la Mobilité durable. Enquête origine-destination 2023 – Sommaire des résultats (Publication statistique) [Internet]. Gouvernement du Québec; 2023. Disponible sur: https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/transports/transports/recherches-statistiques/planification/EOD/quebec/2023/EOD2023_Sommaire-des-resultats.pdf
19. National Association of City Transportation Officials. Urban Street Design Guide: Lane Width [Island Press]. In *Urban Street Design Guide* [Internet]. 2013 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/street-design-elements/lane-width/>
20. Équiterre. Transport, environnement et santé publique [Internet]. 2009 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.equiterre.org/en/resources/fiche-transport-environnement-et-sante-publique>
21. Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. Mon environnement, ma santé : Portrait des particules en suspension et des métaux dans l'air des quartiers Limoilou, Vanier et Basse-Ville [Internet]. Québec; 2023 [cité 12 mars 2026]. Rapport No. Disponible sur: <https://www.ciuuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sante-publique/sante-environnement/monenvironnementmasante>

Bibliographie

22. Organisation Mondiale de la Santé. Transport, health and environment [Fiche d'information] [Internet]. Bureau régional de l'OMS pour l'Europe; 2023 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.who.int/europe/news-room/fact-sheets/item/transport-health-and-environment>
23. Ministère de la Santé et des Services sociaux. Vision de la saine alimentation - Pour la création d'environnements alimentaires favorables à la santé - Publications du ministère de la Santé et des Services sociaux [Internet]. 2010 [cité 6 févr 2026]. Disponible sur: <https://publications.msss.gouv.qc.ca/msss/document-000791/>
24. Centre de collaboration nationale des déterminants de la santé. Ce qui détermine la santé : Guide de bonnes pratiques – Justice alimentaire [Internet]. 2025 [cité 8 févr 2026]. Disponible sur: <https://nccdh.ca/fr/resources/entry/determining-health-food-justice-practice-brief-2/> doi:978-1-998022-81-6
25. Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. Sécurité alimentaire | CIUSSSCN [Internet]. 2026 [cité 1 févr 2026]. Disponible sur: <https://www.ciuuss-capitalenationale.gouv.qc.ca/sante-publique/inegalites-sociales-sante/securite-alimentaire>
26. Faffard St-Germain AA, Li T, Tarasuk V. Statistiques Canada [Internet]. 2025 [cité 8 févr 2026]. Évolution de la vulnérabilité des ménages à l'insécurité alimentaire au Canada avant et après la pandémie de COVID-19. Disponible sur: <https://www150.statcan.gc.ca/n1/pub/82-003-x/2025012/article/00001-fra.htm>
27. Mikkonen J, Raphael D. Déterminants sociaux de la santé: les réalités canadiennes. CCNDS; 2011.
28. Ministère de la santé et des services sociaux. Cadre de référence en matière de sécurité alimentaire. Québec; 2008.
29. Chénier G, Dumas MM, Martel, D, Chouinard, N, Moore, D. Centre intégré de santé et de services sociaux de la Montérégie. Allocation sur les déterminants collectifs de la sécurité alimentaire: cadre de référence [Internet]. 2021 [cité 7 févr 2026]. Disponible sur: <http://extranet.santemonteregie.qc.ca/userfiles/file/sante-publique/promotion-prevention/Cadre-de-reference-Securite-alimentaire.pdf>
30. Jessiman-Perreault G, McIntyre L. The household food insecurity gradient and potential reductions in adverse population mental health outcomes in Canadian adults. *SSM - Population Health*. 2017;3:464-72. doi:10.1016/j.ssmph.2017.05.013
31. Men F, Elgar FJ, Tarasuk V. Food insecurity is associated with mental health problems among Canadian youth. *J Epidemiol Community Health*. 2021;75(8):741-8. doi:10.1136/jech-2020-216149 PubMed PMID: 33579754.
32. Tarasuk V, Li T, Faffard St-Germain AA. Insécurité Alimentaire des Ménages au Canada, 2021. PROOF [Internet]. 2022 [cité 11 mars 2023]. Disponible sur: <https://proof.utoronto.ca/2022/insecurite-alimentaire-des-menages-au-canada-2021/>
33. Tarasuk V, Cheng J, de Oliveira C, Dachner N, Gundersen C, Kurdyak P. Association between household food insecurity and annual health care costs. *CMAJ*. 2015;187(14):E429-36. doi:10.1503/cmaj.150234 PubMed PMID: 26261199; PubMed Central PMCID: PMC4592315.
34. Chai L, Chai X. Unpacking the Association Between Food Insecurity and Mental Health Disorders Among Older Adults. *J Aging Health*. 2025;08982643251314066. doi:10.1177/08982643251314066
35. Tarasuk V, Gundersen C, Wang X, Roth DE, Urquia ML. Maternal Food Insecurity is Positively Associated with Postpartum Mental Disorders in Ontario, Canada. *The Journal of Nutrition*. 2020;150(11):3033-40. doi:10.1093/jn/nxaa240
36. Gregory CA, Coleman-Jensen A. Food Insecurity, Chronic Disease, and Health Among Working-Age Adults [Internet]. 2017 [cité 8 févr 2026]. (Economic Research Report Number 235). Rapport No. Disponible sur: <https://ageconsearch.umn.edu/record/261813> doi:10.22004/ag.econ.261813
37. Tait CA, L'Abbé MR, Smith PM, Rosella LC. The association between food insecurity and incident type 2 diabetes in Canada: A population-based cohort study. *PLOS ONE*. 2018;13(5):e0195962. doi:10.1371/journal.pone.0195962
38. Tarasuk V, Cheng J, Gundersen C, de Oliveira C, Kurdyak P. The Relation between Food Insecurity and Mental Health Care Service Utilization in Ontario. *The Canadian Journal of Psychiatry*. 2018 [Internet]. [cité 8 févr 2026]. Disponible sur: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0706743717752879>
39. Men F, Gundersen C, Urquia ML, Tarasuk V. Food Insecurity Is Associated With Higher Health Care Use And Costs Among Canadian Adults. *Health Affairs*. 2020;39(8):1377-85. doi:10.1377/hlthaff.2019.01637
40. Anderson KK, Clemens KK, Le B, Zhang L, Comeau J, Tarasuk V, et al. Household food insecurity and health service use for mental and substance use disorders among children and adolescents in Ontario, Canada. *CMAJ*. 2023;195(28):E948-55. doi:10.1503/cmaj.230332 PubMed PMID: 37487614.
41. Kirkpatrick SI, McIntyre L, Potestio ML. Child hunger and long-term adverse consequences for health. *Arch Pediatr Adolesc Med*. 2010;164(8):754-62. doi:10.1001/archpediatrics.2010.117 PubMed PMID: 20679167.
42. Tarasuk V, Mitchell A. L'insécurité alimentaire des ménages au Canada : rapport 2017-2018. *Public Health Nutr*. 2020;21(11):2065-78. doi:10.1017/S1368980018000472
43. Men F, Gundersen C, Urquia ML, Tarasuk V. Association between household food insecurity and mortality in Canada: a population-based retrospective cohort study. *CMAJ*. 2020;192(3):E53-60. doi:10.1503/cmaj.190385 PubMed PMID: 31959655.

Bibliographie

44. Institut national de santé publique du Québec. Institut national de santé publique du Québec [Internet]. 2018 [cité 1 févr 2026]. Inégalités sociales de santé - L'insécurité alimentaire | INSPQ. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/indicateur/suivre-les-inegalites-sociales-de-sante-au-quebec/insecurite-alimentaire>
45. Institut national de santé publique du Québec [Internet]. [cité 12 févr 2026]. Insécurité alimentaire et alimentation, 8 novembre 2025 | INSPQ. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/covid-19/sondage-prevention-habitudes-de-vie/nutrition-8nov2025>
46. Banques alimentaires du Québec. Bilan-Faim Québec 2025 [Internet]. 2025 [cité 7 févr 2025]. Disponible sur: https://banquesalimentaires.org/wp-content/uploads/2025/10/Bilan-faim_2025.pdf
47. La Ruche Vanier. Rapport Annuel 2023-2024 [Internet]. Québec; 2024. Disponible sur: https://laruchevanier.org/wp-content/uploads/2024/09/Ruche-Vanier_Rapport-annuel-2023-2024_VF.pdf
48. La Ruche Vanier. Rapport Annuel 2024-2025 [Internet]. Québec; 2025. Disponible sur: https://laruchevanier.org/wp-content/uploads/2025/10/La-Ruche-Vanier_Rapport_Annuel_2024-2025_VF2.pdf
49. Park S, Berkowitz SA. Social Isolation, Loneliness, and Quality of Life Among Food-Insecure Adults. *American Journal of Preventive Medicine*. 2024;67(1):120-3. doi:10.1016/j.amepre.2024.02.001
50. Haile W, Tolossa D, Girma A. Exploring the Relationship between Social Exclusion and Food Insecurity: A Scoping Review [SSRN Scholarly Paper] [Internet]. Rochester, NY: Social Science Research Network; 2024 [cité 8 févr 2026]. Disponible sur: <https://papers.ssrn.com/abstract=4758999> doi:10.2139/ssrn.4758999
51. Pineau C, Williams PL, Brady J, Waddington M, Frank L. Exploring experiences of food insecurity, stigma, social exclusion, and shame among women in high-income countries: A narrative review. *Canadian Food Studies / La Revue canadienne des études sur l'alimentation*. 2021;8(3). doi:10.15353/cfs-rcea.v8i3.473
52. Agence de la santé publique du Canada. Les principales inégalités en santé au Canada [Internet]. 2018. Disponible sur: <https://www.canada.ca/content/dam/phac-aspc/documents/services/publications/science-research/key-health-inequalities-canada-national-portrait-executive-summary/hir-full-report-fra.pdf>
53. Caspi CE, Sorensen G, Subramanian SV, Kawachi I. The local food environment and diet: a systematic review. *Health Place*. 2012;18(5):1172-87. doi:10.1016/j.healthplace.2012.05.006 PubMed PMID: 22717379; PubMed Central PMCID: PMC3684395.
54. Drisdelle C, Kestens Y, Hamelin AM, Mercille G. Disparities in Access to Healthy Diets: How Food Security and Food Shopping Behaviors Relate to Fruit and Vegetable Intake. *Journal of the Academy of Nutrition and Dietetics*. 2020;120(11):1847-58. doi:10.1016/j.jand.2020.03.020
55. Freedman DA, Blake CE, Liese AD. Developing a Multicomponent Model of Nutritious Food Access and Related Implications for Community and Policy Practice. *J Community Pract*. 2013;21(4):379-409. doi:10.1080/10705422.2013.842197 PubMed PMID: 24563605; PubMed Central PMCID: PMC3930921.
56. Gallani A. Accès à l'alimentation saine dans l'Est de Montréal : perspective des ménages à faible revenu et des acteurs en sécurité alimentaire [Internet]. 2020 [cité 25 mai 2022]. Disponible sur: <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/24476>
57. Institut national de santé publique du Québec. Accessibilité géographique aux commerces alimentaires au Québec : analyse de situation et perspectives d'interventions. [Internet]. 2013 [cité 8 juin 2022]. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/es/node/3932>
58. Pérez Isaza EJ. L'accès aux ressources alimentaires : facteurs prédicteurs de l'insécurité alimentaire sévère parmi les ménages bénéficiaires des programmes communautaires en sécurité alimentaire à Montréal [Internet]. 2016 [cité 24 mai 2022]. Disponible sur: <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/15894>
59. Turner G, Green R, Alae-Carew C, Dangour AD. The association of dimensions of fruit and vegetable access in the retail food environment with consumption; a systematic review. *Global Food Security*. 2021;29:100528. doi:10.1016/j.gfs.2021.100528
60. Beaulac J, Kristjansson E, Cummins S. A Systematic Review of Food Deserts, 1966-2007. *Prev Chronic Dis*. 2009;6(3):A105. PubMed PMID: 19527577; PubMed Central PMCID: PMC2722409.
61. Black C, Moon G, Baird J. Dietary inequalities: What is the evidence for the effect of the neighbourhood food environment? *Health & Place*. 2014;27:229-42. doi:10.1016/j.healthplace.2013.09.015
62. Darmon N, Drewnowski A. Does social class predict diet quality? | *The American Journal of Clinical Nutrition* | Oxford Academic [Internet]. 2008 [cité 8 juin 2022]. Disponible sur: <https://academic.oup.com/ajcn/article/87/5/1107/4650128>
63. Haynes-Maslow L, Auvergne L, Mark B, Ammerman A, Weiner BJ. Low-Income Individuals' Perceptions About Fruit and Vegetable Access Programs: A Qualitative Study. *J Nutr Educ Behav*. 2015;47(4):317-324.e1. doi:10.1016/j.jneb.2015.03.005 PubMed PMID: 25910929; PubMed Central PMCID: PMC4500669.
64. Markow K, Booth S, Savio S, Coveney J. Improving access to community-based food systems: Comparing perspectives of low socioeconomic individuals and food system representatives. *Nutrition & Dietetics*. 2016;73(1):19-27. doi:10.1111/1747-0080.12153
65. Pérez E, Roncarolo F, Potvin L. Associations between the local food environment and the severity of food insecurity among new families using community food security interventions in Montreal. *Can J Public Health*. 2017;108(1):e49-55. doi:10.17269/CJPH.108.5651
66. Tsang S, Holt AM, Azevedo E. An assessment of the barriers to accessing food among food-insecure people in Cobourg, Ontario. *Chronic Dis Inj Can*. 2011;31(3):121-8. PubMed PMID: 21733349.
67. Minaker LM, Shuh A, Olstad DL, Engler-Stringer R, Black JL, Mah CL. Retail food environments research in Canada: A scoping review. *Can J Public Health*. 2016;107(Suppl 1):5344. doi:10.17269/cjph.107.5344 PubMed PMID: 27281520; PubMed Central PMCID: PMC6972175.
68. St-Louis F. Évolution des opinions et de la perception des commerçants riverains d'une piste cyclable récente : le cas du Réseau Express Vélo Saint-Denis (Montréal) [Mémoire] [Internet]. [Montréal]: Université du Québec à Montréal; 2025. Disponible sur: <https://archipel.uqam.ca/18603/1/M18921.pdf>
69. Jalaludin B, Thompson S, Kent J. Healthy built environments: A review of the literature [Internet]. 2011 [cité 13 mars 2026]. Located at: Australia, New South Wales. Disponible sur: <https://apo.org.au/node/32052>
70. Mercado R, Pérez A. Determinants of distance traveled with a focus on the elderly: a multilevel analysis in the Hamilton CMA, Canada. *Journal of Transport Geography*. 2009;17(1):65-76. doi:10.1016/j.jtrangeo.2008.04.012

Bibliographie

71. Observatoire des inégalités. Rapport Annuel 2024-2025 [Internet]. 2025. Rapport No. Disponible sur: <https://observatoiredesinegalites.com/wp-content/uploads/2025/10/Rapport-annuel-2025-VF.pdf>
72. Institut national de santé publique du Québec. Verdissement. [Internet]. 2024 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/actions/verdissement>
73. Vida S. Les espaces verts urbains et la santé. 2011. [cité 12 mars 2026]. Disponible sur : https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/1274_espacesvertsurbainssante.pdf
74. Institut national de santé publique du Québec [Internet]. 2024 [cité 13 mars 2026]. Lutte contre les îlots de chaleur urbains | INSPQ. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/actions/ilots-chaleur>
75. Institut national de santé publique du Québec. Verdir les villes pour la santé de la population : Revue de la littérature [Internet]. 2017. Rapport No. Disponible sur: https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2265_verdir_villes_sante_population.pdf
76. Institut national de santé publique du Québec. Pour un verdissement équitable. [Internet]. 2025 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.inspq.qc.ca/nouvelles/pour-verdissement-equitable>
77. Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte Foy (CERFO). Cartographie de la canopée des six régions métropolitaines de recensement du Québec [Internet]. 2024. Disponible sur: https://cerfo.qc.ca/wp-content/uploads/2024/11/Technote2024-03_carto_canopee.pdf
78. Ville de Québec. Bilan 2015-2020 : Chantiers 2021-2025 de la vision de l'arbre. [Internet]. 2014. [cité 12 mars 2026]. Disponible sur : https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/docs/bilan_vision_arbre_2015_2020.pdf
79. Schwarz K, Fragkias M, Boone CG, Zhou W, McHale M, Grove JM, et al. Trees Grow on Money: Urban Tree Canopy Cover and Environmental Justice. PLOS ONE. 2015;10(4):e0122051. doi:10.1371/journal.pone.0122051
80. Greene CS, Robinson PJ, Millward AA. Canopy of advantage: Who benefits most from city trees? Journal of Environmental Management. 2018;208:24-35. doi:10.1016/j.jenvman.2017.12.015
81. Bowler DE, Buyung-Ali L, Knight TM, Pullin AS. Urban greening to cool towns and cities: A systematic review of the empirical evidence. Landscape and Urban Planning. 2010;97(3):147-55. doi:10.1016/j.landurbplan.2010.05.006
82. Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation. Guide destiné aux municipalités — La lutte contre les îlots de chaleur urbains dans le plan d'urbanisme. [Internet]. 2025. Disponible sur : https://bibliotheque.cecile-rouleau.gouv.qc.ca/notice?id=p%3A%3Ausmarcdef_0001334464&locale=fr
83. Institut national de santé public du Québec. Indicateurs en lien avec les vagues de chaleur et la santé de la population : mise à jour [Internet]. 2019. Disponible sur: https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2650_indicateurs_vagues_chaleur_sante_population.pdf?utm_source=chatgpt.com
84. Grenier F. Forêts urbaines : la règle 3-30-300 pour des villes plus vertes. 100o [Internet]. 2025 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://centdegres.ca/ressources/forets-urbaines-la-regle-3-30-300-pour-des-villes-plus-vertes>
85. Office québécois de la langue française. cohésion sociale [Internet]. 2015 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://vitrinelinguistique.oqlf.gouv.qc.ca/fiche-gdt/fiche/26532506/cohesion-sociale>
86. McCormack GR, Rock M, Toohey AM, Hignell D. Characteristics of urban parks associated with park use and physical activity: a review of qualitative research. Health Place. 2010;16(4):712-26. doi:10.1016/j.healthplace.2010.03.003 PubMed PMID: 20356780.
87. Ward Thompson C, Aspinall P, Roe J, Robertson L, Miller D. Mitigating Stress and Supporting Health in Deprived Urban Communities: The Importance of Green Space and the Social Environment. Int J Environ Res Public Health. 2016;13(4):440. doi:10.3390/ijerph13040440 PubMed PMID: 27110803; PubMed Central PMCID: PMC4847102.
88. Zhou X, Rana MMP. Social benefits of urban green space: A conceptual framework of valuation and accessibility measurements. Management of Environmental Quality: An International Journal. 2012;23(2):173-89. doi:10.1108/1477831211204921
89. Ville de Québec. Règlement sur la politique de participation publique de la Ville de Québec [Internet]. Ville de Québec; 2003 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://reglements.ville.quebec.qc.ca/fr/document/rc/R.V.Q.2705>
90. Ville de Québec. Rôle d'évaluation foncière [Internet]. [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/taxes_evaluation/evaluation_fonciere/role_evaluation.aspx
91. Racine JF. Des locataires habitent maintenant la première phase résidentielle de Fleur de Lys. Journal de Québec [Internet]. 2025 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.journaldequebec.com/2025/03/21/les-premiers-locataires-habitent-maintenant-la-premiere-phase-residentielle-de-fleur-de-lys>
92. Lessard G, Sénécal G. La gentrification des quartiers centraux et l'accès au logement : un état de la question et pistes de solution. Institut national de la recherche scientifique [Internet]. 2017. Disponible sur: https://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ARROND_MHM_FR/MEDIA/DOCUMENTS/RAPPORT-LESSARD-S%C9N%C9CAL-HAMEL-FINAL25-4.PDF
93. Statistique Canada. Profil du recensement, Recensement de la population de 2021 [Internet]. 2022 [cité 12 mars 2026]. Disponible sur: <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2021/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F>
94. Vigneau J, Doucet-Simard G. La gentrification du quartier Saint Roch [Internet]. Québec: Université Laval; 2009. Rapport No. Disponible sur: <https://www.fss.ulaval.ca/sites/fss.ulaval.ca/files/fss/sociologie/j-vigneault-g-dsimard.pdf>
95. Ville de Québec. Réaménagement de la rue Chabot et de l'avenue Plante [Internet]. [cité 13 mars 2026]. Disponible sur: <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=658>
96. Ville de Québec. Verdir Vanier : Présentation au conseil de quartier de Vanier - projet de verdissement [Internet]. 2024. Disponible sur: <https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/CPFichierAzure.ashx?Fichier=6be32c24-2afb-4597-a2d1-850467d6bf82.pdf>