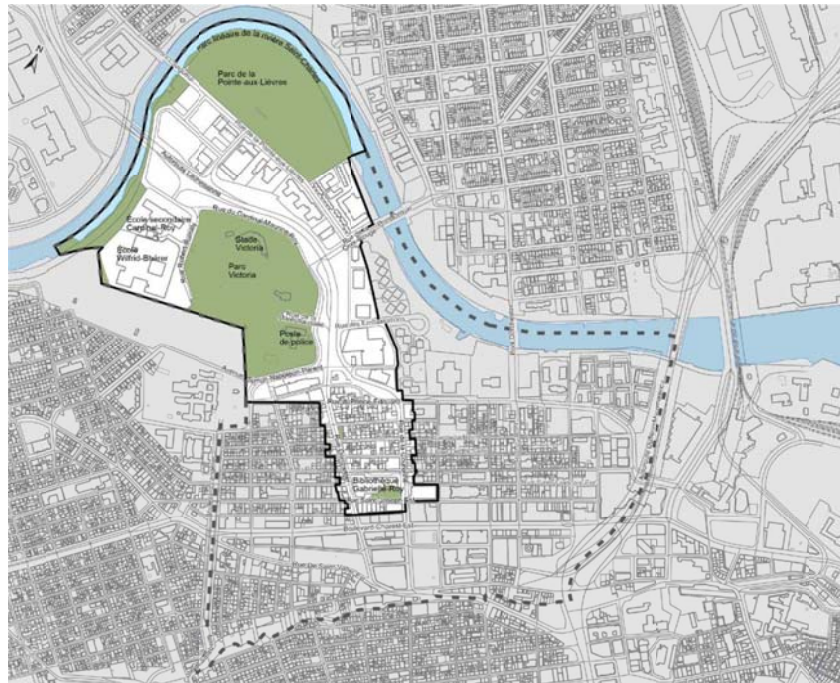

Arrondissement de La Cité-Limoilou
Consultations publiques

**Recueil des documents écrits
déposés à la consultation sur le
Programme particulier d'urbanisme (PPU)
Pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch**



Présenté par :
André Martel, conseiller en consultations publiques

Décembre 2012

Liste des documents déposés, selon l'ordre de présentation à l'assemblée de consultation publique

- Société de la rivière Saint-Charles
- Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur
- CDÉC de Québec
- Conseil de quartier de Saint-Roch
- SDC du centre-ville de Québec
- Jean Roberge, groupe de résidants du quartier Saint-Jean-Baptiste
- Yves Desmarais, groupe de résidants
- Simon Gauvin, résidants
- Vivre en Ville de Québec
- Comité des citoyens de Saint-Roch – Saint Roch - Recommandations fondamentales (Marilyn Dufour)
- Comité des citoyens de Saint-Roch – Saint Roch - Pôle culturel et technoculturel de Québec (Suzie Genest)
- Marc Boutin, résidant du quartier Saint-Jean-Baptiste
- Marcel Landry, groupe de résidants
- Accès transports viables
- Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch
- Regroupement des personnes handicapées visuelles (région 03-12)
- Comité d'action de personnes vivants des situations de handicap
- Comité des citoyens de Saint-Roch - La destinée de la place (Martin April)
- Comité de citoyens de Saint-Roch - Le verdissement pour le bénéfice de tous
- GM développement (Frédéric Dutil)
- Pierre Frappier, groupe de résidants
- Craque Bitume
- Comité des citoyens de Saint-Roch - Plan de mobilité durable, plan directeur du réseau cyclable et PPU Saint-Roch : des objectifs cohérents? (Marie-Josée Renaud)
- Marie-Josée Renaud, résidante
- Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale
- Association du design urbain du Québec
- Fiducie de placement immobilier ALLIED Properties
- Regroupement des organismes des personnes handicapées de la région 03
- Association des personnes avec déficience de l'audition (APDA)



Mémoire sur le
Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée
de ville du quartier Saint-Roch

Présenté à la Ville de Québec
dans le cadre l'assemblée publique de consultation pour le
programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Novembre 2012

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	II
1. PRÉAMBULE	1
1.1 Présentation de la <i>Société de la rivière Saint-Charles</i>	1
2. CONSTAT GÉNÉRAL	1
3. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT	2
4. DÉVELOPPEMENT DE LA POINTE-AUX-LIÈVRES	2
4.1 Pavillon de service	2
4.2 Parc linéaire	3
4.3 Passerelle cyclopiétonne	3
5. STATIONNEMENTS	4
6. CONCLUSION	4

1. PRÉAMBULE

1.1 Présentation de la *Société de la rivière Saint-Charles*

Durant l'été 2000, un groupe d'intervenants aux intérêts communs se sont réunis afin de discuter du potentiel de développement de la rivière St-Charles. C'est ainsi que la *Société de la rivière Saint-Charles (Société)*, un organisme sans but lucratif, a vu le jour en novembre 2000. Elle s'est donnée comme mission de mettre en valeur et faire découvrir la rivière St-Charles, son parc linéaire et son patrimoine aux citoyens, citoyennes et aux clientèles touristiques en réalisant des activités d'aménagement, d'animation et de sensibilisation dans le respect des principes du développement durable.

La rivière St-Charles fait partie du patrimoine naturel collectif des citoyennes, citoyens et visiteurs de la Capitale-Nationale et notamment du quartier Saint-Roch. La *Société de la rivière Saint-Charles* y voit un lieu riche en diversité, un milieu de vie habité et fréquenté par des gens soucieux de sa protection. Cet axe de verdure et d'eau s'ancre, en plein cœur d'une ville densément peuplée, dans les habitudes de vie et de loisirs d'individus, de familles et de groupes. Que ce soit sur l'eau, sur les berges, en été ou en hiver, le potentiel récréatif, éducatif, touristique et économique est immense et se doit d'être développé conformément au respect de l'environnement et des gens du milieu.

2. CONSTAT GÉNÉRAL

La *Société* se préoccupe du programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch (*PPU*), car il aura plusieurs impacts sur la rivière St-Charles, son parc linéaire, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et ses usagers. La *Société de la rivière Saint-Charles* n'est pas en mesure de prendre une position globale face à ce *PPU*, puisque de nombreux points et caractéristiques ne touchent, ni de près ni de loin, à son champ d'action et d'expertise. Néanmoins, les points du *PPU* touchant directement les activités de la rivière St-Charles, sont généralement en accord avec la vision de la *Société*. Ce mémoire présentera donc les recommandations et préoccupations de la *Société* face aux différents volets touchant ses activités.

3. RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Le *PPU* prévoit de nombreux développements à proximité ou en bordure de la rivière St-Charles, tels que la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, la construction d'une passerelle et de nombreuses infrastructures. La *Société* se préoccupe donc des impacts que peuvent avoir ces aménagements sur la rivière, sa faune, sa flore et la qualité de son eau. Nous souhaitons donc que ces aménagements fassent l'objet d'une attention particulière afin de limiter les impacts négatifs tels que l'apport en sédiments, l'utilisation d'abrasifs, l'imperméabilisation des sols, la coupe d'arbres à proximité de la rivière et l'altération ou la destruction d'habitat. La *Société de la rivière Saint-Charles* tient notamment à saluer la volonté du *PPU* dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres de mettre en œuvre un projet de développement urbain (écoquartier) qui inclut différentes mesures orientées sur les principes d'aménagement durable. Par exemple, l'instauration de mesures et de composantes axées vers la lutte aux îlots de chaleur sera bénéfique pour la qualité de la rivière et de la vie des usagers du parc linéaire. De plus, l'intégration à la conception des bâtiments et des aménagements d'une approche écologique de gestion de l'eau favorisant la diminution de la consommation d'eau et une saine gestion des eaux de pluie est une autre mesure en accord avec la vision de la *Société*.

Malgré ces objectifs nobles, il est inévitable que certains des aménagements inclus dans ce *PPU* aient des répercussions sur la qualité de la rivière. La *Société* souhaite donc que les impacts soient le moins négatifs possible et que les cas avenants soit corrigés par des mesures compensatoires effectuées à proximité et qui impliquent les différents acteurs du milieu tels que les organismes impliqués dans le parc linéaire et la rivière St-Charles.

4. DÉVELOPPEMENT DE LA POINTE-AUX-LIÈVRES

4.1 Pavillon de service

Les principaux points du *PPU* en lien avec le développement de la Pointe-aux-Lièvres sont généralement en accord avec la vision de la *Société de la rivière Saint-Charles*. Le *PPU* inclut notamment l'aménagement d'un pavillon de service et d'accueil à la Pointe-

aux-Lièvres, une action grandement souhaitée par la *Société* afin d'améliorer l'offre de service aux utilisateurs du parc. La *Société* désire cependant que les différents organismes et groupes impliqués à la Pointe-aux-Lièvres soient consultés afin que l'aménagement de ce pavillon puisse répondre aux divers besoins du milieu. De plus, l'implantation du pavillon de service et d'accueil est vue comme un investissement prioritaire (préalable à la passerelle cyclopiétonne) que la *Société* souhaiterait voir dans le prochain programme triennal d'immobilisations (PTI).

4.2 Parc linéaire

Selon les plans proposés dans le *PPU*, l'implantation de l'écoquartier se fait à proximité de l'aménagement actuel du parc linéaire de la rivière St-Charles. De ce fait, bien que la *Société* voie d'un bon œil la venue de l'écoquartier, il est impératif que cette section cruciale du parc linéaire n'en soit pas affectée ou diminuée. Les plans proposés laissent présager que l'intégrité du parc linéaire sera respectée, mais la proximité des aménagements inquiète la *Société de la rivière Saint-Charles*. Des indices sur le terrain, comme le retrait actuel de la clôture délimitant le parc linéaire dans ce secteur, alimentent ces inquiétudes. La *Société* aimerait donc avoir la confirmation que les différents aménagements qui seront réalisés à la Pointe-aux-Lièvres ne viendront pas restreindre le parc linéaire.

4.3 Passerelle cyclopiétonne

La construction d'une passerelle cyclopiétonne pour relier le parc de la Pointe-aux-Lièvres au secteur de Limoilou est une autre mesure du *PPU* saluée par la *Société de la rivière Saint-Charles*. Bien que la *Société* n'ait pas fait de recherche précise à ce sujet, la localisation projetée de cette future passerelle semble adéquate aux besoins actuels. Les recommandations de la *Société* quand à cette passerelle sont en lien avec ses caractéristiques. La *Société* souhaite donc que la passerelle permette la marche et le vélo, mais également la possibilité que sa structure puisse éventuellement accueillir certains sports hivernaux. La présence d'un circuit de ski de fond dans le secteur urbain du parc linéaire, par exemple, est réclamée par plusieurs citoyens. Bien qu'à court terme ce projet ne soit pas précisé, il est possible qu'il le soit dans un avenir relativement

rapproché; il serait donc approprié que cette passerelle puisse répondre aux besoins d'une telle initiative. Par exemple, la passerelle devra permettre le passage des véhicules et des équipements nécessaires à l'entretien de pistes hivernales. Bref, il serait nécessaire que les groupes et organismes locaux soient consultés afin que cette structure puisse répondre aux besoins du milieu.

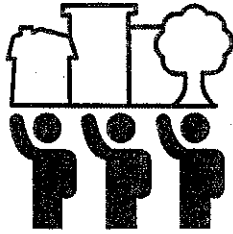
5. STATIONNEMENTS

Plusieurs mesures sont prises quant aux aménagements des différentes aires de stationnement dans les limites de ce programme particulier d'urbanisme. La *Société* ne souhaite pas se prononcer sur l'ensemble de ces mesures mais tient seulement à spécifier que plusieurs utilisateurs du parc linéaire provenant de l'extérieur du quartier s'y rendent en voiture et ont un besoin de stationnement qui n'est pas toujours comblé dans le secteur urbain. Par exemple, plusieurs utilisateurs s'engagent dans une randonnée de plusieurs heures alors que la majorité des stationnements du secteur sont limités à 120 minutes de durée maximale. La *Société* offre notamment un service de navette pour les utilisateurs afin que les usagers utilisent ce moyen de transport en commun plutôt que de faire des allers-retours avec leur voiture personnelle. L'utilisation de ce transport en commun nécessite la présence de stationnements disponibles pour une longue durée. Il serait donc souhaitable que les usagers du parc linéaire puissent avoir à proximité de la Pointe-aux-Lièvres un accès à des stationnements, payants ou non, d'une durée répondant à leur besoin.

6. CONCLUSION

Pour terminer, la *Société de la rivière Saint-Charles* est en accord avec les différents volets du *PPU* touchant ses activités. La *Société* salue notamment diverses mesures répondant aux principes du développement durable. Cependant la *Société* émet des recommandations afin que les différents développements affectent le moins possible la qualité du milieu et que les impacts négatifs soient compensés localement en accord avec les organismes du milieu. Dans le même ordre d'idée, il est également impératif que les différents aménagements présentés dans le *PPU* ne viennent pas affecter l'intégrité du Parc linéaire de la rivière St-Charles, un joyau de la Ville de Québec. De

plus la *Société*, souhaite que l'aménagement d'un pavillon de service et d'accueil à la Pointe-aux-Lièvres et l'implantation d'une passerelle cyclopiétonne soient réalisés afin de répondre aux besoins actuels et futurs du milieu. La *Société* souhaite également que les possibilités de stationnements du quartier puissent répondre aux besoins des utilisateurs du parc linéaire. Globalement, la *Société de la rivière Saint-Charles* voit d'un bon œil les différents volets du *PPU* en lien avec ses projets et souhaite être impliquée et consultée dans l'élaboration de ceux-ci.



**Comité des citoyens et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur**

Maison Luc-André-Godbout
301, rue de Carillon
Québec (Québec)
G1K 5B3

Mémoire

**Présenté à la Ville de Québec
dans le cadre des consultations publiques sur le
Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du
quartier Saint-Roch**

Novembre 2012

**Un Plan particulier d'urbanisme pour St-Roch à l'image de celui de Ste-Foy fait pour les promoteurs!
La Ville a oublié de mettre les citoyens et citoyennes au cœur du processus!**

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS), en action dans son milieu depuis plus de 40 ans, trouve que le PPU de St-Roch ne respecte pas l'esprit du Plan de mobilité durable pour la Ville de Québec en 2010.

Le CCCQSS aimerait que la Ville de Québec mette les citoyens et citoyennes au cœur du processus de préparation de ses PPU pour aller chercher l'accord de la population résidente sur les grands concepts d'ensemble.

Dans cet esprit, le quartier Saint-Roch possède des groupes de citoyens et de citoyennes (l'Engrenage et le comité de citoyens de St-Roch), une association de gens d'affaires et divers autres organisations qui permettraient d'innover du côté de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire.

À ce propos, vous recevrez aujourd'hui plusieurs suggestions qui iront dans le sens des nôtres ici ce soir. Cependant nous trouvons qu'il est déjà un peu tard.



Ont participé à l'écriture de ce mémoire : Geneviève Olivier-D'avignon, Éric Martin, Nicol Tremblay et Carol-André Simard

Table des matières

Présentation du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur.....	4
Objectifs et vision du Plan de mobilité durable de quartier.....	5
Constat général.....	6
Participation citoyenne.....	6
Parc Victoria.....	6
Boulevard urbain.....	7
Lien St-Roch / St-Sauveur.....	7
Mixité sociale.....	7
Transports actifs.....	8
Transports collectifs.....	8
Circulation de transit.....	8
Aménagement urbain.....	9
Services de proximité.....	9
Comité de suivi.....	9
Conclusion.....	10
Les recommandations du CCCQSS :.....	10

Présentation du Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur :

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur (CCCQSS) est implanté dans son milieu depuis plus de 40 ans. Sa mission principale est d'améliorer la qualité de vie des gens qui y habitent, de briser l'isolement des ménages à faibles revenus, de défendre leurs droits et leurs intérêts, de regrouper les gens et les mouvements populaires sur les enjeux les concernant et de susciter des réflexions et des débats sur des sujets d'intérêt public.

Son action s'est non seulement réalisée en lien avec les résidants et résidentes mais aussi avec bon nombre d'organismes du quartier, notamment les organismes communautaires et de défense des droits, les associations de gens d'affaires, les centres de loisirs communautaires, les garderies, les organismes jeunesse, en fait avec tous ceux et celles qui tissent la vie d'un quartier. Cette « qualité de vie dans le quartier » est d'ailleurs une force majeure qui est ressortie comme atout pour Saint-Sauveur dans le sondage que nous avons réalisé en 2004 pour notre mémoire présenté lors de l'élaboration du Plan directeur de quartier.

Depuis la création du CCCQSS, tous les paliers de gouvernements ont été interpellés, à un moment ou un autre, dans nos principales actions. Voici quelques changements majeurs que nous avons obtenus au fil des ans :

- projet d'accession à la propriété pour les personnes à moyen revenu;
- création d'un parc à côté du centre Durocher;
- aménagement plus sécuritaire du pont Parent pour les piétons;
- sauvegarde de 45 logements menacés par un projet de stationnement;
- arrêt des démolitions dans Saint-Sauveur, implantation d'un programme de rénovations des maisons et gel de la hausse des loyers suite à l'utilisation de ces mesures;
- création d'un programme de coopératives d'habitation;
- lutte pour l'amélioration des conditions de vie dans les HLM et contre les hausses de loyer;
- luttes pour le développement et le financement du logement social;
- préservation de la rue Arago vs un projet d'autoroute le long de la falaise;
- reconstruction de l'escalier Victoria et luttes pour la préservation, l'entretien et l'embellissement des escaliers dans la falaise;
- déménagement du garage d'autobus (STCUQ, maintenant le RTC);
- modification partielle du plan de circulation du quartier;
- décontamination partielle du terrain de la rue Verdun par Hydro-Québec;
- moratoire de 5 ans sur les fermetures d'écoles;
- sauvegarde et restauration de l'école Sacré-Cœur;
- mémoire sur la politique municipale de sécurité urbaine;
- amélioration des berges de la rivière Saint-Charles;
- aménagement des espaces vacants et problématiques du quartier;
- plan directeur de quartier pour Saint-Sauveur;
- réaménagement du boulevard Charest Ouest et sécurité pour les piétons.

Avec le Conseil de quartier de Saint-Sauveur, notre comité élabore un plan de mobilité durable de quartier qui s'inscrit dans le plan de mobilité durable de la Ville de Québec. C'est pourquoi nous trouvons important de déposer ce mémoire au sujet du PPU St-Roch, étant le quartier contigu du côté ouest et partageant en bonne partie le même type de population et de défis urbains.

Objectifs et vision du Plan de mobilité durable de quartier :

Le plan de mobilité durable du quartier Saint-Sauveur comprend cinq grands objectifs qui sont décrits dans notre document de présentation de février 2011 :

- 1) Définir, en concertation avec les résidants et résidentes et d'autres acteurs concernés, un Plan de mobilité durable du quartier permettant de tenir compte des caractéristiques et des besoins spécifiques du quartier Saint-Sauveur;
- 2) Identifier des actions locales et d'autres plus vastes concernant la circulation, le stationnement, les transports actifs, les rues piétonnes et partagées et les transports collectifs;
- 3) Inclure la population dans l'élaboration d'un Plan de mobilité durable du quartier et dans la mise en œuvre de certains moyens retenus;
- 4) Faciliter la réalisation d'actions par la mise en place de certaines conditions;
- 5) Présenter à la Ville de Québec les besoins et les priorités locales identifiées par les acteurs concernés et obtenir les budgets afin de les réaliser.

Depuis l'automne 2010, le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur et le Conseil de quartier de Saint-Sauveur travaillent conjointement sur le Plan de mobilité durable du quartier. De ce travail, il se dégage une vision qui peut se résumer ainsi :

- ☺ Renforcer la triple mixité du quartier : Le quartier a une mixité fonctionnelle en comptant 7 600 emplois et une offre intéressante de commerces. Il y a aussi une mixité sociale avec près de 21 % de logements sociaux. La troisième mixité est culturelle car le quartier Saint-Sauveur présente un des plus hauts taux d'arrivée de personnes issues de l'immigration à Québec.
- ☺ S'assurer que les résidants et les résidentes actuels du quartier puissent continuer à y vivre : Les projets et les actions qui découleront du plan de mobilité durable doivent augmenter la qualité de vie des gens du quartier mais ne doivent pas favoriser la spéculation foncière qui souvent chasse les personnes moins fortunées.
- ☺ Favoriser les transports actifs : Pour cela il faut un réseau cyclable bien intégré au quartier et des aménagements qui favorisent les cyclistes. Pour favoriser la marche et le vélo il est primordial d'avoir des rues apaisées en limitant la vitesse de circulation et en créant des rues piétonnes.
- ☺ Améliorer la desserte du quartier en transports collectifs : Comme il est prévu que le tramway sera en service au plus tôt en 2026, il est important que le quartier soit bien desservi par le transport en commun dès maintenant.
- ☺ Diminuer la circulation de transit dans le quartier : Il est important de diminuer la circulation automobile dans Saint-Sauveur. Pour cela le quartier Saint-Sauveur doit obtenir un nouveau plan de circulation et de stationnement qui répondent aux besoins des résidants et résidentes du quartier.
- ☺ Un Plan de mobilité durable de quartier pour et par les citoyens et citoyennes du quartier : Un portrait du quartier est en train de se réaliser par quatre comités thématiques (transports collectifs, transports actifs, rues piétonnes et partagées et circulation et stationnement). Par la suite la population du quartier aura à se prononcer sur différents projets et actions avant la rédaction finale du plan.

Constat général :

Le projet de Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch présente des projets intéressants comme la transformation de l'autoroute laurentienne en boulevard urbain ainsi que la consolidation de la vocation du Parc Victoria.

Cependant la vision du développement qui se dégage ne va pas dans le même sens que notre vision du plan de mobilité durable, ainsi que dans la vision du Comité de citoyens de St-Roch. Ces derniers ont fait une présentation de leur vision à l'Agitée le 10 octobre 2012. Ils vous présenteront leur vision du quartier.

Un des éléments importants qui vous sera soumis, c'est la question de la hauteur de certains édifices de plus de huit étages en outre la possibilité d'un gabarit en hauteur jusqu'à 60 mètres à la Place Jacques Cartier. Cet édifice en hauteur va à l'encontre de l'objectif de renforcement du caractère public de cette place. Il est beaucoup plus important d'investir dans l'amélioration de la Bibliothèque et de l'amphithéâtre que dans du stationnement et des condos.

Participation citoyenne :

La Ville de Québec possède un service des consultations et une politique des consultations publiques. Cependant on a l'impression que pour la préparation, la confection et l'adoption de ses PPU elle oublie que les deux existent.

La participation citoyenne, c'est plus que de participer à une séance d'information ou on invite la population à préparer un mémoire pour le moment où on vous le dira. La Ville prépare son plan en vase clos, puis annonce une consultation en novembre où les mémoires seront reçus à ce moment à condition de venir en parler. Qu'est ce que la Ville va en faire des mémoires, ce n'est pas préciser?

Pour le CCCQSS la participation citoyenne, c'est mettre les citoyens et citoyennes des quartiers concernés au cœur du processus, c'est aussi mettre les organisations de quartier et le Conseil de quartier parti prenante du processus. Pour cela la population et les organisations résidentes doivent être en amont de la préparation du PPU.

Parc Victoria :

Nous partageons une partie du Parc Victoria avec le quartier St-Roch et cette partie n'est pas incluse dans le PPU. Cependant ce qui se fera dans le PPU St-Roch influencera l'autre partie.

Nous tenons à rappeler deux choses : Premièrement lorsque la Ville de Québec a reçu le Parc Victoria des Augustines c'était à condition que le parc serve à des fins communautaires. De ce fait, nous accueillons favorablement le déplacement de la Centrale de police. Deuxièmement il y a un plan d'urbanisme pour le parc Victoria et j'invite la Ville à le relire.

Lors de l'élaboration du plan d'urbanisme notre mémoire insistait sur les espaces verts qu'il fallait garder et agrandir. Un stationnement n'est pas un espace vert. L'espace pris par tous les stationnements du parc Victoria (Commission scolaire de la Capitale, poste de police et Ville de Québec) prend presque autant d'espace que les espaces verts et ce n'est pas communautaire à ce qu'on sache du stationnement. Il est bien de verdifier les stationnements mais il est beaucoup mieux

de les enlever pour laisser place à de l'espace vert. **Pour résumer notre comité désire plus d'espaces verts dans le parc Victoria.**

Le PPU parle de consolider l'offre récréative et les aménagements de parc. Il y a eu plus d'un million de dollars d'investi dans le parc dans les dernières années et celui-ci est bien fourni actuellement. Il est aussi question d'un centre récréatif dans le stationnement du Parc Victoria et il est question de desservir Saint-Sauveur, St-Roch et Limoilou. Nous tenons à souligner que l'offre de loisir dans Saint-Sauveur est actuellement suffisante avec deux centres privés (Centre Durocher et Patro Laval) et deux centres appartenant à la ville (Édouard Lavergne et Monseigneur Bouffard).

Il est question dans le PPU d'ouvrir davantage le parc Victoria avec le voisinage et nous sommes en accord avec cette orientation.

Boulevard urbain :

Le PPU concrétise l'engagement qui est inclus dans le plan de mobilité durable de la Ville de Québec de transformer la dernière partie du boulevard Laurentien en boulevard urbain. Nous sommes parfaitement d'accord avec cette option et nous voyons d'un bon œil le fait d'enlever deux rues autour qui fourniront de l'espace du côté du parc Victoria que nous aimerions qui soit converti en espace vert et du côté de la Rivière Saint-Charles qui servira à du logement que nous souhaitons à prix abordable et qui respecte le gabarit actuel de St-Roch dans sa partie résidentielle au sud du PPU.

Ce nouvel aménagement va permettre un meilleur accès du parc Victoria aux citoyens et citoyennes de St-Roch.

Lien St-Roch / St-Sauveur :

Les aménagements prévus dans le PPU St-Roch vont permettre un meilleur lien entre nos deux quartiers. Comme nous sommes deux quartiers où vivent des populations qui se ressemblent il y a beaucoup d'inter actions qui se font au quotidien par le travail, la visite à la bibliothèque Gabrielle Roy, les repas sur la rue St-Vallier ouest dans les restaurants asiatiques etc.

Il est donc important de favoriser la perméabilité entre les deux quartiers pour les transports actifs (marche et vélo) qui sont ceux les plus utilisés par la population résidante.

Mixité sociale :

L'orientation 2 du PPU parle de consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant. Nous sommes d'accord avec la densification mais elle doit se faire tout en permettant aux populations actuelles d'y demeurer. Pour ce faire quelques conditions doivent être remplies et l'exemple des développements désordonnés (démolition, construction en hauteur, déplacement de population pauvre, spéculation foncière, etc.) de centres villes des années 60 et 70 en ont été de très beaux exemples de gentrification en Amérique du Nord ayant notamment pour conséquences exclusion sociale et polarisation socio-économique.

Il est important de ne pas refaire les erreurs du passé et voici quelques balises à conserver et qui vont aussi s'appliquer pour notre quartier :

- ☺ S'assurer de maintenir une mixité sociale et une mixité d'usage dans le quartier
- ☺ Prendre les mesures requises pour qu'il y ait 30% de logements sociaux dans tous les nouveaux projets de construction de logements
- ☺ S'assurer de garder un certain nombre de logement locatif dans la construction neuve
- ☺ Favoriser le développement commercial de proximité et le milieu communautaire dans le quartier

Transports actifs :

Les transports actifs doivent être au cœur du développement du PPU St-Roch : les impacts négatifs sur la santé des individus et la pollution, deux phénomènes associés de près à la sur-utilisation de l'automobile pour les déplacements quotidiens, est largement démontrés.

Le quartier St-Roch, tout comme notre quartier, présente déjà plusieurs atouts qui autorisent l'expansion rapide des modes de transports actifs: forte densité de population, proximité des services, voire proximité du lieu d'emploi, population faiblement motorisée. Il reste cependant que certains aménagements permettraient d'augmenter plus encore la proportion de transports actifs. Par exemple :

- augmenter le nombre de kilomètres de pistes cyclables utilitaires traversant le quartier St-Roch, clarifier leurs tracés et veiller à compléter le maillage avec le réseau existant;
- offrir des stationnements sécurisés pour vélos et en nombre suffisant aux différentes stations de transports collectifs et le long des artères commerciales et des pôles d'activités;
- chaque fois qu'une rue est rénovée, envisager la possibilité d'y implanter des aménagements favorisant les déplacements à vélo;
- mettre en place des roulières dans les escaliers et un lien mécanique entre la haute-ville et la basse-ville pour les cyclistes;
- évaluer la possibilité d'autoriser la circulation des vélos en double-sens dans les rues à sens unique situées dans les zones à 30 km/h;
- améliorer la sécurité piétonne aux intersections par des mesures favorisant les transports actifs;
- aménager des rues piétonnes ou partagées;
- vérifier la faisabilité d'implanter un service de vélos en libre-service du type Bixi.

Une grande partie de ces mesures apparaissent déjà au Plan directeur du réseau cyclable, mais cet outil tarde à être mis en application.

Transports collectifs :

De manière générale, nous sommes d'accord avec le rôle prépondérant qui est donné au transport collectif dans le quartier St-Roch et plus particulièrement dans le secteur du PPU.

Il est important de penser aux transports collectifs inter quartier. Entre autre le lien entre St-Roch et Saint-Sauveur qui n'est très bien desservi pour l'instant.

Circulation de transit :

Une large part de la circulation présente dans le quartier St-Roch en est une de transit. Les conséquences d'une circulation de transit importante sont nombreuses sur la santé publique : davantage de piétons blessés, stress dû au bruit et à la pollution. Ce n'est pas simplement en faisant la promotion de modes de transports alternatifs à la voiture que nous arriverons à freiner la circulation de transit, mais en décourageant l'utilisation de l'automobile au centre-ville. Le conseil de quartier de St-Roch s'est déjà penché sur cette problématique et l'a déjà mis comme une action importante à réaliser pour diminuer cette circulation. Le PPU de St-Roch ne s'attaque pas à cette problématique pour les gens de St-Roch.

En aménagement urbain, il faut faire des choix disait le maire de Strasbourg lors de sa conférence en septembre dernier. « Nous à Strasbourg on a choisi les transports actifs et collectifs et avant notre intervention il passait 60 000 autos à travers le centre de notre ville, maintenant il n'y a plus une auto qui peut traverser le centre de Strasbourg ». Québec doit faire le même choix.

Aménagement urbain :

De manière générale, l'aménagement urbain se doit d'être de haute qualité, sécuritaire, et doit inciter la population à envisager durablement les transports actifs que l'on oublie souvent de considérer comme la manière la plus durable de se déplacer.

Ainsi, la rue doit inévitablement être repensée pour accueillir et protéger en premier lieu les piétons, puis les vélos, les transports collectifs, et finalement les voitures. La question du partage des voies de circulation y est pour beaucoup dans les choix de transport que fait la population pour se déplacer. Pour éviter les risques de conflits ou d'accidents, nous croyons que l'aménagement de rues partagées ou piétonnes devrait être incluse dans le PPU.

Dans la perspective de lutte aux îlots de chaleur ainsi que pour favoriser la convivialité de l'espace public, il serait également précieux d'inclure des petits espaces verts partout où il est possible de le faire, ainsi que de verdir les façades et les toits.

Services de proximité :

Dans le cadre d'une mixité des fonctions, il est important de prévoir dans le PPU la place et l'encouragement des services de proximité. À partir du moment où le PPU fait un choix judicieux des transports actifs il faut permettre à la population d'obtenir ses services de proximité à des distances inférieures à 500 mètres.

La Ville doit prévoir le zonage de telle façon que les nouveaux secteurs en développement autour du nouveau boulevard urbain et de la Pointe-aux-Lièvres puissent accueillir des services de proximité.

Comité de suivi :

Pour s'assurer d'une véritable participation citoyenne au niveau du suivi du PPU St-Roch dans sa mise en place, il est nécessaire que la Ville prévoie la formation d'un comité de suivi qui pourrait être composé entre autre des types de personnes suivantes :

- ☺ Conseillers ou conseillères
- ☺ Membres du Conseil de quartier de St-Roch
- ☺ Comité des citoyens du quartier St-Roch
- ☺ L'Engrenage
- ☺ Des gens d'affaires
- ☺ Des organismes travaillant sur les enjeux des transports, de l'urbanisme et de l'environnement

Conclusion :

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur a, depuis plus de 40 ans, collaboré avec la Ville de Québec au niveau de la qualité de vie dans le quartier, de l'urbanisme, des espaces verts, du coût et de la qualité des logements et de l'aménagement urbain.

Si aujourd'hui nous venons nous prononcer sur le PPU St-Roch qui est notre voisin à l'est, c'est parce que nous sommes conscients que la façon de faire de la ville pour ce PPU nous indique comment elle abordera les prochains PPU qui toucheront notre quartier. Nous suivons ce qui se passe à Ste-Foy et nous avons hâte de voir si la ville de Québec écouterait sa population plus que les promoteurs.

Les recommandations du CCCQSS :

Participation citoyenne

Que la Ville de Québec :

- 1- travaille de concert avec les organismes de quartier et la société civile travaillant dans le domaine de l'urbanisme et de la mobilité durable dès le début du processus d'élaboration de son PPU;*
- 2- mette les citoyens et citoyennes ainsi que les organisations du quartier St-Roch au cœur du processus d'élaboration de son PPU*
- 3- mette en place un processus de concertation dans le quartier St-Roch (assemblées publiques, sondages, etc.) visant à déterminer les besoins réels des citoyens et citoyennes;*
- 4- appuie et accompagne les initiatives locales;*
- 5- écoute les recommandations faites par la société civile et les organisations du Centre-Ville et change les éléments du PPU qui sont très majoritairement dénoncés;*

Parc Victoria

- 6- Que la Ville de Québec prévoit l'augmentation des espaces verts dans le Parc Victoria;*

Boulevard urbain

- 7- *Que la Ville de Québec s'assure que les nouveaux logements qui seront construits en bordure du nouveau boulevard urbain soient à prix abordable et respectera le gabarit actuel de St-Roch dans sa partie résidentielle au sud du PPU;*

Lien St-Roch / Saint-Sauveur

- 8- *Que la Ville de Québec améliore la perméabilité entre les quartiers St-Roch et Saint-Sauveur en favorisant les transports actifs;*

Mixité sociale

- 9- *Que la Ville de Québec s'assure d'une mixité sociale dans le quartier;*
- 10- *Que la Ville de Québec prenne des mesures requises pour qu'il y ait 30% de logements sociaux dans tous les nouveaux projets de construction de logements;*
- 11- *Que la Ville de Québec s'assure de garder un certain nombre de logement locatif dans la construction neuve;*
- 12- *Que la Ville de Québec favorise le développement commercial de proximité et le milieu communautaire dans le quartier;*

Transports actifs

- 13- *Que la Ville de Québec augmente le nombre de kilomètres de pistes cyclables utilitaires traversant le quartier St-Roch, qu'elle clarifie leurs tracés et veille à compléter le maillage avec le réseau existant;*
- 14- *Que la Ville de Québec offre des stationnements sécurisés pour vélos et en nombre suffisant aux différentes stations de transports collectifs et le long des artères commerciales et des pôles d'emploi;*
- 15- *Que la Ville de Québec améliore la sécurité piétonnes aux intersections et aménage des rues piétonnes ou partagées;*

Transports collectifs

- 16- *Que la Ville de Québec, en lien avec le RTC prévoit le transport collectif inter quartier surtout entre St-Roch et Saint-Sauveur;*

Circulation de transit

- 17- *Que la Ville de Québec fasse le choix des transports actifs et collectifs dans St-Roch pour diminuer la quantité de circulation automobile;*

Aménagement urbain

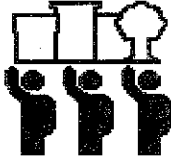
- 18- *Que la Ville de Québec prévoit des aménagements urbains sécuritaires et de haute qualité et qu'elle incite la population à envisager durablement les transports actifs;*
- 19- *Que la Ville de Québec prévoit un verdissement intégré dans une perspective de lutte aux îlots de chaleur;*

Services de proximité

- 20- *Que tout service de transport collectif soit prévu suivant le principe d'accessibilité universelle;*
- 21- *Que tout aménagement ou toute modification apportée à un aménagement urbain existant soit pensé en fonction du principe d'accessibilité universelle;*

Comité de suivi

- 22- *Que la Ville de Québec prévoie également la création d'un comité de suivis, sur une base de quartier, pour suivre l'évolution de ce dossier; que ce comité de suivi soient composé d'élue-s et de représentant-e-s des groupes de citoyens et citoyennes, des gens d'affaires, des organismes travaillant sur les enjeux des transports, de l'urbanisme, et de l'environnement etc;*



**Comité des citoyens et citoyennes
du quartier Saint-Sauveur**

301, rue de Carillon, Québec, Qc G1K 5B3
Tél.:(418) 529-6158 Fax : (418) 529-9455
Courriel: cccqss@bellnet.ca Web : www.cccqss.org

Communiqué pour diffusion immédiate

Changer le visage de Saint-Roch; Programme particulier d'urbanisme comme une onde de choc sur Saint-Sauveur

Québec, le 26 novembre 2012. Le quartier Saint-Sauveur est contigu du côté ouest au quartier Saint-Roch. Plusieurs caractéristiques rapprochent les deux populations. Le Parc Victoria est un lieu commun important et maints défis au plan de l'aménagement urbain et de la mobilité sont aussi partagés.

Les transformations annoncées dans le PPU auront à n'en pas douter des impacts importants sur le quartier Saint-Sauveur. C'est pourquoi le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur a rédigé un mémoire et considère important de participer aux consultations publiques du 27 novembre sur le *Programme particulier d'urbanisme (PPU)* pour l'entrée de ville de Saint-Roch. Les éléments principaux qui seront soumis toucheront la participation citoyenne, l'aménagement du Parc Victoria ainsi que la hauteur de certains édifices, dont le projet de la Place Jacques-Cartier.

Une conférence de presse sera tenue ce lundi 26 novembre à 11h, au 301 rue de Carillon. Les observations et les recommandations du Comité concernant le *Programme particulier d'urbanisme (PPU)* pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch y seront exposés.

Le Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur est implanté dans son milieu depuis plus de 40 ans. Sa mission principale est d'améliorer la qualité de vie des gens qui y habitent, de briser l'isolement des ménages à faibles revenus et de défendre leurs droits et intérêts. Il regroupe les gens et les mouvements populaires sur les enjeux qui les concernent et suscite des réflexions et des débats sur des sujets d'intérêt public.

-30-

Source : Éric Martin

Comité des citoyens et des citoyennes du quartier Saint-Sauveur
418-529-6158
cccqss@bellnet.ca



**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU)
POUR L'ENTRÉE DE VILLE DU QUARTIER SAINT-ROCH**

**MÉMOIRE DE LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE COMMUNAUTAIRE
(CDÉC) DE QUÉBEC**

Présentation de l'organisation

155, boulevard Charest Est, RC-1
Québec (Québec) G1K 3G6
418 525-5526
www.cdecdequebec.qc.ca



Grâce à sa connaissance des besoins et des enjeux des quartiers centraux¹ de la ville de Québec, la Corporation de développement économique communautaire (CDÉC) de Québec contribue activement, depuis près de 20 ans, à l'initiation, l'accompagnement et la réalisation de projets visant l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. De plus, elle coordonne et participe à des concertations ou des comités de travail ainsi qu'à la mise sur pied d'entreprises d'économie sociale et solidaire (coopérative/OBNL).

Objectif du document

Localisée dans le quartier Saint-Roch depuis de nombreuses années, notre organisation dispose de liens importants avec les organismes du milieu et connaît bien leur réalité et celle des citoyens qui y vivent. Cette expertise nous permet de nous positionner sur certains éléments du PPU en lien avec le maintien de la qualité de vie des citoyens du quartier et de vous faire part de notre vision d'avenir pour le quartier.

¹ Nous desservons les quartiers centraux de la Ville de Québec : Duberger-Les Saules, Giffard, Lairet, Maizerets, Saint-Jean Baptiste, Saint-Roch, Saint-Rodrigue, Saint-Sauveur, Vanier et Vieux-Limoilou.

Notre positionnement

Orientation 1 : Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville et vitrine de la technoculture

Nous sommes conscients que la désuétude des aménagements intérieurs et extérieurs de la place Jacques-Cartier et celle du stationnement souterrain nécessitent des travaux de réfection. Toutefois, la construction d'un édifice de très haute taille (16 à 18 étages) n'est pas souhaitable, puisqu'elle briserait le cadre bâti environnant. Ainsi, afin de conserver l'échelle humaine du quartier, un bâtiment de 5 à 8 étages maximum est souhaitable. Nous formulons la même recommandation pour l'édifice en hauteur projeté au coin de la rue de la Croix-Rouge, ainsi que pour tous les autres édifices qui seront construits, afin de permettre le maintien des perspectives visuelles sur la haute-ville et inversement de la haute-ville vers la basse-ville.

De plus, la CDÉC a comme préoccupation que la construction de cet édifice ouvre la porte à davantage d'édifices en hauteur dans ce quartier, soit que ce dernier puisse être le premier d'une lignée de bâtiments du même gabarit. D'autant plus qu'un tel bâtiment augmenterait la valeur foncière des terrains avoisinants et donc, à plus long terme, celui des logements. Cette augmentation du coût des logements aura comme impact inévitable une gentrification du quartier et une perte de mixité sociale, deux conséquences nullement souhaitables. De plus, la vocation projetée de cet édifice (commercial, bureau et condominium de luxe) ne répond pas aux besoins du quartier et de sa population.

L'augmentation du nombre de places de stationnement n'est pas conséquente avec un plan de mobilité durable. Afin d'avoir un réel impact sur cette dernière, il faudra choisir entre les transports alternatifs ou l'automobile. Pour nous, les transports actifs et les transports en commun sont à privilégier, puisqu'ils répondent davantage aux besoins des citoyens et qu'ils ont des impacts moindres sur leur qualité de vie.

Orientation 2 : Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;

Il faut s'assurer de maintenir une mixité sociale et d'usage dans le quartier.

Ainsi, afin d'éviter que le développement de nouveaux projets implique l'expulsion de citoyens, il faut faire en sorte que les orientations qui seront prises seront inclusives et permettront le maintien des populations en place.

Pour ce faire, il faut s'assurer de l'inclusion de logements sociaux et communautaires dans les nouveaux projets d'habitation. Il serait plus que pertinent que la ville définisse un pourcentage de logements sociaux obligatoires dans tous les nouveaux projets résidentiels se construisant sur ses propres terrains. Généralement, les intervenants du secteur de l'habitation s'entendent sur un

pourcentage de 30 % de logements sociaux, ce que nous considérons adéquat. La ville devrait aussi favoriser, notamment par des incitatifs fiscaux, la réalisation de projets mixtes incluant du logement social lorsque les projets sont développés par des promoteurs privés.

Selon nous, le modèle de développement utilisé dans les rues des Goélands, du Martin-Pêcheur, de la Drave et autres rues de ce secteur est intéressant du point de vue de la mixité (coopératives, locatifs, HLM) et de la densité (3-4 étages) que nous souhaiterions voir se réaliser dans les futurs développements.

De plus, la mixité d'usage est à maintenir. Pour ce faire, il faut s'assurer que le développement commercial ne se fasse pas au détriment ni du milieu communautaire, ni de la vocation résidentielle du quartier.

Orientation 3 : Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc;

Nous sommes tout à fait en accord avec le développement d'un écoquartier qui ne peut être que bénéfique pour le milieu. Toutefois, nous avons comme préoccupation qu'il y soit développé des typologies d'habitation variées, tant sur les terrains de la ville que sur les terrains privés. Il serait aussi judicieux que le projet intègre des logements locatifs, et non pas seulement des condominiums et des logements sociaux, et ce, afin de pouvoir maintenir une diversité de population dans le quartier.

Orientation 4 : Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;

Nous percevons de manière très positive le fait de désenclaver le parc Victoria et de le rendre accessible aux piétons et aux cyclistes.

Toutefois, il serait souhaitable que le réaménagement des espaces, par exemple la relocalisation du poste de police, ne serve pas simplement à augmenter le nombre de places de stationnements, mais bien à consolider et augmenter le nombre d'espaces verts. Nous sommes conscients que des places de stationnements doivent être maintenues, mais nous croyons important de mieux les intégrer dans le paysage environnant.

De plus, il nous semble nécessaire de ne pas concentrer les espaces verts seulement autour du parc Victoria et du parc linéaire de la rivière, mais bien d'en intégrer un peu partout dans le quartier et dans les futurs projets développés.

Orientation 5 : Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable;

La mobilité concerne, en premier lieu, les résidents d'un quartier. Elle devrait être pensée pour eux prioritairement et non pour les personnes qui y travaillent ou y transitent. Il faut donc voir à réduire la circulation nuisible à la qualité de vie des citoyens en misant davantage sur les transports actifs. Pour ce faire, il serait pertinent de laisser plus de place aux vélos et aux piétons, plutôt que de limiter leur circulation aux abords du quartier seulement.

Il est difficile de travailler sur la mobilité durable pour un seul secteur sans des interventions beaucoup plus larges permettant d'obtenir des effets significatifs. De plus, nous considérons illogique de penser le développement aujourd'hui en fonction d'un tramway dont l'implantation n'est prévue que pour 2026.

Orientation 6 : Concrétiser le projet « Saint-RochTechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public.

Le concept de technoculture est vague et non porteur de sens pour les citoyens. De plus, la zone concernée n'est même pas celle du PPU (à l'exception de la place Jacques-Cartier). Par conséquent, ce projet ne devrait donc pas y être présenté.

Le projet pilote proposé dans le parc Saint-Roch ne cadre pas avec un milieu habité et ne profitera ni au quartier, ni à ses habitants. Advenant la réalisation d'un projet dans le parc, il faudrait s'assurer de travailler ce projet en collaboration avec la population, et non pas le lui imposer. En effet, les résidents autour du parc sont inquiets des possibles répercussions d'un tel projet sur leur milieu de vie.

Toutefois, dans l'optique d'améliorer l'accès à la culture, il est nécessaire de rénover la bibliothèque Gabrielle-Roy et son auditorium, qui jouent déjà un rôle important en terme d'accès à la culture et à la technologie pour les citoyens. Il serait aussi intéressant de regarder la possibilité d'y implanter un cinéma, un bel exemple de projet "technoculturel" mieux à même de répondre aux besoins des résidents du secteur.

Recommandations :

- La CDÉC de Québec recommande que le bâtiment qui sera construit sur la place Jacques-Cartier n'excède pas 8 étages considérant l'importance de conserver un agencement avec le cadre bâti existant et le maintien des espaces publics.
- La CDÉC de Québec recommande de favoriser les transports alternatifs et de rejeter les projets impliquant une augmentation du nombre de places de stationnements.
- La CDÉC de Québec recommande de maintenir la mixité d'usage dans le quartier sans oublier sa vocation communautaire.
- La CDÉC de Québec recommande d'assurer la mixité sociale en imposant 30 % de logements sociaux dans le développement d'habitation sur les terrains de la ville et d'inciter les propriétaires privés à faire de même.
- La CDÉC de Québec recommande d'augmenter la proportion d'espaces verts dans l'ensemble du quartier et non pas seulement aux abords du parc Victoria.

Jean-François
Président CDÉC
27/11/2012

LE CONSEIL DE QUARTIER SAINT-ROCH

Présente à l'Office de consultation publique de Québec

Son mémoire

Sur le programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Novembre 2012

Table des matières

Introduction	3
De l'importance du pouvoir citoyen	6
Commentaires généraux	7
Des statistiques de bases pour comprendre le territoire visé par le PPU	8
Un centre-ville à échelle humaine.....	8
Les grandes orientations	10
Orientation 1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun ;.....	10
Orientation 2 : Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du bâti existant ;.....	15
Orientation 3 : Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres ;	15
Orientation 4 : Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;.....	16
Orientation 5 : Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable ;.....	17
Orientation 6 : Concrétiser le projet «Saint-Roch Technoculture» en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public ;	17
Conclusion	19
Bibliographie	21

« Avant tout, ne perdez pas le plaisir de marcher ; chaque jour, je marche pour atteindre un état de bien-être et me débarrasser de toutes maladies ; c'est en marchant que j'ai eu mes pensées les plus fécondes, et je ne connais aucune pensée, aussi pesante soit-elle, que la marche ne puisse chasser (...) » S. Kierkegaard (1813-1855), philosophe allemand

Introduction

Dans ce document, la forme masculine est utilisée sans discrimination et désigne aussi bien les femmes que les hommes.

Le conseil de quartier Saint-Roch se considère privilégié de pouvoir apporter sa voix à la consultation publique entourant la démarche du programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch.

Il remercie ses membres pour leur implication dans la rédaction de ce document. Par la même occasion, nous remercions les conseillères municipales Chantal Gilbert et Geneviève Hamelin ainsi qu'André Martel, conseiller en consultations publiques pour la Ville de Québec pour le suivi qu'ils ont effectué auprès du Conseil et des résidents de Saint-Roch dans ce dossier. Nous saluons les citoyens qui nous ont fait part de leurs commentaires dans les différentes séances de conseil d'administration qui ont précédé la consultation publique du 27 novembre 2012. Les membres du Conseil ont tenté de rédiger ce mémoire de sorte à ce qu'il soit le plus fidèle possible aux commentaires des citoyens, des gens d'affaires et des groupes communautaires.

Le conseil de quartier est un organisme à but non lucratif accrédité par le conseil municipal de la Ville de Québec. Il permet à la population d'exprimer son opinion et ses idées sur des projets qui touchent son environnement et sa qualité de vie. Il recueille les opinions des gens qui habitent ou travaillent sur son territoire afin que les décisions et actions de l'Arrondissement et de la Ville répondent davantage aux besoins. Il constitue un lieu de rencontre où la population a le pouvoir d'agir pour créer un milieu de vie à son image. Les activités du conseil de quartier touchent notamment l'aménagement du territoire, la circulation, le zonage, la sécurité publique, le loisir et l'environnement. Le premier rôle du conseil de quartier est de faciliter la consultation de la population à l'échelle du quartier. Il est de plus habilité, dans le cadre de la mission et des pouvoirs de la Ville de Québec et dans la mesure des

ressources qui lui sont allouées par la Ville ou qu'il obtient d'autres sources, à prendre des initiatives pour stimuler un développement intégré et viable du quartier.¹»

Après plusieurs centaines de millions de dollars investis dans le quartier Saint-Roch depuis près de 15 ans pour améliorer la vie économique et sociale du quartier, voici que la ville en est à mettre au point son plan particulier d'urbanisme (PPU) au centre-ville de Québec. Nous savons que la Ville de Québec encourage une certaine démocratie participative avec entre autres l'amélioration constante de ses liens avec les résidents de la ville via les conseils de quartiers, mais nous affirmons ici qu'il est essentiel (ou impératif) que les résultats de la consultation entourant le PPU pour l'entrée de ville Saint-Roch reflètent les intérêts concertés des résidents, des organismes et des gens d'affaires de Saint-Roch. Le contraire affecterait selon nous, les liens et la confiance que les citoyens ont envers les autorités municipales de la Ville de Québec.

RECOMMANDATION : *Le conseil de quartier souhaite que les recommandations citoyennes exprimées lors de la séance de consultation soient considérées dans la version finale du PPU.*

Le nouveau cadre d'aménagement doit aussi soutenir une vision commune et inclusive comme il doit s'inscrire dans une réelle perspective de développement durable incluant les dimensions environnementales, mais aussi économiques, sociales et participatives de notre quartier. Peut-être aurait-il été bon de rappeler dans la présentation de ce PPU, les orientations en matière de développement durable qui se trouvent dans le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec. Encore là, l'acceptabilité sociale du projet aurait pu être renforcée.

¹ CONSEIL DE QUARTIER SAINT-ROCH (2011), *Rapport annuel 2011*, [en ligne], Québec, http://www.ville.quebec.gc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/cons_eils_quartier/saintroch/docs/RapportAnnuel_2011.pdf (Page consultée le 18 novembre 2012), p.3-4.

Le conseil de quartier appuie les principes de Croissance intelligente ou «*Smart Growth*».

Les 10 principes de la Croissance intelligente énoncés en 1996 par l'Environmental Protection Agency (EPA) n'ont pas changé :

- Favoriser la mixité des usages ;
- Assurer un développement compact ;
- Créer et offrir une gamme d'habitations ;
- Créer des quartiers qui incitent à la marche ;
- Promouvoir des collectivités au caractère distinct, attractives et qui suscitent un sentiment d'appartenance (« *sense of place* » - parfois traduit par le génie du lieu);
- Consolider et favoriser le développement au sein des collectivités existantes ;
- Offrir des choix variés en matière de transport ;
- Prendre des décisions en matière de développement qui soient prévisibles, justes et efficaces ;
- Encourager la collaboration entre la communauté et les parties prenantes.

Les principes de la Croissance intelligente se rattachent principalement à deux (2) des dimensions du développement durable, à savoir la dimension environnementale et la dimension sociétale incluant la gouvernance.²

RECOMMANDATION : Le conseil de quartier recommande que la Ville de Québec applique les principes de la Croissance intelligente dans le développement du quartier Saint-Roch

² MARCHAND, Catherine (2012). *La ville de demain*, Rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, [en ligne], http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/ville_de_demain.pdf, (Page consultée le 21 novembre 2012) p26.

De l'importance du pouvoir citoyen

La participation citoyenne est définie comme : « l'expression de la citoyenneté dans ses dimensions politiques, civiques et sociales. » Être un citoyen impliqué c'est prendre part aux délibérations qui touchent la collectivité, donner son avis lors des consultations publiques, signer une pétition, rédiger un mémoire, voter lors d'un référendum, faire entendre sa voie sur la sphère médiatique ...

Lors d'une consultation, les citoyens expriment leurs opinions et formulent des recommandations sur des propositions qui sont faites en vue d'être adoptées par une instance politique, comme le conseil municipales de la Ville de Québec e ce qui concerne le projet de PPU de St-Roch. En effet, la consultation publique est une aire de délibération où les autorités municipales doivent considérer les préoccupations des citoyens dans leurs prises de décisions. Toutefois, aucune mesure ne nous permet d'apprécier à l'avance l'attitude des élus face à l'implication citoyenne. Selon l'échelle d'influence de la participation d'Arnstein, la consultation est une coopération symbolique « légitimante mais à peine plus conséquente, car (elle n'offre) aucune assurance que les attentes et suggestions des personnes consultées seront prises en compte. » Partant de cette réflexion, le citoyen n'a, pour l'instant, aucun moyen de prévoir les résultats de son implication.

RECOMMANDATION : *Le conseil de quartier recommande que la ville se dote d'un outil par lequel le citoyen serait en mesure d'identifier les principales orientations exprimées lors de la consultation, leur application, ou non, au PPU et, en ce qui concerne la deuxième option, les raisons qui ont motivé le refus de les intégrer.*

Le processus d'élaboration, d'information et de consultation

La proposition de programme particulier d'urbanisme de l'entrée de ville Saint-Roch aurait pu faire l'objet de consultation publique préalable afin de recueillir les idées des citoyens et de les inclure au PPU. La contribution des citoyens à l'élaboration des grandes orientations en matière d'urbanisme permet une meilleure acceptabilité sociale des projets de développement.

À la séance d'information du PPU du 21 juin 2012, les citoyens ont posé plusieurs questions aux représentants de la Ville de Québec. Plusieurs de ces questions demeurent encore aujourd'hui sans réponses précises, notamment par rapport à Place Jacques-Cartier, du sort de l'auditorium et de la salle d'exposition de la Bibliothèque Gabrielle-Roy en particulier.

Le PPU a eu des échos aux assemblées du Conseil de quartier. Des citoyens ont l'impression que les importantes décisions sont déjà prises : les journaux ont publié plusieurs articles annonçant la réalisation imminente de projets relevant du PPU, la Ville de Québec a annoncé le nom du consortium qui réalisera l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, la Ville de Québec a annoncé qu'elle avait conclu une entente de principe avec la Centrale des syndicats du Québec pour la réalisation de 300 stationnements souterrains et de 100 logements à Place Jacques Cartier, l'image d'une tour de condominium de près de 20 étages a été diffusée aux médias, etc. Un citoyen rapporte même que des travaux d'excavation des terrains de la Pointe-aux-Lièvres étaient en cours de réalisation en septembre 2012. Enfin, à la suite du communiqué de presse de la Ville de Québec annonçant la tenue de la consultation publique, un citoyen s'est étonné d'y voir la citation d'un membre du comité exécutif annonçant que le PPU avait été « reçu favorablement par les citoyens », alors que la consultation n'avait pas encore eu lieu.

À l'égard du processus de consultation sur le PPU, ces éléments sont susceptibles de décourager l'implication de certains citoyens et de raffermir la position des autres. Les grands enjeux urbains devraient faire l'objet d'une gestion démocratique. La stratégie de communication de la Ville de Québec devrait soutenir la participation citoyenne autant que la promotion de ses propres orientations

RECOMMANDATION : *Pour l'avenir, lors d'un projet aussi structurant et primordial que le PPU, le conseil de quartier recommande que la ville mette en place un processus de consultation en amont, préalable à l'énonciation des grandes orientations, lesquelles pourraient être colorées par les idées exprimées ainsi par les citoyens.*

Des statistiques de bases pour comprendre le territoire visé par le PPU

Entre 1991 et 2000, soit avant la première revalorisation, la population du quartier Saint-Roch a augmentée de 754 personnes. Par la suite, de 2001 à 2011, l'augmentation totale n'est que de 99 personnes. De ce nombre, notons que, depuis 2006, c'est plutôt une baisse de 116 personnes qu'il nous est permis de constater. Alors que le nombre de commerces et d'entreprises a énormément cru dans les 5 premières années, nous assistons présentement à une stagnation, voire à un recul, en partie dû à la fin du programme du C.N.N.T.Q., de l'augmentation de la concurrence dans St-Roch et à une fragilisation du tissu commercial au centre-ville de Québec.

Un centre-ville à échelle humaine

« Les espaces urbains reconquis de Copenhague, de Melbourne et de New York (...) témoignent plutôt d'une prise de conscience, de plus en plus répandue, de la nécessité de concevoir des villes axées sur la marche et la vie urbaine. »³

L'offre commerciale et culturelle d'un centre-ville, par sa proximité et sa diversité, est au cœur de la qualité de vie des citoyens qui y habitent et le fréquentent.

GEHL, Jan, (2012) *Pour des villes à échelle humaine*, Les éditions Écosociété, Montréal, Collection Guides pratiques, p. 41.

La ville de Québec publie dans son *Plan de mobilité durable*, dans son *Plan Bleu Blanc Vert* et dans son *Plan d'Aménagement du territoire* que le centre-ville de Québec se doit, pour assurer un milieu sain et pour sa future vitalité, augmenter sa population de plus de 10 000 personnes sur 20 ans.

La densification était également LA conclusion unanime lors du Sommet Action Saint-Roch tenu en novembre 2010. Rappelons que ce sommet échelonné sur 3 mois, réunissait les artistes du milieu, les commerçants, les promoteurs, les chefs d'entreprises et le milieu communautaire de Saint-Roch. Dans les sept chantiers de réflexion, le consensus général portait la forte densification du centre-ville comme solution globale pour le quartier.

Le plan de densification résidentiel pour le quartier Saint-Roch dans le PPU est de l'ordre de 1500 à 2000 personnes, tout au plus, pour les prochains 20 ans, en plus de fermer la porte à tout autre projet résidentiel d'envergure « hors P.P.U. ». C'est nettement insuffisant pour le futur du centre-ville de la Capitale Nationale du Québec.

Une densification intelligente, de qualité, accessible et ouverte sur l'urbanisme moderne offre plusieurs avantages autant pour le logement accessible, la qualité de vie des citoyens, les problèmes de transport que pour le commerce et le tourisme.

La survie du centre-ville de Québec sans la densification prévue au divers Plans d'urbanisme de la ville est aussi mise en péril par les récents développements de plusieurs quartiers périphériques tel que Lebourgneuf et Sainte-Foy. La plus-value de ces quartiers est davantage commerciale et ce voit accompagnée de projets de densification répondant, sans être parfaits, à l'offre d'affaire. L'exode possible de certaines entreprises de Saint-Roch vers ces nouveaux « centres urbains » ferait mal à l'ensemble des acteurs présents dans le quartier. Souvenons-nous de « plywood city » ... Personne parmi les résidents ou les gens d'affaires ne veut un tel recul pour le quartier. Pourquoi le P.P.U. de Saint-Roch n'intègre pas plus de densification telle que prescrite par les divers plans d'urbanisme de la ville?

La protection de « vieux bâti » présent dans le processus du PPU est certainement importante, mais peut-être devrait-elle être revue à la baisse en ce qui concerne certains immeubles. Plusieurs bâtisses sont vétustes et il est difficile passer outre les besoins criants de logements accessibles pour la classe moyenne au centre-ville de Québec. Le territoire du P.P.U. semble, à ce niveau hélas, trop petit. Pour lui donner plus de pouvoir en ce domaine, une des solutions consisterait à ouvrir le zonage et le faire avec l'aval des citoyens de Saint-Roch.

RECOMMANDATION : *le conseil de quartier recommande que la ville respecte le patrimoine bâti du quartier Saint-Roch dans l'établissement de ses différents secteurs de zonage.*

Les grandes orientations

Orientation 1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun

« Il faut bâtir des villes qui soient belles à la hauteur du regard, et dont les édifices s'élèvent au-dessus de jolis rez-de-chaussée. »⁴

Lieu privilégié de rencontre citoyenne, l'îlot de la place Jacques-Cartier a certainement besoin d'un rafraîchissement. Outre la revitalisation de la bibliothèque et les infrastructures visant à lui faire atteindre son plein potentiel d'échange du réseau de transport en commun, deux voies qui nous semblent justes et raisonnables, reste la question, cruciale, de l'immeuble « phare » que souhaite y voir l'administration en place. Le verbe « souhaiter » fait ici un peu figure d'euphémisme : la procédure semble largement entamée et sa réalisation imminente. Voilà un premier point qui a de quoi inquiéter. En effet, comment un tel projet peut-il à ce point se targuer de maturité alors que les consultations populaires n'ont pas encore donné leurs fruits ? Il nous semble, pour garantir la légitimité et l'acceptation sociale d'une telle construction, qu'une réelle

⁴ GEHL, Jan, (2012) *Pour des villes à échelle humaine*, Les éditions Écosociété, Montréal
Collection Guides pratiques, p.71.

écoute des avis populaires devrait précéder toutes démarches visant à mettre le projet sur les rails de l'accomplissement.

Un autre sujet d'inquiétude concerne la convivialité d'un tel lieu. Une faune hétéroclite s'y donne rendez-vous et ce, malgré la désuétude des lieux. Un environnement revitalisé et davantage végétalisé serait probablement l'occasion d'ancrer plus profondément le caractère de place publique de cet emplacement. D'où notre questionnement légitime : cette mosaïque populaire sera-t-elle bien accueillie par les gens d'affaires qui auront enseignes au rez-de-chaussée de la tour projetée (et vice versa) ? Ce ne serait pas la première, ni la dernière fois vraisemblablement, qu'il y aurait création d'un fossé entre les parties prenantes du centre-ville. Cette fois-ci, pour éviter une collision qui laissera des cicatrices dans le tissu social de Saint-Roch, ne devrions-nous pas réfléchir sérieusement et **ensemble** à toutes les implications en jeu ? Pour ce faire, seul un **dialogue** ouvert entre les protagonistes nous semble possible.

La place publique l'îlot Jacques-Cartier devrait être un lieu de culture et de socialisation pour les citoyens du quartier. Le déploiement de la culture et le développement de la qualité de vie des citoyens devraient guider l'aménagement de l'îlot de Place Jacques Cartier.

RECOMMANDATION : *Intégration d'art public obligatoire et aménagement de la place publique qui représente vraiment la culture et la créativité d'ici. Pour conserver et développer la cohésion sociale du quartier Saint-Roch, cette place devrait aussi permettre aux citoyens de se détendre et de discuter et se poser sur un banc public.*

« Pour être accueillante, une ville doit disposer d'espaces publics conçus pour soutenir les processus façonnant la vie urbaine, et il importe que ces derniers puissent s'autoalimenter. »⁵

À la Place Jacques-Cartier, il y aura des œuvres d'art public à la bibliothèque, à la Bordée, à la Maison de la danse et idéalement une au nouvel édifice phare. Ces quatre œuvres

⁵ GEHL, Jan, (2012) *Pour des villes à échelle humaine*, Les éditions Écosociété, Montréal
Collection Guides pratiques, p.77.

pourraient être reliées et expliquées au public via des bornes interactives ou des applications pour appareils intelligents. Une bonne façon d'allier art et technologie.

Outre la tour elle-même, il faut aussi penser à ses abords; il faut avoir le goût de s'y assoir, jaser, lire un livre, s'amuser... Visons la convivialité! Tel que décrit, le projet semble manquer cruellement de verdure, de plantations...Et cet aspect est si déficient dans ce secteur de Saint-Roch.

RECOMMANDATION : *Pensons à des équipements légers: jeux de pétanques qui réunissent toutes les tranches d'âge, jeu d'échecs tracé au sol, un « speaker corner » comme à Londres.*

Enfin, il faut aussi connaître la dynamique des vents créée par la tour et ses installations. A-t-on le goût de s'assoir, de prendre un café ou de lire quand le vent soulève tout sur son passage?

Une des visées du PPU est de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville. Certains citoyens se sont exprimés aux assemblées du Conseil de quartier concernant la destinée de place clé. Ils ont souligné :

- la nécessité d'un concept d'ensemble pour l'aménagement de cette importante place;
- le manque de cohérence entre la volonté de faire de cette place un pôle culturel alors que la construction d'un édifice privé sans aucune vocation culturelle est prévue;
- l'impact de l'édifice en hauteur sur les « vues » de la ville;
- l'utilisation d'un argumentaire de densification alors que le développement devrait être pensé en terme de « densité optimale » pour la qualité de vie des citoyens;
- le risque de voir d'autres édifices en hauteur se construire dans le quartier à moyen terme.

En effet, le projet de PPU prévoit de doubler la hauteur permise des édifices dans certaines zones du quartier. À l'égard du processus de consultation sur le PPU, ces éléments sont susceptibles de décourager l'implication de certains citoyens et de raffermir la position des autres. Les grands enjeux urbains devraient faire l'objet d'une gestion démocratique et participative. La stratégie de communication de la Ville de Québec devrait soutenir la participation citoyenne autant que la promotion de ses propres orientations.

Quelques aspects de ce projet nous questionnent également. Il nous semble que l'auditorium et la salle d'exposition qui devront être démolis pour la construction d'un nouvel immeuble devraient retrouver une place de premier choix dans le nouvel aménagement de la place Jacques-Cartier. Ce sont (entres autres) ces installations publiques de la Bibliothèque Gabrielle-Roy qui devraient être mises en valeur afin confirmer le pôle culturel de Saint-Roch.

RECOMMANDATION : *Doter le nouvel immeuble d'espaces culturels de premier plan*

La Bibliothèque Gabrielle-Roy est entourée, il ne faut pas l'oublier, de deux projets culturels importants à Québec, Le Théâtre de la Bordée et la future Maison de la danse porté par le Groupe Danse Partout et La Rotonde. La Maison de la danse est un projet de centre chorégraphique qui accueille en résidence permanente la compagnie Le Fils d'Adrien danse. Le lieu accueillera des chorégraphes et des concepteurs de l'étranger et logera un centre de documentation.

Dans un souci de consolidation et de reconnaissance des organismes et des artistes qui ont redonné une couleur particulière et du dynamisme à Saint-Roch, il ne faut pas que ce pôle culturel soit uniquement forgé par la bibliothèque ou des éléments de nouveautés amenés par l'industrie de la technologie. Ces forces pourraient être complétées par des artistes et des organismes du milieu (artistes visuels, artistes en art audio, La Rotonde, La Bordée, organismes de Méduse...) qui vivent et exercent depuis longtemps leur métier à Saint-Roch.

RECOMMANDATION : *Nommer les acteurs existants comme faisant partie du pôle culturel et les associer en amont dans le développement et la convivialité de la Place Jacques-Cartier.*

Concernant l'aspect visuel du projet, plusieurs conviennent que la tour-phare présentée dans le PPU offre des qualités architecturales: ouvertures multiples, décrochements qui dynamisent, etc. De plus, les dessins la situent dans un environnement mis en valeur par des couleurs, des ombres et lumières, des personnages qui participent à la beauté du projet; on a le goût d'y être...Cependant, il arrive fréquemment, qu'en cours de route, des projets de ce type se heurtent à des sous-évaluations financières et/ou des échéanciers de travail trop serrés qui font, qu'en bout de piste, le résultat est loin de la présentation initiale. Ici, la qualité architecturale et son environnement immédiat sont majeurs pour créer un noyau structurant au cœur de Saint-Roch sinon on risque de passer à côté de l'objectif et de vivre avec un canard boiteux pour des décennies à venir. Le risque est grand !

RECOMMANDATION : *Créer un concours d'architecture pour s'assurer de la création d'un réel édifice phare et qui représente vraiment le pôle culturel du centre-ville basse-ville.*

La Ville de Québec prévoit aussi rendre la rue Saint-Joseph à double sens entre la rue de la Couronne et la rue Dorchester.

RECOMMANDATION : *Dans le but de ne pas nuire davantage à la circulation piétonnière sur la rue Saint-Joseph en face de la bibliothèque et de la nouvelle tour, nous recommandons à la ville d'établir les entrées du stationnement souterrain aux mêmes endroits que l'ancien stationnement, soit sur rue la Couronne ainsi que sur la rue du Roi. La circulation piétonnière à cet endroit est très dense, l'entrée au stationnement ne doit pas couper cet axe.*

RECOMMANDATION : Le conseil de quartier recommande que la bibliothèque Gabrielle-Roy, dotée de fonctions et d'espaces culturels renouvelés, soit le lieu phare de la Place-Jacques Cartier, que le concept de technoculture intègre la diversité des manifestations artistiques déjà à l'œuvre dans St-Roch et qu'une place de rassemblement extérieure végétalisée soit aménagée de manière conviviale.

Orientation 2 : Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du bâti existant

Dans le document « Rappel historique » du PPU, la Ville de Québec nous rappelle que certains projets urbains du 20^e siècle ont contribué à dénaturer le paysage et l'organisation spatiale du quartier historique de Saint-Roch. Nous estimons qu'en permettant la construction d'édifices en hauteur (de plus de 9 étages), le PPU risque de changer irrémédiablement la structure urbaine du quartier, au détriment du patrimoine bâti et de la qualité de vie des citoyens (augmentation de la circulation automobile, des zones d'ombre et des corridors de vents, etc.).

Cependant, il y a une différence entre densifier la partie nord, où il y a des terrains à construire, et la partie sud du PPU où le quartier est déjà construit. Nous croyons qu'il est primordial d'amener une population diversifiée à élire domicile dans la zone visée par le PPU. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire de construire des immeubles d'une hauteur démesurée mais bien de profiter de toutes les possibilités offertes par, notamment, les terrains vacants pour offrir un bâti domiciliaire novateur.

RECOMMANDATION : Le conseil de quartier recommande de profiter de toutes les opportunités offertes par les terrains vacants pour offrir à une population diversifiée-souhaitant s'établir à St-Roch un bâti domiciliaire novateur

Orientation 3 : Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres

Le projet d'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres faisant partie du paysage politique depuis quelques années déjà, nous avons, sommes toutes, eu suffisamment de temps pour bien

comprendre les implications du nouveau cadre de vie qui sera créé. Globalement, l'écoquartier semble en voie de devenir un apport positif pour Saint-Roch.

Justement, il faudra porter une attention particulière à bien intégrer cette nouvelle population, tant du point de vue social que géographique. Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres a longtemps été perçu comme un « no man's land » ; sa nouvelle configuration ne devrait plus, si tant est qu'il méritait auparavant pareil qualificatif, créer de semblable perception dans l'esprit des résidents de Saint-Roch. S'il est bien réalisé, le troisième axe du PPU devrait arrimer, de manière harmonieuse, ce nouveau secteur en développement.

RECOMMANDATION : *Le conseil de quartier recommande le développement d'un véritable éco-quartier à la Pointe-aux-Lièvres, c'est-à-dire répondant aux normes internationales reconnues en la matière. L'éco-quartier doit aussi favoriser l'établissement de familles dans Saint-Roch dans la perspective d'une grande mixité sociale*

RECOMMANDATION : *Arrimer, de manière harmonieuse, l'écoquartier au reste de St-Roch, notamment par des voies piétonnières et cyclables agréables.*

Orientation 4 : *Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain*

Un des points névralgiques de cette orientation est l'accès piétonnier et cycliste au parc. Nous sommes nombreux, et ce depuis plusieurs années déjà, à marteler à l'administration en place qu'un véritable parcours de combattant doit être mené par les individus utilisant jambe et bicyclette souhaitant profiter du havre de verdure qu'est le parc Victoria. Quiconque à déjà emprunté la rue Langelier pour aboutir sur la rue Simon-Napoléon-Parent et espérer atteindre le parc sait qu'il n'y a non seulement aucune mesure en place pour favoriser l'accès au piéton ou au cycliste mais également plusieurs zones dangereuses pouvant occasionner des accidents regrettables. Dans ce secteur, l'automobiliste est roi

RECOMMANDATION : *Utiliser une portion du stationnement du Parc Victoria pour construire des immeubles locatifs*

RECOMMANDATION : *Les accès au parc doivent être conviviaux et sécuritaires pour les piétons et les cyclistes*

Orientation 5 : Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoulu en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable

En ce qui concerne cette orientation, lors de la séance d'information tenue en juin 2012, nous avons davantage entendu parler de construction (immobilière, stationnement) que de végétalisation. Bien sur, les deux sont possibles et la deuxième option est définitivement plus que souhaitable. Pour transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain convivial qui marquera positivement tous ces utilisateurs, un souci réel de l'administration de créer des espaces verts est de mise.

Agréable pour un automobiliste entrant au centre-ville, un boulevard urbain végétalisé l'est tout autant, sinon plus, pour un piéton ou un cycliste. Si elle est bien pensée, la nouvelle structuration de l'autoroute permettra de relier des secteurs de St-Roch difficilement accessibles, dont point de vue sécuritaire notamment, pour les adeptes des transports alternatifs. Les nouvelles voies créées pour satisfaire ces utilisateurs devraient être **utilitaires** (en permettant, par exemple, de se rendre au travail rapidement ou encore d'aller faire des achats).

RECOMMANDATION : *Utiliser le boulevard urbain pour créer des voies utilitaires réservées aux piétons et aux cyclistes*

Orientation 6 : Concrétiser le projet «Saint-Roch Technoculture» en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public

Le concept de Saint-Roch Techoculture est flou. Nous savons qu'un concours d'art urbain a été organisé et que le projet lauréat est celui des *Attracteurs* de l'artiste André Dubois et de l'architecte Diana Cardas.

Le conseil de quartier n'est pas contre des projets d'envergure qui pourraient animer la place Jacques-Cartier à l'aide de la technologie. Ce terme buzz de technoculture viendrait-il occulter d'autres aspects importants du PPU? De plus, s'il y a diffusion de contenu culturel sur cette place à l'aide de la technologie, qui fera la sélection de ce qui sera projeté sur les écrans ? Par qui sont portés ces projets technoculturels ? Le privé désire participer à la construction de la Place Jacques-Cartier, soit. Toutefois, pourquoi le projet technologique prévu à cette place est voilé de secret ?

RECOMMANDATION : *Le conseil de quartier recommande que le développement du projet «Saint-Roch Technoculture» se fasse en concertation avec les centres d'artistes reconnus du quartier*

RECOMMANDATION : Par souci de transparence, il serait pertinent de révéler l'identité des promoteurs tout comme la nature du projet technologique en tant que tel. Un appel d'offre pourrait être lancé ou un comité pourrait être créé pour faire participer plus d'entités à l'élaboration du Saint-Roch technoculture.

Conclusion

Le PPU actuel présente des orientations et un concept d'aménagement, mais pas nécessairement une vision d'ensemble, unifiée que pourraient apporter les résultats de ce plan. Un énoncé de vision clair aurait pu être intéressant et plus mobilisateur.

Non pas parce que c'est la mode, mais une portion gouvernance aurait pu être ajoutée au document. Le conseil de quartier souhaite que la ville opère un suivi auprès des citoyens après la tenue de la consultation publique du 27 novembre 2012.

Les citoyens engagés dans leur communauté ont envie que leur parole soit considérée, le conseil espère donc que ce mémoire traduise bien les préoccupations des citoyens de notre quartier.

...l'implication des citoyens dans leur communauté est un élément qui apparaît sous de multiples formes. Dans la littérature anglo-saxonne, l'expression « *public engagement* » est souvent associée aux principes de la Croissance intelligente et du Nouvel urbanisme et des écoles qui en découlent. Cette expression est privilégiée en anglais car elle va au-delà de la seule « information-consultation » en faisant référence à une participation véritable et à une responsabilisation de l'individu.⁶

Cette description s'engage dans une démarche de développement durable et porte la vision d'une ville qu'on peut qualifier de ville citoyenne. Un développement durable qui implique de réfléchir son milieu pour sa durabilité environnementale, sociale et économique. Il est souhaitable que la ville assure ce type de leadership en matière dans tous les aménagements dont elle a la responsabilité à l'intérieur du PPU.

Permettons-nous de rêver et imaginons le quartier dans une vingtaine d'années !

Nous espérons y voir beaucoup de verdure, des toitures estivales débordantes de fleurs, de fruits et de légumes, des piétons et des cyclistes parcourant facilement les rues commerçantes pour y effectuer leurs achats, des familles allant profiter d'une magnifique exposition à la bibliothèque Gabrielle-Roy ... Oui, ce sont là quelques-unes de nos

⁶ MARCHAND, Catherine (2012). *La ville de demain*, Rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, [en ligne], http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/ville_d_e_demain.pdf. (Page consultée le 24 novembre 2012) p20.

espérances. Pour arriver à ce Saint-Roch à échelle humaine, il est primordial que l'administration en place écoute les voix multiples qui s'élèveront du processus consultatif. Car tous ces gens d'horizons divers qui auront pris le temps de rédiger un mémoire, qui prendront le micro pour nous faire part de leurs réflexions, tous ces gens sont des experts du quotidien. Chercher le fils conducteur qui relira une majorité de leurs recommandations, voilà le véritable travail de la Ville. Plus l'écoute sera grande et respectueuse, plus la beauté et la fonctionnalité de notre quartier sera source de fierté et objet de rayonnement.

Bibliographie

CONSEIL DE QUARTIER SAINT-ROCH (2011), *Rapport annuel 2011*, [en ligne], Québec, http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/participation_citoyenne/conseils_quartier/saintroch/docs/RapportAnnuel_2011.pdf (Page consultée le 18 novembre 2012), p.3-4.

GEHL, Jan, (2012) *Pour des villes à échelle humaine*, Les éditions Écosociété, Montréal
Collection Guides pratiques, p. 41, 71, 77.

MARCHAND, Catherine (2012). *La ville de demain*, Rapport de recherche réalisé pour le compte du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, [en ligne], http://www.mamrot.gouv.qc.ca/pub/observatoire_municipal/etudes_donnees_statistiques/ville_de_demain.pdf, (Page consultée le 21 novembre 2012) p26.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ à la Ville de Québec

Consultation publique du mardi 27 novembre 2012

Société de Développement Commercial

**NOUVO
st-roch**
centre-ville de Québec

Note : *La SDC du centre-ville de Québec, a pour objectifs de contribuer à augmenter l'achalandage, dynamiser la vie économique, appuyer l'ensemble des projets de revitalisation du cœur de la Capitale et améliorer la qualité de vie des gens qui travaillent, visitent et résident au centre-ville de Québec.*

Par : Stéphane Sabourin, représentant officiel de l'association des gens d'affaires de la rue Saint Joseph Est et de ses membres du conseil d'administration (SDC)

Préambule :

Les membres du conseil d'administration et la direction générale de la SDC, considèrent ce moment (la consultation publique du mardi 27 novembre à 19 heures au club social Victoria), comme le plus important dans la revitalisation de Saint Roch dans les 10 dernières années. L'avenir commercial et la revalorisation du quartier sont en jeu, nous en sommes persuadés. Lors de la dernière assemblée générale annuelle de la Société de Développement Commercial du centre ville de Québec, la SDC a voulu expressément informer les 70 membres présents à notre assemblée annuelle, de l'importante consultation publique qui va sceller la consolidation ou engendrer une nouvelle dévitalisation éventuelle du quartier. Nos membres sont actuellement préoccupés des décisions qui seront prises.

Mise en contexte et réflexions :

Cadre de référence :

Le Sommet Actions Saint Roch de novembre 2010 et l'action de la SDC depuis nombres années sur de nombreux comités et dans différents milieux commerciaux, culturels, résidentiels et associatifs du quartier Saint Roch.

Note : Le Sommet Actions Saint Roch réunissait l'ensemble de l'écosystème du quartier. Ainsi, au travers des 7 chantiers de réflexions, le milieu culturel, les artistes, les commerçants, les promoteurs, les chefs d'entreprises, le milieu communautaire et les résidents du centre ville de Québec étaient tous réunis dans une grande concertation. Ce dernier se déroulait après le dépôt de Plan de mobilité durable de la Ville, après le Forum Citoyen de Saint Roch, après la réalisation du Plan Directeur de quartier et faisait suite également au Sommet Horizon culture de 2009.

Échelonné sur 3 mois de consultation, un consensus général est ressorti et fut unanime : **Une forte densification comme solution générale pour permettre au secteur de survivre à la tendance actuelle de développement de notre Ville.**

Ainsi, depuis longtemps, nos entreprises de Saint Roch cherchent désespérément à loger leurs employés (es). Les acteurs commerciaux et investisseurs du secteur également, mais ajoutons à cela les retraités (es) qui veulent revenir dans un centre ville dynamique multi culturel et authentique. Mais vous le savez comme nous, il n'y a pas d'offre de qualité dans le secteur. Le quartier a le même nombre d'habitants qu'il y a 10 ans.

Explications :

Actuellement, l'effervescence de développement de plusieurs quartiers environnants simultanément depuis 5 ans (autant sur le plan commercial que résidentiel), fragilise grandement les efforts de renouveau de Saint Roch. Une offre de bureaux, de commerces et de logements de qualité est offerte maintenant dans les quartiers Lebourneuf, Saint-Foy et éventuellement d'Estimauville. À la lumière de nos observations, nous perdons graduellement nos entreprises et nos travailleurs qui supportent journalièrement le milieu commercial et la vie du quartier. L'analyse effectuée par la SDC sur les pertes d'emplois et les déménagements (fin des mesures du C.N.N.T.Q.), est formelle et furent démontrée dans un récent document déposé à la Ville en toute confidentialité. Cette dernière confirme près de 300 emplois de perdus depuis le début 2011 (en comptabilisant et en considérant également la poursuite de l'essor positifs de certaines entreprises : Beenox, Frima et autres). Ce constat est indéniable et cela va malheureusement s'accroître avec le temps. Malgré 500 millions de dollars investis dans le centre ville, nous sentons actuellement le quartier vaciller.

Ce que l'on dit de Saint Roch...

Mais avec autant d'efforts, qu'entendons nous actuellement sur Saint Roch?

À l'extérieur de Québec, cette revitalisation est perçue absolument comme une réussite, mais à Québec qu'entendons nous?

Prenons un instant pour réfléchir à une citation commune dans les médias dans les derniers mois, voir les dernières années. **La citation commune la plus populaire que nous lisons ou entendons sur Saint Roch de la part des élus (es), des hauts fonctionnaires et évidemment des médias radios et écrits locaux, concerne la fragilité du quartier et de cette revitalisation. « C'est beau mais encore bien fragile... »** **Pouvons nous régler enfin cette question, cette revitalisation et finaliser l'ensemble?**

Le grand vecteur oublié de Saint Roch dans sa revalorisation est la densification résidentielle. Tous les efforts consentis ne furent pas accompagnés de **modification de zonage assez courageuse** pour consolider réellement le quartier. Si nous voulons avancer concrètement, si nous souhaitons consolider réellement le centre ville de Québec, tous savent qu'il faut densifier et s'assurer de ne pas oublier l'accessibilité et le stationnement au passage.

Plan de mobilité

De ce fait, le plan de mobilité durable de la Ville prévoit 10 000 à 12 000 résidents de plus dans les 20-25 prochaines années dans notre secteur, mais le rythme actuel de développement nous place loin de cette projection (maximum 1 000 personnes selon nos calculs). **Allons plus loin encore**, après des rencontres avec des professionnels en urbanisme crédibles, mais extérieur à la Ville, voici les constats :

- 1- En prenant en compte et en évaluant le clivage proposé par le P.P.U. actuel et ses possibilités de développement sur 25 ans près de l'artère Saint Joseph.
- 2- En préservant le « vieux bâti » tel qu'indiqué dans le P.P.U. mais en maximisant l'aide au développement sur les terrains occupés actuels avec les limitations (en considérant aussi les terrains disponibles comme celui de Kevlar au coin Dorchester et Charest entre autres)...

Résultats : Selon ces derniers, nous n'atteindrons qu'une densité maximale avoisinant les 1 500 à 2 000 personnes en forçant les statistiques et possibilités développementales sur 25 années!!!

Démographie de Saint Roch

Entre les années 1991 et 2000 la population de Saint Roch a augmenté de 754 personnes (à noter que nous n'étions pas encore dans les mesures de revalorisation du quartier à cette époque). Puis, de 2001 à 2011, **l'augmentation est de 99 personnes exactement, alors que nous sommes dans les actions de renouveau pour le secteur.** Ceci expose clairement « l'oubli » de densification qui aurait bien pu accompagner et régulariser la situation que nous vivons malheureusement aujourd'hui. Les besoins étaient et sont toujours criants à cet effet en ce moment encore. Il est dommage que Saint Roch n'ait pu profiter de mesures de densification importantes (durant les grands travaux), alors que d'autres secteurs en développement (plus particulièrement les secteurs Sainte Foy et Lebourgneuf), ont actuellement en comparaison, un accompagnement direct de projet résidentiel et de densification judicieux. Il ne fait plus aucun doute que le centre ville de Québec (Saint Roch), ne serait pas aussi fragile aujourd'hui, si ces mesures avaient été appliquées à l'époque. **Notons par contre que depuis 2006 jusqu'à aujourd'hui une baisse de population est notée : Au delà d'une centaine (116 très exactement).**

Autre regard sur la situation : Opportunité!

Saint Roch pris dans une enclave entre deux autoroutes et une falaise s'ouvre vers le nord. Une perspective alléchante vers l'amphithéâtre, une vision nouvelle certainement remplie de possibilité. Le développement du quartier a globalement été réalisé dans une grande cohérence (en omettant malheureusement la densification). D'abord juste à côté d'un cœur touristique (vieux Québec), le premier geste fut le Jardin Saint Roch, puis le retour et le recrutement d'entité (université et le retour du Soleil comme exemple), l'enlèvement du toit du mail, les berges de la Saint Charles, les projets de pointe aux lièvres et enfin par notre nouvelle administration municipale, un nouvel amphithéâtre culminant à l'extrémité développementale de tous ces efforts. Un nouveau corridor développemental vers le nord...qui liera possiblement la périphérie et le centre ville?

Conclusion :

Dans le but d'assurer une survie concrète à cette revalorisation... aujourd'hui, la seule issue est une densification du quartier. Il nous apparaît évident que ce secteur ne peut vivre que du tourisme ou d'événements d'achalandages (politique des Grands Événements de la ville) et que des travailleurs journaliers du quartier, c'est une grande évidence! Notre économie locale s'effrite doucement mais sûrement. Si la densification n'est pas réglée comme elle le devrait dans nos consultations actuelles, Saint Roch se dévitalisera et ce quartier pourrait devenir un problème politique important à gérer!

Néanmoins, en considérant ce premier P.P.U. comme un nouvel axe de développement sud vers le nord.

- 1- Nous appuyons fortement le P.P.U. actuel, mais souhaitons qu'il soit encore plus ambitieux.
- 2- Nous appuyons le projet de nouvelle Bibliothèque dans sa forme, mais nous demandons que le zonage du corridor de développement proposé, soit égal au corridor d'accès provenant de l'Est sur le boulevard Charest : soit de 9 étages minimum dans le nouveau corridor proposé.
- 3- Après cette première phase de consultation, nous attendrons avec impatience un second P.P.U. Saint Roch. Ce dernier, en appui direct de la revalorisation commerciale à proximité de l'artère! Mais également pour répondre à l'importante demande résidentielle des travailleurs du quartier (entre autre du C.N.N.T.Q.) et des retraités (es) qui recherchent une offre de qualité pour revenir vivre en ville, à proximité de la rue Saint Joseph.

Mémoire présenté à la Ville de Québec
Consultation publique sur l'entrée de ville – Saint-Roch
27 novembre 2012

Le contexte

Nous sommes un groupe de voisins résidants du quartier Saint-Jean-Baptiste et domiciliés sur la frange nord du quartier qui borde le quartier Saint-Roch. Le quartier Saint-Roch fait partie de notre milieu de vie immédiat.

Depuis la fin des années 1990, c'est avec plaisir et enthousiasme que nous avons assisté à la transformation et à la revitalisation du quartier Saint-Roch. Malheureusement, cette renaissance a aussi eu un effet secondaire indésirable qui nuit à notre qualité de vie.

Ayant fait le choix de vivre au cœur de la ville, nous sommes habituées aux « bruits urbains » que nous acceptons volontiers. Qu'il s'agisse des échos de la circulation, les sirènes d'ambulance, de policiers ou de pompiers, du passage de motocyclettes ou de camions au silencieux défectueux ou encore des clameurs provenant du Stade de baseball ou d'Expo Québec, cela fait partie du climat sonore normal de la vie « en ville ». Ces bruits ont l'avantage d'être passagers et de diminuer grandement en fin de soirée.

Le problème

Le problème c'est que depuis une quinzaine d'années, ces « bruits de ville » tendent à se faire de plus en plus couvrir par un nouveau bruit beaucoup plus constant et permanent : le grondement des systèmes de ventilation. La revitalisation du quartier Saint-Roch s'est accompagnée d'une multiplication des systèmes de ventilation sur les toits des édifices. Or, compte tenu de la topographie de ce secteur de la ville, de plusieurs dizaines à quelques centaines de logements du quartier Saint-Jean-Baptiste qui ont leurs fenêtres tournées vers les toits de Saint-Roch se retrouvent donc aux premières loges du concert de ventilateurs.

Contrairement aux bruits de la vie urbaine, le vacarme des systèmes de ventilation ne s'atténue pas la nuit. Le niveau sonore fluctue au rythme du démarrage ou de l'arrêt des appareils individuels mais globalement il demeure assez constant et il tend à augmenter au fil des ans. Il devient de plus en plus difficile de laisser les fenêtres ouvertes dans les chambres à coucher durant les nuits d'été.

La présente consultation sur le *Programme particulier d'urbanisme* du quartier Saint-Roch représente une bonne occasion pour sensibiliser la Ville à cette situation. Depuis les années 1990, la Ville a investi beaucoup d'efforts pour conserver et augmenter la population résidente dans les quartiers centraux. Il serait dommage de laisser cet irritant technologique gâcher la qualité de vie au cœur de la ville. Si rien n'est fait, les développements futurs du quartier Saint-Roch ne pourront qu'empirer la situation.

La solution

Ce problème technologique n'a rien d'inexorable. Le vacarme des systèmes de ventilation peut être réduit à la source en choisissant d'installer des appareils moins bruyants. La propagation du bruit vers les zones résidentielles peut être contenue par l'installation de barrières acoustiques autour des ventilateurs.

L'intervention devrait se faire en deux volets :

1. S'assurer que toutes nouvelles installations de système de ventilation sur les toits faites à l'occasion de rénovations ou de la construction de nouveaux bâtiments optent pour les technologies les moins bruyantes et que les appareils soient entourés d'écrans acoustiques efficaces pour protéger les secteurs résidentiels environnants.
2. Revoir l'ensemble des installations de ventilations déjà existantes sur les toits pour s'assurer d'y aménager à chacune d'entre elles, un système d'écrans acoustiques efficace. Un inventaire des systèmes de ventilations vient justement d'être réalisé à l'occasion de l'épisode de la légionellose. Cet inventaire pourrait être un bon point de départ pour assainir aussi le climat sonore dans les quartiers centraux.

Groupe de voisins des rues Lavigneur et de la Tourelle

Michel Beaulieu	rue Lavigneur	
Dirk Geisen	rue de la Tourelle	
Gilberte Guillemot	rue Lavigneur	
Micheline Ouellette	rue de la Tourelle	
Jean Roberge	rue de la Tourelle	(porte-parole)
Jimmy Royer	rue Lavigneur	(porte-parole)
Heidi Wagner	rue Lavigneur	
Véronique Bault	rue de la Tourelle	
Jean-Mathieu Roy	"	

Monsieur François Picard
2 rue Desjardins
Hotel de ville
BO867
CP 700
Bureau 104
Ville de Québec Q

Madame Chantal Gilbert
2 rue Desjardins
Hotel de ville
BO867
CP 700
Bureau 104
Ville de Québec Q

Madame, monsieur

Objet: mémoire de propriétaires du quartier Saint-Roch sur le PPU

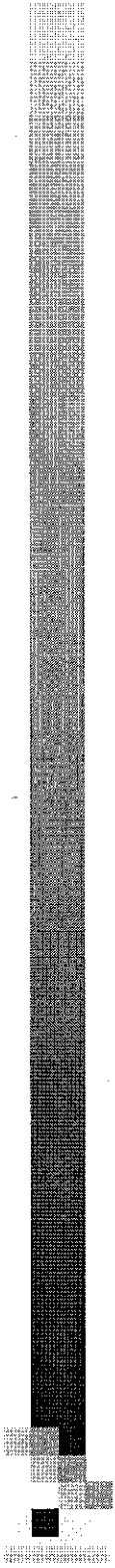
Bonjour:

Vous retrouverez ci-joint le mémoire représentant les points de vue et propositions de propriétaires et copropriétaires recueillis de façon informelle par monsieur Yves Desmarais et intégré au sein d'un document présenté à la séance de consultation du 27 novembre dernier sur le PPU. Ces informations sont regroupées sous toute réserve.

Ces propositions relèvent d'une consultation par entrevue avec différentes personnes, de propositions publiées et de document distribué porte à porte auprès de propriétaires occupants et de copropriétaires du secteur centre de Saint-Roch qui regroupent environ 325 unités de propriétés. Un vote de 34 personnes pour ces propositions (avec les réserves qui s'imposent) fut obtenu via un sondage.. Nous estimons être l'un des rares groupes représentant des propriétaires à s'être manifesté même si nous ne constituons pas une représentation officielle.

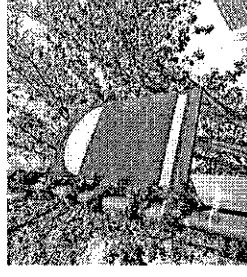
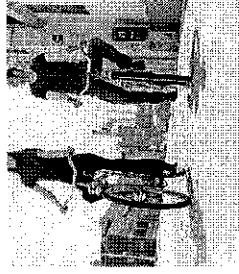
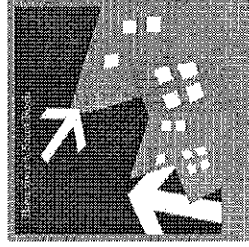
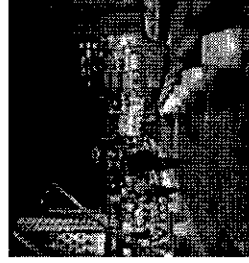
Nous souhaiterions, d'ailleurs, être aussi consultés lors de l'élaboration des stratégies de déploiement du PPU. Notre représentation et notre vision seraient alors plus élaborée et nous pourrions vraisemblablement regrouper les administrateurs de certains édifices en copropriété.

Une consultation de propriétaires
Document préparé sous toute réserve par:
Yves Desmarais



Mémoire et proposition pour le PPU entrée de ville Saint-Roch

***Améliorons les rues principales, facilitons
l'accès au parc linéaire de la rivière Saint-Charles et
ajustons quelques règlements
pour le bien-être des zones résidentielles***



Consultation informelle de propriétaires/résidents du
secteur centre de Saint-Roch, novembre 2012

Sous toute réserve



Qui sommes-nous?

- Un groupe de propriétaires-occupants et copropriétaires consulté de façon informelle dont les informations furent cumulées par écrit en quatre propositions par un résident du quartier et acheminées par document distribué porte à porte dans le centre
- Les gens consultés ou ayant reçu des documents avec ces propositions sont localisés dans le secteur composé des rues la Couronne, Dorchester, du Roi, de la Salle, des Commissaires, la Reine Prince Édouard, des Embarcations des Canotiers du secteur centre de Saint-Roch
- Trente quatre personnes ont voté pour ces propositions résumées en quatre points: 29 ont dit être complètement d'accord, 2 sont d'accord mais avec plus d'information et 3 partiellement) en quelques jours en ligne. Ces consultations peuvent présenter des erreurs méthodologiques et des réserves mais le but était de témoigner de l'intérêt des propositions
- Un site Web www.bienvivrequebec.blogspot.ca a été mis en ligne
- Ce secteur de Saint-Roch représente environ 300 à 325 unités de propriétaires occupants et copropriétaires en plus des locataires et des commerçants

Constats

- Il n'y a pas ou peu de mesures précises pour le centre de Saint-Roch
- Les propriétaires du centre de Saint-Roch constitue l'un des plus important parc de propriétaires occupants/copropriétaires de Saint-Roch
- Il n'y a pas eu de projets immobilier d'envergure au nord de la rue Saint-Joseph depuis le début 1980 soit environ trente ans et les projets présentés par les autorités municipales suscitent un intérêt car ils risquent d'améliorer le secteur et susciter des améliorations et investissements pour le sous secteur centre de Saint-Roch
- Les gens sont peu sensibilisés par les hauteurs de bâtiments à l'exception des propos des journaux et se demandent si c'est bon ou pas mais peu ont des opinions affranchies. L'ombre créé les importe toutefois dans le secteur résidentiel
- Il existe des copropriétés d'importance (copropriétés des Berges, Havre St-Charles et Loft la Couronne) et structurées, un parc de propriétaires occupants, dont une certain groupe y sont installés depuis 20 à 30 ans et de petit projets de copropriété. On y fait beaucoup de travaux d'amélioration
- Le secteur a peu attiré les propriétaires de deuxième et troisième propriété à vie qui souhaitent s'installer près des centres, à part quelques cas et il faudrait avoir plus d'éclairage et nettoyer le secteur
- On y observe des enfants. De jeunes couples s'y installent mais plusieurs vont à des écoles hors quartier
- Les rues de la Couronne et Dorchester constitue une plaie visuelle au nord de la rue Saint-Joseph à plusieurs endroits et tous sont tannés de cette situation et ne savent pas par où commencer
- On reconnaît que des milliers de personnes y passent tous les jours et qu'il ne faudrait pas donner l'impression que Saint-Roch s'arrête à la rue Saint-Joseph. Le plan de densification serait alors voué à l'échec selon ce que l'on a attendu
- L'approche "Bâtir et ils vont venir" ne sera pas suffisant selon nos observations sur le terrain. Il faudra plus. Des améliorations pour créer une meilleure impression et un sentiment de sécurité sont importants aux yeux de plusieurs

Constats (suite)

- Plusieurs rues entre les rues Dorchester et la Couronne commencent à avoir une homogénéité et il manque peu pour y arriver à l'exemple des rues la Reine, des Commissaires et Prince Édouard.
- Faits anodins mais mentionnés, on dénote que la plupart des gens se lèvent le matin pour aller travailler et qu'il y ait moins de cas marginaux, ce à cause de nouveaux propriétaires qui choisiraient mieux les locataires. Plusieurs ont été échaudés
- Plusieurs se plaignent du bruit excessif des clients de la nuit sortant des débits de boisson (quoiqu'il y en ait moins), des véhicules y roulant trop vite et décompressant aux coins des lumières de la rue Dorchester surtout car ils arrivent d'une zone de 100 kilomètres/heures ou plus et des sirènes de policiers et d'ambulances qui sont partout et à toutes heures. La plupart souligne que la situation s'améliore
- Le fait de refaire des rues telles des Commissaires et la Reine a entraîné, par la suite, des améliorations du bâti existant et les gens se sont davantage parlés
- Un des points qui revient est le manque de stationnement des gens avec vignette. Plusieurs personnes visiteurs des événements et des hôtels viennent se stationner. C'est un irritant majeur. Les nouveaux copropriétaires ont pour la plupart une voiture
- Les stationnement en face du stade Victoria pour zone de transit pour sortir vers le centre est une option à considérer mais est assez loin comme toute. Ce serait pour les visiteurs
- On se plaint de la malpropreté de toute sorte (déchets par terre, vidange, maisons et commerces non entretenues et laisser à l'abandon, graffitis, affichages sur les poteaux, etc). Certains ont même témoigné que Montréal était plus propre au centre ville. On réfère à un manque de culture de la propreté publique
- Malgré les irritants, on constate que les gens aiment demeurer à Saint-Roch et s'y trouve bien

Tendances futures et PPU

- Le PPU n'a rien prévu autre que la reprise de terrains existants ou de bâtiments désuets pour y construire et l'arrivée d'un tramway est hypothétique et dans 20 ans, sans financement garanti
- Un élément de changement doit être perçu d'ici trois ans afin d'attirer des clientèles nouvelles, pour l'entrée de jeunes sur le marché, de personne de deuxième vie (divorcés, etc) et de retraités ou semi-retraités actifs, se voulant actif. Les actifs sont disponibles mais non assez valorisés
- Les conditions économiques actuelles ne permettent pas d'espérer davantage de logements sociaux et de programme de revitalisation massive comme initialement dans Saint-Roch
- Les interventions doivent être ciblées et on doit valoriser et consolider les actifs disponibles et utiliser les projets annoncés comme moteur et influx de changement de petits sous-secteurs
- Il y aura plus de 300 nouveaux logements et plus d'ici trois à quatre ans si des projets importants comme l'Hôtel Best Western , la Place Jacques Cartier, le 200 Dorchester et les projets de GM Développement vont de l'avant (GM avait annoncé Olymbec avant District 03).
- On ne peut pas refaire les entrées de ville même si le décor est navrant car il y a des droits acquis et plusieurs propriétaires ne changeront pas à moins d'une offre majeure. Il faut alors bonifier l'existant. On a déjà fait les trottoirs, installer des arbres et des bacs à plantes et il faut continuer dans ce sens. Une approche par interventions ciblées est privilégiée soit un segment à la fois
- Il faudra miser sur l'accompagnement avec des professionnels, des accompagnateurs/chargés de projet et le partenariat et le financement partagés au sein des zones
- Pour ce faire, il faudra couper le phénomène d'isolement physique de secteurs qu'on y retrouve et rendre les aires de circulation des rues principales plus agréables et sécuritaires pour les promeneurs et visiteurs. Réfléchir en terme de couloirs de circulation naturels serait une approche
- L'image des rues principales et de certaines rues secondaires doivent être davantage intégrée
- L'effet d'entraînement ou la création d'un "buzz" est essentiel. En même temps, les résidents qui y demeurent déjà sont les meilleurs ambassadeurs car ils ont chacun un effet multiplicateur sur

Les interventions proposées

Compte tenu de:

- Deux projets d'hôtels (Croix rouge et agrandissement de Best Western): plus de touristes et visiteurs circuleront sur les rues principales)
- Quatre à cinq projets résidentiels nouveaux dans un délai moyen: il y aura plus de personnes et de circulation, un besoin de plaisir à de nouveaux types de clientèles sera requis et un accès rapide à des aires récréo-touristiques autre que le parc Victoria sera demandé

Il est proposé de:

- Valoriser les rues principales et certaines rues périphériques par des actions ciblées (développement par point et fenêtre d'opportunité)
- Ouvrir l'accès au parc linéaire de la rivière St-Charles et rendre implicitement accessible la circulation à pieds ou à vélo vers les zones en demande telles le parc de la Pointe aux Lièvres, Limoilou via le pont de la 3^{ème} avenue et le Vieux Port (ce sont des zones d'attrait recherchées pour les nouvelles clientèles)
- Améliorer la qualité de vie des résidents en place dans le secteur centre par des améliorations ciblées et réglementaires et créer des ponts est-ouest à pieds et à vélo

1- Améliorer/nettoyer les rues principales et créer une image de marque

1) des cibles précises: plusieurs parties des rues la Couronne et Dorchester sont délabrées et il y a des cibles précises et moyens pour améliorer: i) le parc Dorchester amélioré avec murale et éclairage ii) acquisition du terrain au coin de la Reine et la Couronne pour parc avec aménagement moderne ou reconversion en logement avec l'édifice adjacente qui est en vente

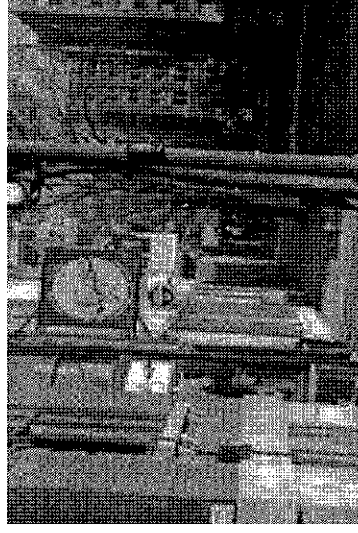
2) un plan de partenariat entre les commerçants, les organismes, les citoyens et propriétaires occupants et la municipalité pour fleurir, verdir, embellir, nettoyer les trottoirs et enlever les slogans, ce en continu



Parc Dorchester: graffiti, laisser aller, entretien minimal au centre de passage de milliers de personnes

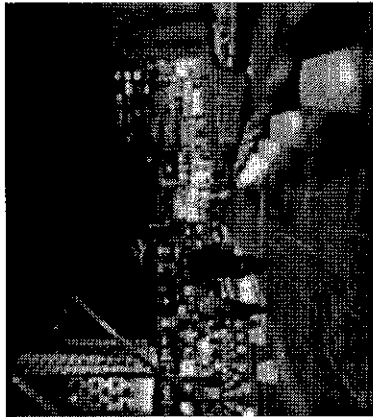


Coin la Reine et la Couronne: secteur laissé à l'abandon, plein de déchet et au centre visuel des passants et automobilistes

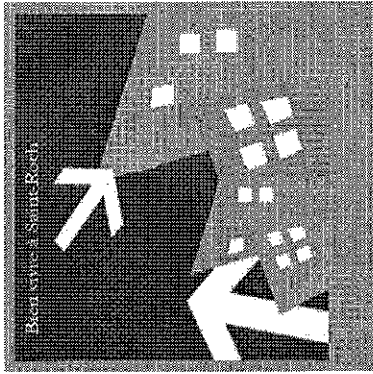


Multiplier l'exemple de commerces qui améliorent leur secteur avec des incitatifs et partenariat municipaux avec implantation de bout en bout des rues principale

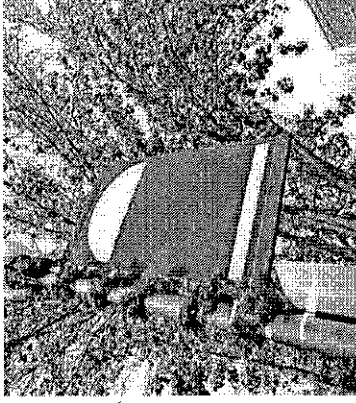
3) Un concept d'identité visuelle commun du début à la fin des rues principales par la lumière et les jardins publics et privés avec la participation des marchands du centre



Bonifier l'aménagement existant sur la couronne/ Dorchester par un éclairage d'appoint supplémentaire au sol du nord au sud



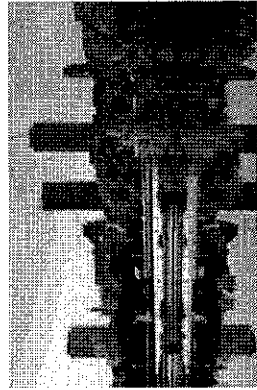
Logo et concept visuel intégré d'entrée du quartier (exemple: nous ne sommes pas concepteur)



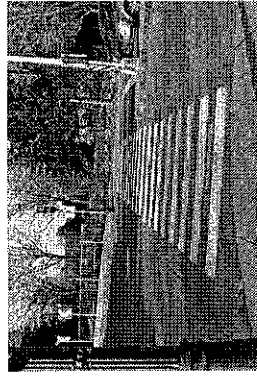
Bannières et autres effigies thématiques (cet image est une image neutre non représentative du concept choisi)

2-Faciliter et embellir l'accès au parc linéaire de la rivière Saint-Charles et valoriser cette destination :

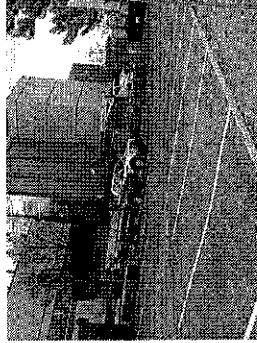
- 1) prioriser et inscrire un budget pour réaliser dès 2013 un accès sécurisé pour les résidents et les enfants-étudiants et un plan d'aménagement et d'embellissement notable des intersections pour aller vers le parc linéaire incluant les chemins longeant l'arrière de l'usine Rothman (partenariat possible avec la compagnie, les copropriétés et autres propriétaires occupants)
- 2) créer et réaliser un plan de sécurité pour les promeneurs le soir
- 3) valoriser cet actif intégrateur entre secteur de la ville par de l'affichage et des communications et un aménagement mieux soigné et intégré pour accentuer la continuité naturelle vers le futur éco-quartier, les autres quartiers tels Limoilou et le Vieux-Port et les pistes cyclables. (présentation à venir)



Vue vers le centre nautique et parc riverain : un actif sous-utilisé



Traverse au coin de la rue Prince Édouard et Dorchester: sécuriser, embellir et intégrer avec le côté nord



L'arrivée est l'arrière de l'usine et un stationnement. De plus, il est difficile de se retrouver



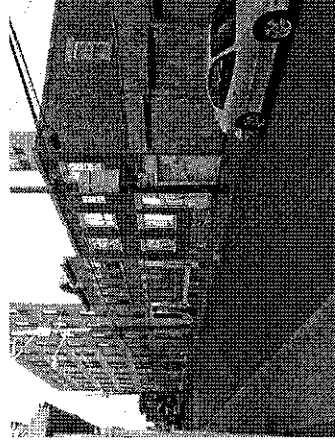
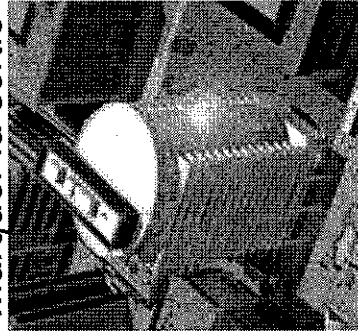
Ce secteur est peu utilisé car inquiétant, ce qui n'est pas le cas des autres secteurs du parc riverain en zone urbaine

3-Miser sur le partenariat et utiliser trois projets déjà prévus comme catalyseur et solution d'aménagement pour embellir les entrées de ville et des secteurs choisis du quartier:

1-Hotel Best Western: utilisation pour embellir et verdir la rue la Salle et créer des plans d'embellissement et de qualité de vie des rues transversales . La Rotonde à coté a reçu un financement de 3.2M\$ à l'été 2012 (projet techno-culture cité dans le PPU). Vont-ils faire des travaux minimums d'intégration à l'extérieur?

2- le 200 Dorchester: comme embellissement et image de porte d'entrée de la ville pour tout ce coin des gens arrivant du nord par l'autoroute. Le plan a changé au coin de la rue Prince Édouard et Dorchester

3- l'édifice de la Place Jacques Cartier: un embellissement dans la même thématique de la rue Dorchester/la Couronne avec une intégration jusqu'à la rue Price Édouard, pour marquer la sortie de ville des gens serait porteur



Édifice Place Jacques Cartier – Le 200 Dorchester: doit devenir le phare d'entrée du nordet pour Dorchester, St-joseph, la Courone et du Roi
obtenir un soutien si requis pour intégrer la bâtisse précédente en terme d'aménagement

Best Western: peut servir à aménager la Couronne, du roi et la Salle. La Salle ne doit avoir une derrière de ruelle

Le centre de danse Rotonde a obtenu 3.2M\$: une partie pour l'aménagement extérieur avant et arrière (rue la Salle) serait nécessaire)

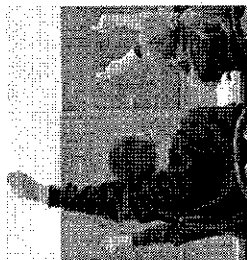
4- Changements de mesures/règlements pour améliorer la qualité de vie et la sécurité des résidents et réduire le bruit:

1) réduire la vitesse, aménager et verdir certaines rues en faisant un projet pilote sur les rues transversales (la Reine et des Commissaires). Ces mesures améliorent la sécurité, réduisent le bruit et la pollution de l'air et permettrait une circulation à pieds et à vélo est-ouest. Pour les rues principales, un contrôle plus sévère des autorités serait souhaitable pour la vitesse, la décompression des moteurs et les sirènes

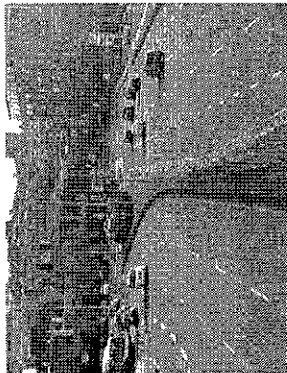
2) enlever les droits d'avoir des permis de restaurants dans nos rues et mettre un e limite en restreignant les permis de bars à proximité entre du Roi et Prince Édouard en conservant le seul droit acquis existants soit le bar coopératif . Il n'y a aucune valeur ajoutée à conserver et le secteur résidentiel subira déjà des pressions avec la construction



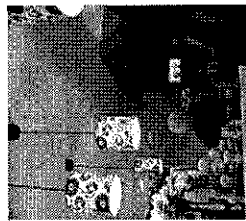
Contrôle accru de mesure de vitesse et réduction ciblée



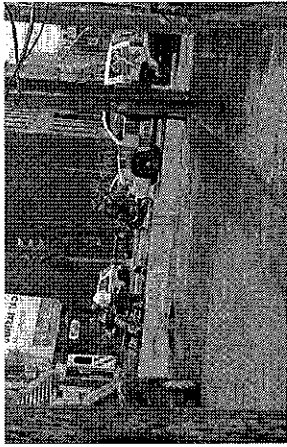
Pensons à nos enfants



Autos arrivant en toute vitesse à toute heure car les événements sont de plus en plus nombreux le soir et week-end



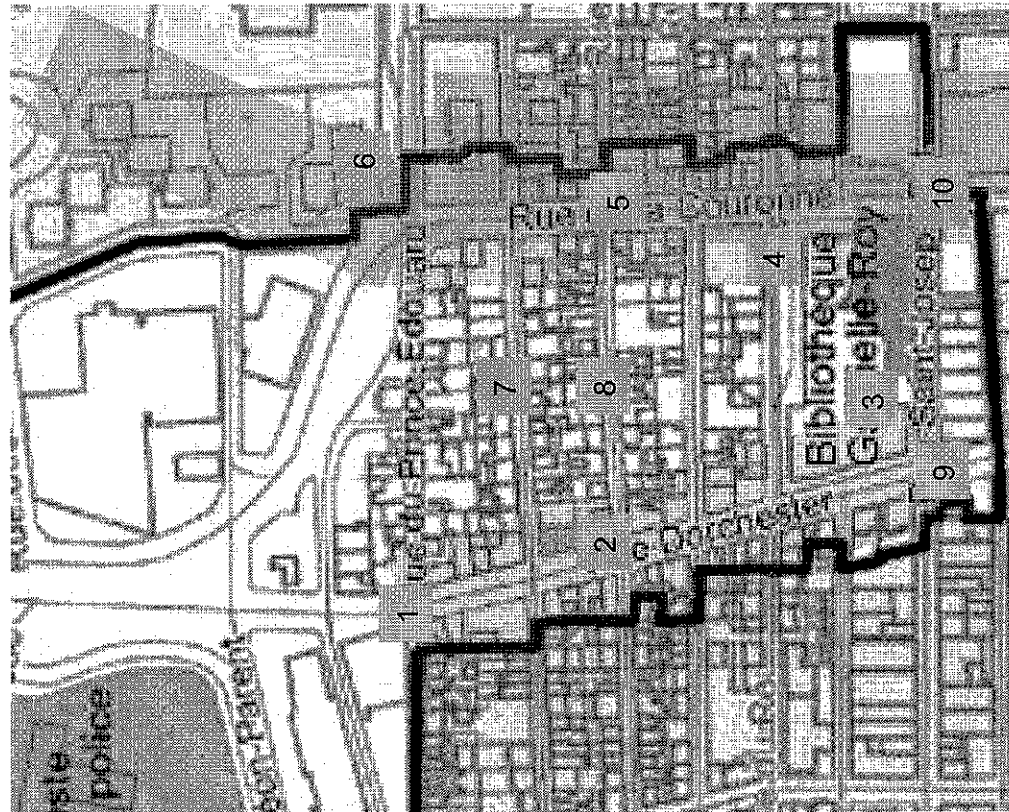
Réduction du bruit le soir/nuit dans un secteur résidentiel qui subira beaucoup de pressions avec l'arrivée de nouveaux résidents



Observation d'accidents fréquents et traverses difficiles aux coins



En bref: dix fenêtres d'opportunités pour l'entrée de ville Saint-Roch et une densification accrue



1: 200 Dorchester

2: Parc Dorchester

3: Place Jacques Carlier

4: Hôtel Best Western

5: Terrain au coin de la Reine-la Couronne

6: Traverse Prince Édouard et accès au parc

7: Verdir, aménager et réduire la vitesse

8: Enlever et contingentier les permis de restaurants et de bar

9: Image de marque intégrée rue Dorchester

10: Image de marque intégrée rue de la Couronne



Merci et bonne journée

**Présentation préparée sous toute réserve
Par Yves Desmarais**

Messieurs, mesdames,

Mon nom est Simon Gauvin et c'est à titre de résident du quartier et de la zone touchée par le Plan particulier d'urbanisme que je vous écris aujourd'hui ce bref commentaire.

J'ai lu la version préliminaire du document présentant le PPU et je souhaiterais vous présenter mon opinion de citoyen sur divers points que je juge important de souligner.

1. La place Jacques-Cartier

J'ai assisté à la présentation publique du comité de citoyen où ce point a été particulièrement abordé. Contrairement aux membres de ce comité, je suis plutôt en accord avec la rénovation de cette place publique et la construction de l'édifice de 60 mètres abritant commerces et condos. Si la hauteur est relativement élevée, elle ne le serait pas beaucoup plus que les bâtiments l'environnant comme l'hôtel Pur, les bâtiments de CGI et d'Ubisoft. Le voisinage immédiat étant pratiquement que institutionnel, commercial, et hôtelier, je ne crois pas que le bâtiment aurait un impact négatif important sur les résidents.

Au contraire, un tel bâtiment aurait comme avantage d'amener de nouveaux résidents dans notre secteur, de nouveaux clients aux restaurants et aux commerces à proximité. Ça ne peut qu'à long terme améliorer la vitalité du quartier. J'aime bien l'idée de la place publique telle qu'illustré dans la présentation. Je crois qu'un jeu d'eau pour les enfants, actif lors des périodes caniculaires, pourrait y être intéressant.

2. Le parc Victoria

J'applaudis l'initiative de faciliter l'accès au parc Victoria. Pour le fréquenter de temps à autre, je peux dire que l'accès par la rue Caron est loin d'être facile. J'espère que vous trouverez un moyen efficace de le faire.

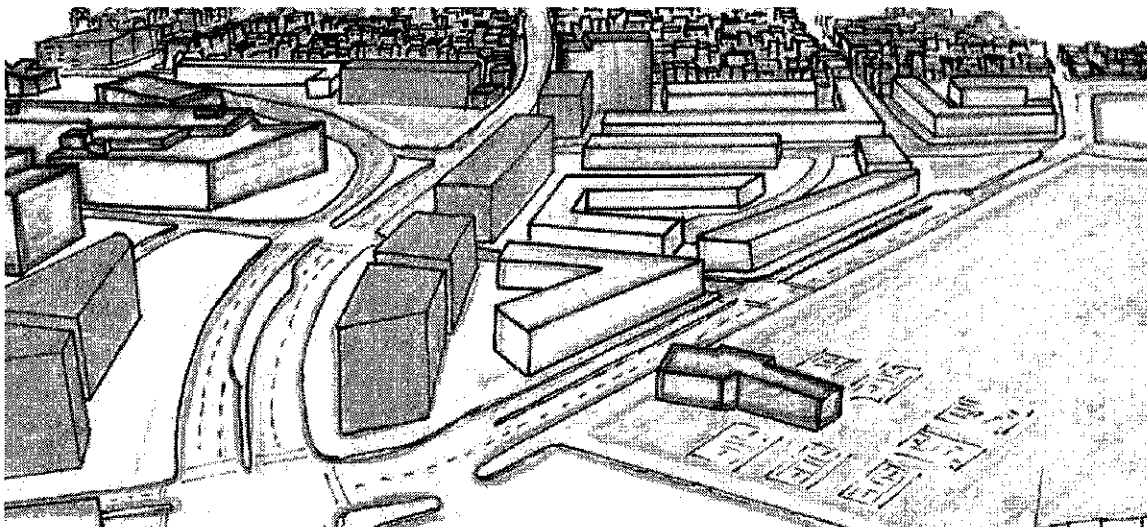
J'aime beaucoup aussi l'idée de déménager la centrale de Police ailleurs. Je crois cependant que le terrain pourrait être beaucoup mieux utilisé que comme un simple stationnement, aussi écologique soit-il. Qui seraient les utilisateurs de cet immense stationnement qui ferait plus de 120 mètres de longueur? Ce ne sont pas les habitants du quartier, qui s'accommodent de l'espace actuel et pour qui c'est trop loin, la plupart du temps. Certainement pas les clients des commerces de Saint-Roch, la rue Saint-Joseph étant à plus de 400 mètres. Ne reste donc que les utilisateurs des terrains de tennis et surtout, ceux du stade municipal pour les parties des Capitales de Québec.

Le PPU ampute un certain nombre de ces espaces de stationnement actuel avec la création des nouvelles installations.

Pourquoi ne pas plutôt construire ces nouveaux bâtiments plus au sud, plus près du cadre bâti actuel? Ainsi, on sauverait un grand nombre d'espaces de stationnement déjà en place et on pourrait agrandir la trame de Saint-Roch jusqu'au niveau de la rue des embarcations. On pourrait en profiter pour prolonger la rue Saint-Anselme d'environ 200m jusque là.

Cela aurait aussi comme grand avantage de rendre plus accessible aux gens du quartier le nouveau centre de loisir. Pour s'y rendre, ils n'auraient pas à traverser un immense stationnement ou à longer un boulevard urbain. La marche étant le moyen de locomotion par excellence des gens du quartier, je crois que c'est important de le prendre en compte pour la construction d'un centre de loisir qui leur est en partie destiné.

L'image ci-dessous, publié dans le journal droit de parole, offre une possibilité intéressante d'agrandissement de la trame urbaine du quartier Saint-Roch.



3. Le poste de police

J'aimerais profiter de l'occasion pour suggérer la mise en place d'un petit poste de quartier au sein du quartier Saint-Roch, Un peu à l'image des postes de quartier à Montréal, ce poste permettrait à la police de continuer à offrir un service de proximité aux gens du centre-ville. C'est une zone qui souffre malheureusement d'un haut taux de criminalité.

Il va sans dire que la construction d'un nouveau commissariat central en zone un peu plus excentré, serait également nécessaire.

Conclusion

J'aimerais vous remercier pour le temps que vous avez consacré à la lecture de ce document. J'espère de tout cœur que ce PPU soit un succès et qu'il puisse consolider la prospérité du quartier sans briser le charme que ce vieux quartier possède, et la qualité de vie qu'on y trouve.

Québec, 27 novembre 2012

Déposé dans le cadre de la consultation publique du 27 novembre
Club social Victoria
170, rue du Cardinal-Maurice-Roy

OBJET : Avis sur le projet de PPU pour l'entrée de ville de Saint-Roch de la Ville de Québec

Vivre en Ville répond à l'appel lancé par la Ville de Québec aux citoyens et organisations afin de s'exprimer sur son projet de programme particulier d'urbanisme touchant le quartier Saint-Roch. Bien que le processus de revitalisation et de requalification du quartier amorcé depuis 30 ans avance, la consolidation de ce secteur central s'avère encore nécessaire afin d'en assurer le dynamisme à long terme.

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Un capital de collectivité viable sur lequel il faut miser

Le PPU présenté par la Ville de Québec représente un exercice intéressant pour consolider durablement l'urbanisation de ce secteur. Cela est particulièrement indiqué en ce qui a trait aux terrains situés au nord de la rue Prince-Édouard, le long de l'autoroute Laurentienne, où de vastes stationnements de surface bordent le parc Victoria.

D'emblée, Saint-Roch possède plusieurs atouts d'une collectivité viables :

- Très forte densité résidentielle;
- Mixité sociale et fonctionnelle;
- Proximité des services et des commerces;
- Fort recours aux transports actifs et dans une moindre mesure aux transports collectifs.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

QUÉBEC

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK

870, avenue de Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9

T. 418.522.0011

MONTRÉAL

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4

T. 514.394.1125

GATINEAU

MAISON AUBRY

177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4

T. 819.205.2053

Malgré les avancées des dernières années, des défis demeurent :

- Circulation automobile dense;
- Infrastructures souvent inadaptées aux besoins des piétons et des cyclistes;
- Équilibre fragile entre le cadre bâti ancien et les nouvelles constructions;
- Faible présence et connectivité des espaces verts au cœur du quartier
- Concurrence d'autres pôles d'activités à l'échelle métropolitaine.

Vivre en Ville propose un ensemble de recommandations visant à assurer la durabilité des orientations d'urbanisme de la Ville de Québec, qui ne constituent toutefois pas une réponse exhaustive à tous les enjeux soulevés dans le PPU.

1. Des stationnements de surface qui n'ont plus leur place


Le secteur situé au nord de la rue Prince-Édouard représente une occasion de poursuivre la trame urbaine et de mettre en valeur des terrains sous-utilisés disposant d'un grand potentiel. À cet égard, le grand stationnement de surface à proximité du parc Victoria est pratiquement désert en dehors des heures de parties de baseball au Stade municipal. Le vaste stationnement entourant la centrale de police représente aussi une utilisation qui est tout sauf optimale de ce terrain.

Le stationnement de surface n'est pas un usage acceptable au cœur du centre-ville où les terrains sont rares et peuvent être utilisés de manière beaucoup plus profitable, tant pour la communauté que la municipalité. La proposition, formulée par le Comité de citoyens de Saint-Roch, d'urbaniser le secteur de la centrale de police mérite d'être examinée de plus près. Qu'elle soit retenue ou non, il importe d'utiliser mieux ces terrains et d'en planifier le développement.

Par ailleurs, Vivre en Ville tient à souligner qu'il est discutable d'inclure les énormes stationnements entourant le parc Victoria dans le calcul de l'aire des parcs et espaces verts (p. 15). Dans un quartier déjà très minéral, aux prises avec des problématiques d'ilot de chaleur, ces grands stationnements de surface asphaltés n'ont pas leur place.

Recommandations

Éliminer le stationnement de surface aux abords du parc Victoria et du Stade municipal afin d'utiliser cet espace pour poursuivre et consolider la trame urbaine.



Développer un plan pour mieux occuper ces terrains, que ce soit par l'implantation d'équipements collectifs ou d'habitations (suivant la recommandation du Comité de citoyens de Saint-Roch).

2. Un milieu de vie intégrant les transports collectifs et actifs

Le secteur de Saint-Roch, comme les autres quartiers centraux limitrophes, a un profil de mobilité radicalement différent de celui de la Ville de Québec dans son ensemble. Entre 2001 et 2006, selon les données de l'enquête origine-destination, le nombre de voitures possédées par les résidents dans le secteur Basse-Ville Est (où Saint-Roch se situe) a diminué. Malgré la revitalisation, l'augmentation du nombre de résidents et une certaine gentrification le nombre de ménages motorisés a diminué. En 2006, plus de 49% des ménages ne possédaient pas d'automobile. Si l'on examine les déplacements produits, l'automobile ne comptait que pour 51,4% en 2006, une part modale bien inférieure à celle observée à Québec en général. C'est au niveau des transports actifs que le quartier se distingue avec une part modale de 34,9% des déplacements produits¹. Dans une perspective d'atteinte de cibles de mobilité durable ambitieuses, ces caractéristiques doivent être soutenues et encouragées.

Ces spécificités trouvent pourtant relativement peu d'écho dans la conception des infrastructures. Les trottoirs à l'extérieur des artères principales sont souvent inadéquats, le réseau cyclable projeté confine les cyclistes en périphérie du quartier loin des centres d'intérêt et les mesures préférentielles destinées au transport collectif sont minimales. Vivre en Ville est d'avis que l'aménagement de l'espace public devrait se faire en priorités pour favoriser la qualité de vie des résidents, la pratique des déplacements actifs et le transport collectif plutôt que dans l'optique d'assurer la fluidité maximale de la circulation automobile comme c'est le cas actuellement.

Recommandations

Améliorer l'efficacité des voies réservées et préparer l'arrivée du tramway en planifiant déjà l'implantation de voies en site propre, équipées de mesures prioritaires conséquentes avec le volume d'autobus très élevé dans le secteur, notamment sur Laurentienne.

Mieux intégrer les lieux d'attente de transport collectif à l'espace public et leur donner une facture à la hauteur du rôle que l'on souhaite que le transport en commun joue.

¹ Tous modes sauf retour à la maison sur 24h.

Aménager d'abord à l'échelle du piéton toutes les voies publiques, éviter de confiner en marge les usagers de la marche et du vélo.

Privilégier la plus grande perméabilité possible du quartier pour les modes de déplacements actifs en dotant l'ensemble des voies d'infrastructures adéquates et en implantant des contresens cyclables afin de faciliter la circulation vers les centres d'intérêt de Saint-Roch.

3. Stationnements, écoquartier et autoroute?

Il est fait mention à différents endroits dans le projet de PPU d'une pression croissante de la demande de stationnement de la part des résidents et des travailleurs qu'il faudra accommoder en créant ou conservant le plus d'espace possible (notamment p. 24 et 28). Cet énoncé ne semble pas correspondre avec la baisse du taux de motorisation constaté dans les enquêtes origine-destination, ni avec les objectifs de report modal envisagés dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Le projet de PPU ne présente d'ailleurs pas de données appuyant cette affirmation.

D'emblée, l'utilisation du stationnement n'apparaît pas optimale et les minimums requis par la réglementation municipale ne sont pas compatibles avec les orientations de mobilité durable de la Ville en plus de rendre plus coûteuse et complexe le redéveloppement immobilier. Les millions nécessaires pour la rénovation du stationnement de la Place Jacques-Cartier témoignent de ce problème. L'augmentation du nombre de places de stationnement automobile semble plus à même d'induire une augmentation du recours à l'automobile et une dégradation de l'espace public pour les marcheurs.

Vivre en Ville est également préoccupé par le nombre de stationnements prévus dans le cadre du projet d'écoquartier Pointe-aux-Lièvres qui risque à la fois de limiter l'abordabilité, de compliquer la construction des édifices et d'envoyer un signal contradictoire aux futurs résidents.

Par ailleurs, Vivre en Ville note que la transformation de l'autoroute Laurentienne en réel « boulevard urbain » est essentielle à la consolidation de la trame urbaine au nord de la rue Prince-Édouard. Par « boulevard urbain », nous entendons :

- Qu'il est bordé d'édifices qui y ont pignon sur rue;
- Que l'encadrement des édifices est cohérent avec la largeur de l'axe pour lui donner une échelle humaine;
- Qu'il est pourvu de trottoirs larges et confortables et qu'il fait une place à tous les modes de transports;

Les recommandations fondamentales du Comité des citoyens de Saint-Roch

- 1- Préserver intégralement la vocation publique de la Place Jacques-Cartier en particulier, mais aussi de tous les espaces publics du quartier.
- 2- Éviter à tout prix la construction de nouveaux immeubles en hauteur dans le quartier.
- 3- Revaloriser la bibliothèque Gabrielle-Roy, renforcer son rôle social, communautaire, culturel (et technoculturel).
- 4- Maintenir les espaces verts du quartier, favoriser la création et le maintien de nouvelles zones végétalisées.
- 5- Viser la réduction de l'utilisation de la voiture, au profit du transport actif et du transport en commun.

- Place Jacques-Cartier

Ne pas vendre ou céder à un promoteur privé le terrain public de la bibliothèque Gabrielle-Roy.

Actualiser les installations culturelles existantes et viser une fonction culturelle majeure pour toute nouvelle installation; un nouvel immeuble devrait être d'une hauteur maximum d'environ 33 mètres, soit 8 ou 9 étages.

Ne pas rendre la rue Saint-Joseph à double sens devant la Place Jacques-Cartier.

Ne pas augmenter l'offre de stationnements près du pôle de transport en commun de la Place Jacques-Cartier.

Développer un concept architectural et fonctionnel d'ensemble pour la Place Jacques-Cartier, regroupant de façon cohérente les édifices existants, la place publique et un nouvel édifice.

- Saint-Roch, pôle culturel et technoculturel de Québec

Reconstruire l'auditorium Joseph-Lavergne et la salle d'exposition, les doter d'infrastructures adaptées au virage numérique amorcé dans les arts, la culture, la conservation et les loisirs.

Préserver le rôle de la bibliothèque publique, vecteur et médiateur culturel au service du citoyen, qui favorise l'accès à la culture et à la connaissance et la mise en valeur de la culture locale.

Miser sur la Place Jacques-Cartier pour un projet de Place Technoculture, qui renforcerait son rôle de vitrine technoculturelle et de pôle culturel du centre-ville.

Miser sur le mobilier urbain et les projets architecturaux, avec intégration de l'art, pour développer la signature technoculturelle (plateformes/ dispositifs techno et contenus culturels) du quartier; veiller à ce que le « 1% » municipal et les initiatives privées respectent les orientations du quartier et suivent des critères clairs, un processus de sélection rigoureux et transparent.

Veiller à la rétention des artistes, dont la forte concentration a été et demeure liée au développement du quartier; leur présence est aussi essentielle que celle des entreprises et travailleurs en TIC, toutefois ils n'ont pas les mêmes moyens pour accéder à la propriété, aux espaces locatifs, etc.

- Aménagement humain du faubourg Saint-Roch

Limiter la hauteur des édifices dans le secteur du PPU Saint-Roch à 8 ou 9 étages, selon un gabarit qui existe déjà autour du Parc Saint-Roch; un dépassement amènerait rupture d'échelle, vents au sol, dégradation des vues, etc.

Utiliser le secteur près du Parc Victoria (incluant l'îlot Lalemand-Dorchester et le terrain de l'actuel poste de police) pour une extension du tissu résidentiel selon l'échelle existante (maximum 12-13 mètres), non pas pour des stationnements de surface ni des édifices en hauteur; favoriser une mixité des fonctions (commerces de proximité, résidences).

Réexaminer le concept d'écoquartier à la Pointe-aux-Lièvres à la lumière des exemples reconnus sur le plan international; adopter un choix clair en fonction du transport en commun (éliminer les espaces de stationnement sur l'axe du projet de tramway) et un gabarit architectural favorisant les appartements traversants (pour ventilation naturelle); réduire le nombre d'étages (maximum 4 étages) et resserrer le tissu urbain.

- **Verdissement du quartier Saint-Roch**

Accroître la végétalisation en augmentant les exigences de pourcentage d'aire verte dans les grilles de spécification (zonage des terrains privés) et la densité de la canopée pour les terrains publics; miser sur des moyens diversifiés (lierre, toits verts, agriculture urbaine, arbustes, etc.) et offrir de la flexibilité aux propriétaires, compte tenu des contraintes d'espaces et d'architectures.

Mieux utiliser l'espace public pour y ajouter des végétaux par l'implantation, par exemple, de rues partagées, et en utilisant les végétaux comme mesure de réduction de la vitesse automobile et comme système sécurisant les piétons et les cyclistes.

- **Déplacements durables dans Saint-Roch**

Abandonner les projets d'aménagement de stationnements afin de réduire la part modale du transport automobile, en concordance avec le Plan de mobilité durable,

Réaménager plusieurs intersections afin de favoriser le transport actif; redonner aux piétons un sentiment de sécurité et reconnaître l'importance de la marche comme mode de transport dans le quartier, caractéristique à préserver.

Réduire la ségrégation entre voitures, cyclistes et piétons dans l'ensemble des rues résidentielles du quartier, comme cela se fait déjà dans plusieurs villes de France, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas.

Faire pénétrer les pistes cyclables jusqu'au cœur du quartier, entre autres jusqu'à la Place Jacques-Cartier, plutôt que de simplement le contourner ou s'arrêter à ses frontières.

Réduire la limite de vitesse et inclure une piste cyclable, des trottoirs, des feux piétons et des arbres à l'autoroute Laurentienne pour la réussite de sa transformation en boulevard urbain.

Maintenir et entretenir les passerelles cyclo-piétonnes, liens essentiels vers le Parc Victoria, d'ici à l'aménagement de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.

- **Mixité sociale, socialisation, profilage dans Saint-Roch**

Permettre aux résidents de s'approprier le développement de leur milieu de vie, afin de créer une vie de quartier à l'échelle humaine, un sentiment d'appartenance fort et des changements plus durables adaptés aux besoins des acteurs du quartier.

Miser sur un urbanisme inclusif afin de favoriser la mixité sociale dans Saint-Roch, en évitant l'embourgeoisement, par des lieux de socialisation agréables, des logements abordables et accessibles, ainsi qu'une circulation sécuritaire pour les piétons, les bicyclettes et les personnes à mobilité réduite.

**SAINT-ROCH, PÔLE CULTUREL ET
TECHNOCULTUREL DE QUÉBEC**

**MÉMOIRE SOUMIS À LA VILLE DE QUÉBEC
DANS LE CADRE DES CONSULTATIONS PUBLIQUES SUR LE
« PLAN PARTICULIER D'URBANISME POUR L'ENTRÉE DE
VILLE DU QUARTIER SAINT-ROCH »**

27 NOVEMBRE 2012

David Gagnon
Suzie Genest
Marc Grignon

Résidents du quartier Saint-Roch et membres du Comité des citoyens de Saint-Roch

Nous -- les auteurs de ce mémoire -- nous réjouissons que le PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch traduise la volonté de faire de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy le cœur culturel du centre-ville et la concrétisation de l'orientation technoculturelle de Saint-Roch¹. Nous apprécions également que, dans la version préliminaire du document produite à la fin octobre 2012, on reconnaisse l'apport des artisans de la culture au développement du quartier et à sa revitalisation des quinze dernières années.² Nous avons la conviction que le quartier, avec des équipements adéquats et grâce à la présence de ces artisans et des entreprises en technologies, peut devenir un pôle culturel important de Québec.

Toutefois, si le document d'octobre 2012 a apporté des réponses à plusieurs questions soulevées par la présentation du 21 juin, nous demeurons préoccupés par certains aspects des **stratégies d'intervention proposées dans PPU pour accomplir cette volonté**. De nos préoccupations ont émergé les constats et recommandations ci-après.

- *Un pôle culturel comprenant une véritable vitrine technoculturelle doit être doté d'espaces et d'infrastructures pour accueillir et mettre en valeur des créations et performances artistiques et technoculturelles; par le « transfert » de l'auditorium et tout le réaménagement de la place Jacques-Cartier, la bibliothèque Gabrielle-Roy doit retrouver les espaces et les équipements de pointe nécessaires à cet effet.*

Dès 1985, la bibliothèque Gabrielle-Roy s'est distinguée par ses équipements de pointe. Pendant longtemps, son auditorium a été l'hôte de nombreux événements rayonnant à l'échelle de toute la ville : festivals et projections cinématographiques, conférences, rencontres littéraires, concerts, prestations théâtrales et musicales... Aujourd'hui, les bibliothèques d'autres arrondissements sont mieux pourvues en équipements culturels que le cœur du réseau. Tout en nous questionnant sur ce qu'implique ou désigne le « transfert » de l'auditorium, nous espérons qu'il permette, ainsi que tout le réaménagement prévu, de **doter la bibliothèque d'espaces et d'infrastructures adéquats et adaptés au virage numérique** amorcé dans les arts, la culture, la conservation et les loisirs, afin de faire face aux changements encore à venir.

Que l'on aménage un auditorium et un lieu d'exposition ou une salle multifonctionnelle, il s'agit d'une condition essentielle pour l'accomplissement de la volonté exprimée dans le PPU. C'est également crucial pour le **mandat d'une bibliothèque publique, qui est de favoriser l'accès à la culture et à la connaissance, d'agir comme médiateur culturel, d'œuvrer au service des citoyens et à la mise en valeur de la culture locale**. Elle doit pouvoir accueillir différents types d'activités : conférences, consultations publiques,

¹ Ville de Québec, *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch*. Version préliminaire, 2012, p. 35.

² Ville de Québec, *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch*. Version préliminaire, 2012, p. 41-42.

cinéma et art vidéo, expositions et performances... dont des productions et événements technoculturels. Pour faciliter la tenue des performances, événements et projections, il serait indiqué que l'auditorium et/ou la salle multifonctionnelle aient pignon sur rue.

- *Les lieux potentiels ciblés dans le PPU pour les animations et aménagements urbains technoculturels incluent des espaces verts; il importe que les aménagements technoculturels permanents et les animations récurrentes soient concentrés dans les lieux bétonnés et notamment à la place Jacques-Cartier.*

Parmi les grands principes énoncés dans le PPU pour ces animations et aménagements, on note la préservation du couvert végétal et sa bonification. Afin de respecter ce grand principe, un projet permanent d'envergure comme **Place Technoculture** devrait être aménagé sur un site comme la place Jacques-Cartier, ce qui renforcerait son rôle de vitrine technoculturelle et de pôle culturel du centre-ville. Ceci permettrait de préserver l'intégrité du Jardin Saint-Roch comme espace vert, dont les arbres prennent des dimensions respectables dans l'espace urbain. Dans un secteur touché par le phénomène des îlots de chaleur vu son peu de verdure, le parc et ses arbres sont plus qu'appréciés. Faute d'informations concrètes à jour sur le projet de Place Technoculture, les premières esquisses et titres évoquant un « Times Square » parus dans les médias continuent d'alimenter les inquiétudes des citoyens quant aux impacts sur cet espace vert. Faire fi du désir des citoyens de préserver intégralement les espaces verts compromettrait le potentiel rassembleur des animations et aménagements urbains technoculturels.

De par son emplacement en regard de l'entrée de ville et des deux grands hôtels voisins, la place Jacques-Cartier recèle un grand potentiel comme lieu d'attractions touristiques culturelles et technoculturelles : au niveau de la rue, départ d'un parcours guidé avec application mobile; à un étage supérieur, observatoire avec vues sur la ville et borne interactive... Ce pouvoir attractif, mentionné dans le PPU, ne doit pas être négligé. On mise beaucoup sur le développement immobilier pour stimuler l'économie du centre-ville, mais ce sont des initiatives technoculturelles appropriées, destinées à raconter, à faire vivre des expériences, qui amèneront les touristes, non pas des bâtiments.

- *Le PPU exprime la volonté de maintenir les forces culturelles en place, d'encourager les productions artistiques et d'appuyer le développement de projets technoculturels moteurs; il importe de veiller à l'équilibre techno/culture et de tenir compte des réalités respectives des deux milieux, qui remplissent des vocations distinctes et n'ont pas accès aux mêmes moyens.*

Depuis trois ans, le « trait d'union » entre le monde techno et la culture préoccupe la Ville. Dans la foulée de Québec Horizon Culture, on a vu naître des programmes de financement, des conférences et des activités de réseautage pour faciliter les maillages entre technologies et culture. **Qui dit technoculture dit contenus culturels et**

plateformes ou dispositifs technologiques. C'est ce que doit refléter la signature du quartier. Dans cette perspective, nous voyons d'un oeil très favorable les nouvelles initiatives d'intégration de l'art à l'architecture, telles que le « 1% » municipal et l'intérêt grandissant des entreprises privées pour ce genre de projets. De telles initiatives répondraient en partie à notre préoccupation, dans la mesure où la sélection des œuvres destinées aux édifices municipaux et privés se fasse dans le respect des orientations du quartier et des tendances contemporaines en art, selon des critères clairs et bien définis, et que le processus de sélection soit rigoureux et transparent.

Enfin, le développement du quartier Saint-Roch, intimement lié à une forte concentration d'artistes, doit se garder d'emprunter une voie menant à leur exclusion ou leur exode. Comme le souligne le PPU, artistes, organismes, travailleurs culturels et étudiants en arts ont joué et jouent toujours un rôle important dans le développement du quartier et la fréquentation des commerces locaux. Leur présence est aussi essentielle que celle des entreprises en TIC et de leur personnel, toutefois ils n'ont pas les mêmes moyens pour accéder à la propriété, aux espaces locatifs, etc. Il est difficile pour eux de continuer à vivre et travailler dans Saint-Roch; leur exode est déjà amorcé... Le projet d'habitations Sherpa, qui inclut des logements pour artistes émergents, reflète bien l'esprit des initiatives favorisant la rétention de la communauté artistique et culturelle dans le quartier, et du même coup une mixité et une diversité enrichissantes. Nous espérons voir naître d'autres mesures dans ce même esprit.

Conclusion

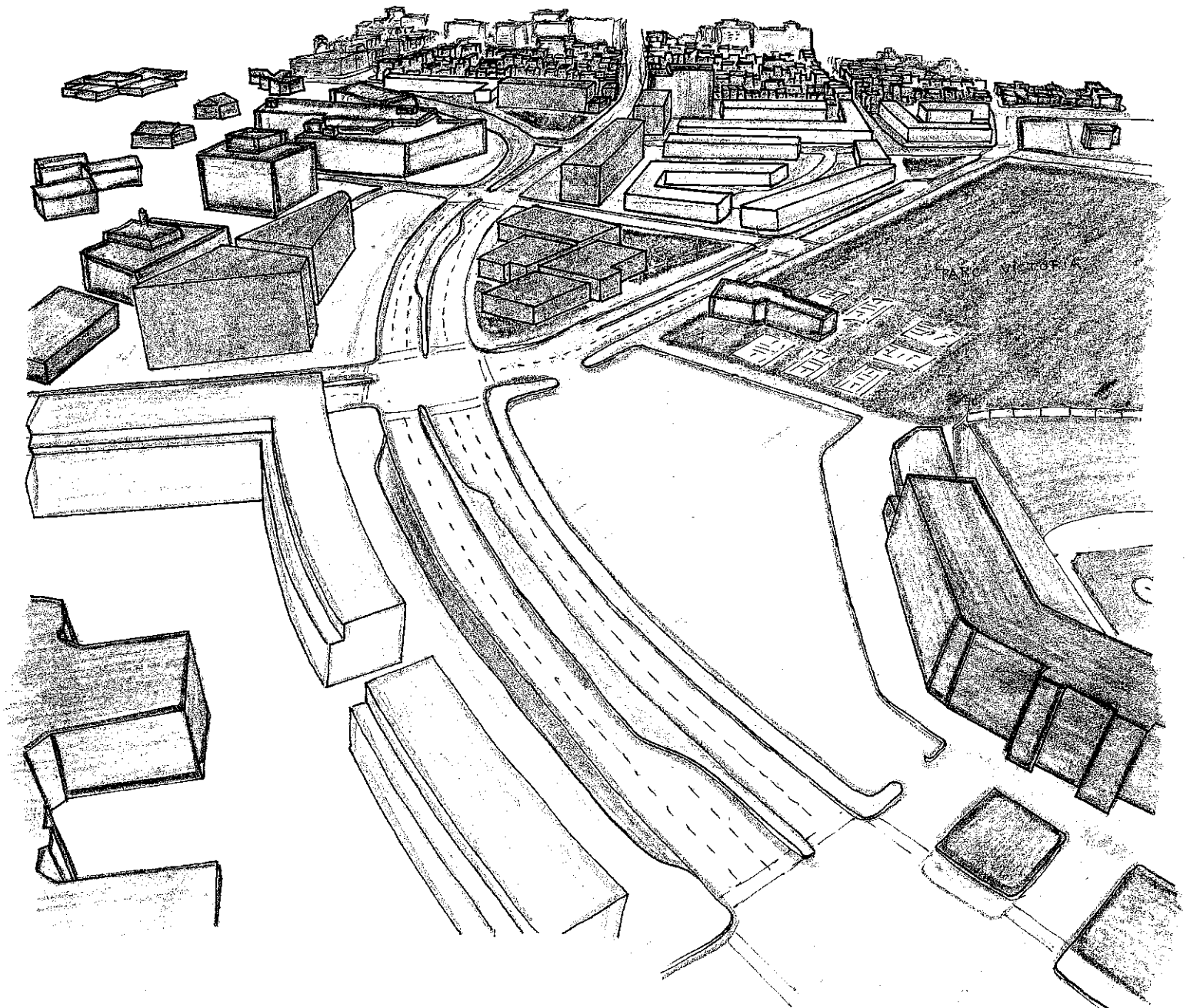
La bibliothèque Gabrielle-Roy et la place Jacques-Cartier doivent devenir le véritable centre d'attention pour la technoculture. Les réalités respectives des milieux culturel et techno doivent être prises en compte. L'équilibre entre ces deux dimensions doit dicter les choix touchant l'architecture, le mobilier urbain et toute initiative de mise en valeur dans l'espace public.

La concrétisation de l'orientation technoculturelle de Saint-Roch et la confirmation de la place Jacques-Cartier comme vitrine et pôle culturel sont prometteuses pour le développement du centre-ville, pour son pouvoir attractif et son économie. Il importe à cette fin que les mesures, actions et initiatives mises de l'avant témoignent d'une réelle reconnaissance des forces et atouts déjà en place tout en intégrant de nouvelles données et de nouveaux acteurs. Ainsi pourront naître des initiatives technoculturelles porteuses, rassembleuses et réalisables.

Québec, le 26 novembre 2012.

Prolongement de la rue Saint-Anselme jusqu'à la rue de la Croix-Rouge

Mémoire présenté par Marc Boutin, géographe



Prolongement de la rue Saint-Anselme jusqu'à la rue de la Croix-Rouge

Ce mémoire se veut une suite de la section 3 du mémoire du Comité de citoyens de Saint-Roch intitulé *L'aménagement humain du faubourg Saint-Roch*. La section 3 de ce mémoire traite de l'îlot Lalement-Dorchester et propose :

- 1) La mise en place d'une trame urbaine continue entre les espaces à développer et le quartier limitrophe existant du côté sud.
- 2) La création d'une place publique à la jonction des rues de la Couronne et Dorchester.

Notre proposition consiste à prolonger la rue Saint-Anselme vers le nord jusqu'à la jonction du boulevard Laurentien et de la rue de la Croix-Rouge, en longeant la frontière est du parc Victoria. Les impacts sur la trame urbaine et les possibilités de développement reliés à ce prolongement seraient multiples. Voici les plus marquants :

A) **Un développement résidentiel de type urbain** En éliminant toute circulation de transit de la rue Cardinal-Roy, la proposition facilite l'extension de la partie résidentielle du faubourg vers le nord, jusqu'à la passerelle Adrien-Pouliot. Le zonage de ce secteur, actuellement occupé par la centrale de police, ne devrait pas dépasser quatre étages afin que le bâti soit en continuité avec le quartier existant.

B) **Un parc mieux délimité** Depuis la disparition du méandre de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria, surtout à sa frontière est, s'est retrouvé mal circonscrit dans la trame urbaine de Saint-Roch. La centrale de police et le stationnement qui l'entourent actuellement, masquent les abords du parc et, pour les résidents de Saint-Roch, font écran à la verdure. S'il se réalise, le prolongement de la rue Saint-Anselme servirait de limite et de façade habitée au parc. Il rendrait plus facile l'aménagement de portes d'entrée aux espaces verts et les frontières du parc deviendrait facilement lisibles dans l'espace public (une meilleure vitrine du parc sur la ville). Il est à noter que le prolongement de la rue Saint-Anselme ne réduit en rien le périmètre vert du parc Victoria.

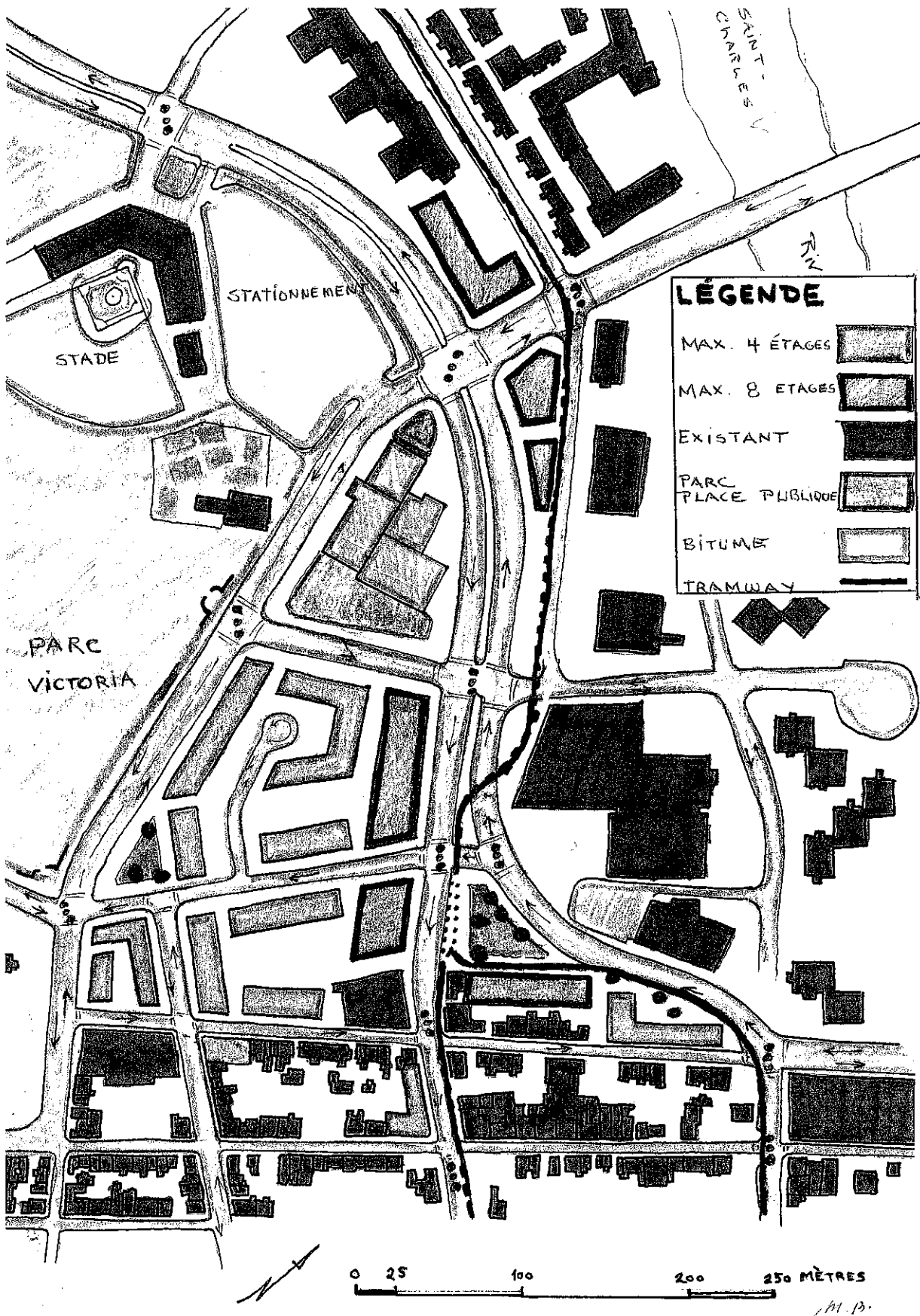
C) **L'urbanisation de l'autoroute Laurentienne** Entre les rues Simon-Napoléon-Parent et de la Croix-Rouge, l'autoroute perdrait une part importante de son transit, ce qui faciliterait sa transformation en boulevard urbain, un boulevard avec stationnements sur rue, commerces aux rez-de-chaussée et logements ou bureaux aux étages. L'espace actuellement occupé aux abords de l'autoroute par la rue Cardinal-Roy, serait récupéré pour de nouveaux édifices dont la hauteur ne dépasserait pas 8 étages. L'îlot triangulaire formé par la rue Saint-Anselme prolongée, le boulevard Laurentien et la rue de la Maréchaussée, serait occupé par le nouveau centre communautaire. Sur le plan de la page 4, ce dernier est légèrement déplacé vers le sud par rapport à l'endroit actuellement prévu pour sa construction afin de permettre le prolongement.

D) **La question du stationnement et du transport durable** Évidemment, la circulation de transit qui, aux heures de pointe, emprunte aujourd'hui la rue Cardinal-Roy, éviterait un détour inutile en étant reportée sur la nouvelle rue Saint-Anselme prolongée. La section de rue au sud de la centrale de police (Simon-Napoléon-Parent) deviendrait à sens unique vers l'ouest (entre Dorchester et Saint-Anselme) et son zonage serait de type résidentiel (max. 4 étages).

L'énorme stationnement que propose le PPU sur le terrain de l'actuelle centrale de police nous semble inconvenant de par sa situation entre un parc urbain à l'ouest et la ligne de tramway prévue du côté est, d'autant plus qu'on conserve un grand stationnement (celui du stade municipal) plus au nord.

Dans tout le secteur entre les rues de la Croix-Rouge et Prince-Edouard, nous proposons du stationnement sur rue - de courte durée près des commerces, avec vignettes aux abords des résidences et avec parcomètres sur le boulevard «urbain» - et des stationnements souterrains pour les édifices de huit étages. Le tramway doit devenir le mode premier pour le transport des personnes dans tout le secteur sous étude, secteur qui comprend le stade Municipal. Dans notre proposition, le stationnement du stade (situé au nord de la rue prolongée) sert à la fois le nouveau centre communautaire, le club de tennis, le public en général (le jour) et le base-ball (le soir et les fins de semaine).

E) **Une nouvelle place publique** Le terrain triangulaire occupé actuellement par la station de service Ultramar et la rue Lalement hérite dans notre plan d'ensemble d'une plus grande valeur symbolique. Porte d'entrée du faubourg, situé au croisement des rues de la Couronne et Dorchester, ce triangle sert de pôle à la plupart des rues environnantes, il pourrait devenir un carrefour pour une variété de nouvelles fonctions urbaines et un arrêt obligé pour la future ligne de tramway. Nous proposons donc de transformer graduellement cet espace en lieu public. À court terme, la rue Lalement peut devenir un espace piétonnier et l'évaluation des propriétés riveraines devraient être gelées dès maintenant en vue de futures expropriations.



L'aménagement humain du faubourg Saint-Roch :

Propositions pour le

« Plan particulier d'urbanisme : Entrée de ville -- Saint-Roch »



Document préparé par Marc Boutin, Marc Grignon et Marcel Landry

Octobre 2012

Introduction:

La présentation du « Plan particulier d'urbanisme: entrée de ville--Saint-Roch » par la Ville de Québec met en évidence plusieurs défis propres à ce quartier -- qui est un ancien faubourg, un centre-ville dont la vocation commerciale remonte au 19^e siècle et un pôle culturel et artistique depuis plus de 30 ans. C'est aussi une zone qui a souffert de graves erreurs urbanistiques dans les années 1960-70, dont la destruction du « quartier chinois », et qui s'en remet avec difficulté.¹

Dans le texte « Le patrimoine urbain de Saint-Roch », la Ville souligne la nécessité d'harmoniser le développement et la conservation des caractéristiques historiques du quartier :

Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec la protection et la mise en valeur des composantes identitaires du quartier. Si le maintien des caractéristiques traditionnelles constitue un enjeu pour les anciens faubourgs de Québec, la poursuite des efforts de revitalisation de Saint-Roch, en matière d'attractivité de la population et de nouveaux travailleurs, est une condition essentielle au maintien du dynamisme économique du centre-ville.²

En ayant à l'esprit cette évaluation, nous considérons les mesures du PPU proposé comme généralement intéressantes, mais aussi déficientes sur un certain nombre de points. Ce mémoire vise donc à attirer l'attention des décideurs sur les aspects du PPU qui devraient être précisés ou améliorés. Nous abordons ces questions à travers cinq points principaux : 1) le concept d'entrée de ville; 2) l'enclave Dorchester/de la Couronne, au nord de la bibliothèque; 3) l'îlot Lalemant-Dorchester; 4) l'éco-quartier de la Pointe-aux-Lièvres; 5) et la question générale des tours et des hauteurs permises.

1) Le concept d'entrée de ville

La partie nord de Saint-Roch est considérée à juste titre comme une « entrée de ville ». Sachant que les approches de Québec ne sont pas toutes reconnues pour leur élégance (le boulevard Laurier; le boulevard Charest ouest), l'aménagement d'une entrée de ville par le nord doit être une réussite totale. **C'est pourquoi nous recommandons: A) que les points de vue spectaculaires sur la ville de Québec soient mieux pris en considération dans le PPU, et B) que l'aménagement du boulevard urbain ne arrête à l'entrée du quartier.**

A) En effet, le PPU doit prendre en considération les très belles vues sur Québec que l'on aperçoit en arrivant par l'Autoroute Laurentienne et le boulevard Dorchester (sur l'église Saint-Jean-Baptiste, par exemple). Les règles urbanistiques pour les nouveaux édifices en bordure du boulevard urbain devraient être faites de manière à mettre en évidence les meilleurs points de vue sur la ville, et elles doivent absolument éviter les grands édifices mal positionnés. Actuellement, la tour prévue près du pont de la Croix Rouge est très

¹ « À la fin des années 1960, la construction des autoroutes Laurentienne, Charest et Dufferin accélère la dégradation du tissu urbain du quartier [Saint-Roch]. Celle de l'autoroute Dufferin-Montmorency, en 1969, a des effets particulièrement dévastateurs. Elle nécessite la démolition de plus de 300 logements et d'une trentaine d'édifices commerciaux, l'expropriation de plus de 200 familles et la disparition complète d'une paroisse du quartier : Notre-Dame-de-la-Paix. » Cf. Réjean Lemoine, « Quartier Saint-Roch. La renaissance du cœur urbain de Québec. » *Encyclopédie du patrimoine de l'Amérique française*, Internet: www.ameriquefrancaise.org (page consultée le 11 septembre 2012).

² Ville de Québec, « Le patrimoine urbain de Saint-Roch » (document annexe au PPU pour l'entrée de ville--Saint-Roch), 2012, p. 1.

problématique, tout comme celle de la place Jacques-Cartier. Plus largement, la présentation du PPU ne montre pas que les vues sur Québec du côté nord ont été bien étudiées.



Le PPU doit mieux prendre en compte les vues sur la ville.
Image: Ville de Québec, « PPU Entrée de ville -- Saint-Roch: présentation », 2012.

B) La transformation de l'Autoroute Laurentienne en boulevard urbain, qui est une mesure excellente, perd une partie de son sens si elle ne se poursuit pas à l'intérieur du quartier par l'humanisation des rues de la Couronne et Dorchester. Il est important de profiter du nouveau boulevard pour apaiser la circulation automobile à l'entrée du quartier.³ Des mesures en ce sens favoriseraient une plus grande perméabilité du quartier d'est en ouest (voir le point no. 2). La pointe de terrain entre le boulevard Dorchester, la rue Lallemant et la rue de la Couronne serait l'endroit idéal pour une place publique (voir point 3).

2) L'enclave Dorchester/de la Couronne, au nord de la bibliothèque

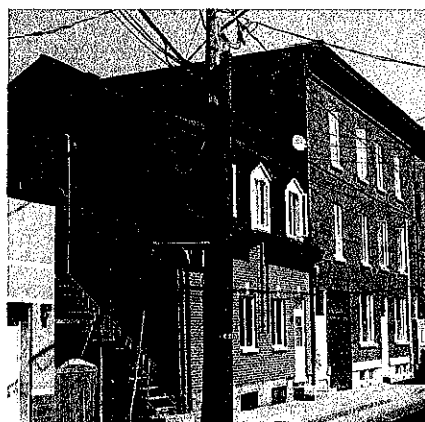
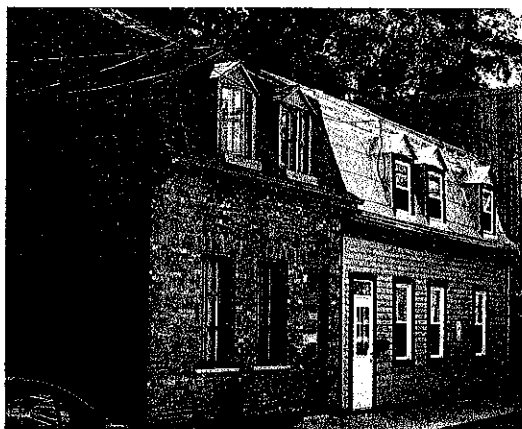
Le secteur encadré par le boulevard Dorchester et les rues Lallemant, de la Couronne et de la Salle est une zone résidentielle dont le caractère et l'échelle doivent être préservés pour assurer la cohérence du quartier. Par exemple, chacune des rues dans le sens est-ouest contient d'anciennes petites maisons ouvrières à toit mansardé tout à fait typiques de l'architecture des faubourgs de Québec. À cet endroit, le PPU maintient fort heureusement à 13 mètres la hauteur permise,⁴ **mais le secteur souffre d'un effet d'enclave, occasionné par l'aspect inhospitalier des rues limitrophes.** Avec les propositions actuellement contenues dans le PPU, cet effet d'enclave risque d'être accentué: le traitement prévu pour l'îlot Lallemant-Dorchester est trop différent de l'architecture voisine (de tous les côtés); la nouvelle limite de hauteur proposée pour la place Jacques-Cartier (60 mètres) pourrait aussi avoir un effet d'isolement très négatif. En effet, le saut de 13 mètres à 22 mètres et à 60 mètres sur une très courte distance, en allant du nord au sud, renforcera l'isolement de l'enclave Dorchester/de la Couronne, ce qui doit être évité.

³ Malheureusement, Saint-Roch est encore souvent perçu comme une zone à traverser rapidement pour se rendre en haute-ville ou dans le Vieux Port. Cette perception est un des derniers préjugés négatifs hérités du passé, quand Saint-Roch était considéré comme un quartier malfamé qu'il valait mieux éviter, ou traverser sans s'arrêter.

⁴ Ville de Québec, « Plan particulier d'urbanisme: entrée de ville--Saint-Roch » (document de présentation publique), diapositive 50: hauteurs maximales projetées.

Ainsi, l'enclave Dorchester/de la Couronne doit recevoir une attention spéciale pour favoriser la conservation de ses caractéristiques et augmenter la perméabilité entre elle et les zones voisines. Nous proposons donc les principes suivants:

- A) Limiter la hauteur maximale sur la place Jacques-Cartier à 25m (voir le point 5).
- B) Humaniser les rues de la Couronne et Dorchester et traiter l'îlot Lalemant-Dorchester à la même échelle que les secteurs résidentiels voisins (voir point 3).
- C) Créer un programme d'aide aux propriétaires spécialement conçu pour favoriser la conservation et la restauration du bâti existant dans ce secteur critique.



L'enclave Dorchester/de la Couronne contient une architecture typique des anciens faubourgs de Québec, comme plusieurs anciennes maisons ouvrières. Des mesures spéciales sont nécessaires pour préserver ce caractère.

3) L'îlot Lalemant-Dorchester

Comme principe de base pour la mise en valeur de l'îlot Lalemant-Dorchester, nous proposons **la mise en place d'une trame urbaine continue** entre les espaces à développer et le quartier limitrophe qui existe déjà du côté sud, soit les rues résidentielles et commerciales de la paroisse Jacques-Cartier Nord, et dans l'enclave Dorchester/de la Couronne juste à côté. Ce point correspond au principe de « retisser les liens entre le quartier Saint-Roch et les quartiers périphériques » énoncé dans le PPU. Il s'agit de développer cet îlot comme une extension de la ville compacte de Québec, qui comprend la partie dense et construite du faubourg Saint-Roch. Cette extension serait contemporaine quant aux matériaux de construction, mais traditionnelle quant aux qualités d'intégration urbaine (parcellaire, maisons de ville, cours intérieures aux îlots, transparence des logements, mixité verticale des fonctions, hauteur maximale de 4 étages).

À la pointe nord du secteur -- soit à la jonction avec le nouveau boulevard urbain -- **une nouvelle place publique pourrait être créée.**⁵ Un tel geste permettrait d'intégrer parfaitement le concept d'entrée de ville et la volonté de consolider le tissu résidentiel dans le quartier.

⁵ Actuellement occupé par une station service, le terrain en question pourrait faire l'objet d'un échange stratégique. Nous doutons fortement de l'intérêt à garder une station service à cet endroit, compte tenu des objectifs globaux du PPU.



Intersection Lallemand, Dorchester et de la Couronne, état actuel: station service; espace vert inaccessible; traverses piétonnes difficiles voire impossibles pour certains personnes.

Enfin, pour créer une dynamique urbaine, en particulier à l'îlot Lalemant-Dorchester mais aussi dans les autres îlots à développer sur le territoire du PPU, la Ville pourrait faire la promotion « active » du **logement locatif**, ce qui ralentirait l'expansion démesurée qu'a prise depuis quelques années la « formule condo ». Bien entendu, il est essentiel que chaque projet accueille aussi une part significative de logement sociaux si on veut garder au centre-ville le type de population qui y vit déjà -- et ne pas condamner les moins riches de la société à « s'exproprier » au loin. Il y va de la sauvegarde du principe de mixité sociale propre au quartier Saint-Roch.

4) L'éco-quartier de la Pointe-aux-Lièvres

La Ville propose pour l'éco-quartier de la Pointe-aux-Lièvres des édifices de neuf étages placés le long de très larges avenues vertes et piétonnes. On peut se poser certaines questions quant à la validité du choix d'un tel concept pour un éco-quartier qui, sans doute, se veut d'avant-garde. D'abord comment concilier le principe d'économie d'énergie propre à tout éco-quartier avec l'exigence de mettre partout des ascenseurs qui donnent sur des corridors et des logements fermés sur 3 côtés, nécessitant une ventilation artificielle? **La transparence des logements et une ventilation naturelle des bâtiments devraient faire partie de tout éco-quartier digne de ce nom.** Nous croyons qu'en diminuant la hauteur des habitations tout en rétrécissant les allées piétonnes, on ne sacrifierait rien à la densité et à l'animation des lieux, tout en favorisant une grande économie d'énergie. Les quartiers les plus denses des secteurs urbains du Québec dépassent rarement quatre étages, soit environ 11 mètres de hauteur.

Ensuite, comment peut-on prétendre stimuler la diversité et la mixité fonctionnelle avec des édifices en hauteur? Un éco-quartier sans services et ni commerces sur place n'est pas un éco-quartier. Il force les résidants à s'approvisionner ailleurs et, trop souvent, à utiliser l'automobile pour ce faire. Limiter les hauteurs à 4 étages et morceller les lots pour ouvrir à la petite propriété et au logement social à gabarit limité pourraient, si la Ville poussait en ce sens, favoriser la diversité fonctionnelle et ouvrir la porte à une économie locale. De plus, les

édifices en hauteur éloignent leurs occupants des espaces verts autant privés que collectifs; il faudrait au contraire favoriser l'accès direct à ces espaces.

Les éco-quartiers les plus réussis, bien qu'ils ne soient pas parfaits (entre autres BedZED à Londres, 2000-2001, et le quartier Vauban à Fribourg-en-Brisgau, 1996-2006), dépassent rarement 12 mètres de hauteur. Leurs rues piétonnes sont souvent étroites et animées avec des espaces verts à intervalles. Si on prétend installer un nouvel éco-quartier dans le périmètre de Saint-Roch, ne devrait-on pas rester d'avant-garde, et prendre exemple sur les quartiers les plus avancés et les plus audacieux en matière de développement durable?

5) Les tours et les hauteurs maximales permises

Pour de multiples raisons, allant du contrôle des vents au niveau du sol à la consolidation du caractère humain du quartier, en passant par la mise en valeur du paysage urbain de Québec (les vues sur les Laurentides à partir des espaces publics, comme la rue Saint-Réal), il est essentiel de favoriser une relative uniformité dans les hauteurs de construction dans Saint-Roch. Actuellement, le PPU proposé par la Ville comporte des gabarits de construction trop différents. Les limites fixées à 13, 15 et 16 mètres dans certaines parties du plan peuvent déjà favoriser le développement d'un tissu urbain cohérent densément occupé, surtout si tous les terrains vacants sont utilisés à leur plein potentiel. Mais il y a aussi des zones très problématiques: l'éco-quartier, qui permettrait une hauteur de 40 mètres, la place Jacques-Cartier et un petit secteur à la tête du pont de la Croix-Rouge, qui pourraient recevoir des tours atteignant 60 mètres. Des édifices atteignant de telles hauteurs seraient autant de points de rupture dans la trame urbaine.

À notre avis, la hauteur maximale permise pour le quartier Saint-Roch ne devrait jamais dépasser 25 mètres, pour des édifices dont le gabarit ressemblerait à ce qui existe actuellement autour du parc Saint-Roch.



Une hauteur de 25 mètres, approximativement celle des immeubles entourant le parc Saint-Roch, devrait être le maximum autorisé dans les zones les plus élevées du PPU Entrée de ville -- Saint-Roch.

Ce maximum de 25 mètres devrait s'appliquer à la place Jacques-Cartier, à la zone de l'éco-quartier et au nouveau boulevard urbain autour du pont de la Croix-Rouge, qui sont les secteurs les plus hauts dans le PPU est proposé par la Ville.

Les principales raisons pour cette limite de hauteur sont:

A) L'uniformité d'échelle permet d'éviter les turbulences et les vents causés par les tours isolées dans la trame urbaine.

B) L'échelle existant actuellement autour du parc Saint-Roch respecte les vues à l'approche de la ville de Québec par le nord, et celles à partir de la haute-ville (comme la rue saint-Réal) vers l'extérieur. Soulignons que cette possibilité d'apercevoir la falaise en approchant Québec et celle de voir les lointains depuis la haute-ville est une caractéristique fondamentale du paysage urbain de Québec.⁶

C) Une limite maximale de 25 mètres permettrait aussi d'éviter les ruptures d'échelle trop importantes entre les différents secteurs du quartier, et l'effet chaotique qui en résulterait. Dans cette perspective, un édifice comme l'hôtel Pur (ancienne Holiday Inn) est une erreur commise à une époque moins bien informée, et il ne faudrait pas faire pareil aujourd'hui. Il est essentiel de conserver une échelle compatible avec les secteurs voisins, c'est-à-dire les parties est et ouest de Saint-Roch (la paroisse Saint-Roch et la paroisse Notre-Dame-de-Jacques-Cartier), ainsi que le début du quartier Saint-Sauveur.



Photographie prise depuis la Place d'Youville - L'Hôtel Pur (anc. Holiday Inn) est une erreur à ne pas répéter.

⁶ Voir Marc Grignon, « Québec et son image: une perspective historique ». Dans Eve Cadieux, dir., *6 Émissaires. Québec réinventée par la photographie actuelle*, Québec, VU et Commission de la capitale nationale, 2008, p. 27-37.

Conclusion

La réflexion conduisant à l'élaboration d'un plan particulier d'urbanisme nous force à examiner un quartier secteur par secteur, îlot par îlot, rue par rue. Si les avantages à procéder ainsi sont nombreux, il y a aussi un danger: celui de perdre la vue d'ensemble. La perspective de notre travail est celle de redonner une vue d'ensemble au PPU « Entrée de ville – Saint-Roch ». Les propositions que nous faisons pour l'îlot Lalemant-Dorchester, l'enclave Dorchester / de la Couronne, l'éco-quartier de la Pointe-aux-Lièvres et le secteur de la place Jacques-Cartier sont basées sur les mêmes principes: conserver le caractère humain du quartier Saint-Roch et favoriser un développement compatible avec ce qui existe.

De plus, les mesures que nous proposons permettraient de mieux harmoniser deux objectifs importants du PPU: « consolider et densifier le tissu urbain » avec « retisser les liens entre le quartier Saint-Roch et les quartiers périphériques ». Pour atteindre ces deux objectifs simultanément, il faut éviter les écarts trop importants dans les hauteurs permises.

Le quartier Saint-Roch, dans son état actuel, comporte d'immenses qualités, et ces qualités devraient servir de base à son développement. Le patrimoine architectural, bien conservé, doit inspirer la création architecturale contemporaine, et non devenir un modèle figé. La mixité de fonctions propre à un ancien faubourg doit guider le développement des rues commerciales d'aujourd'hui. Les places publiques et les espaces verts doivent être protégés et mis en valeur pour que se perpétue le caractère humain du quartier.

**Mémoire déposé par Accès transports viables sur le
Programme particulier d'urbanisme (PPU)
Entrée de ville du quartier Saint-Roch**

Ont collaboré à la rédaction de ce mémoire:

**Louis Bernier-Héroux
Etienne Grandmont
Valérie Marcon**



Regroupement des utilisateurs et
utilisatrices des transports collectifs
et actifs du Québec métropolitain

27 novembre 2012

Accès transports viables

Accès transports viables – le Regroupement des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs et actifs du Québec métropolitain – est un organisme à but non lucratif regroupant les personnes et les organisations socioéconomiques préoccupées par l'avenir des transports dans la région métropolitaine de Québec.

La mission principale d'Accès transports viables est de promouvoir les modes de déplacement viables et de défendre les droits des utilisateurs et utilisatrices des transports collectifs (transport en commun, covoiturage, autopartage) et actifs (marche, vélo) dans la région de Québec.

La réduction de la circulation automobile et l'augmentation de la part des modes de transport collectifs et actifs sont nécessaires pour améliorer globalement la qualité de vie des citoyens. Cette évolution passe par la sensibilisation de la population et des pouvoirs publics à l'utilisation et à l'encouragement des modes de déplacement viables.

Chaque année, et ce depuis 1991, Accès transports viables organise la Semaine des transports collectifs et actifs. Durant toute la durée de l'évènement, diverses activités sont organisées afin de sensibiliser la population aux impacts et aux enjeux liés à la circulation automobile.

Régulièrement, l'organisme se prononce sur divers projets ou dossiers en lien avec les transports et l'urbanisme. Sa participation aux consultations et aux tables de concertation permet de rappeler aux décideurs l'enjeu primordial qu'est celui du transport à Québec.

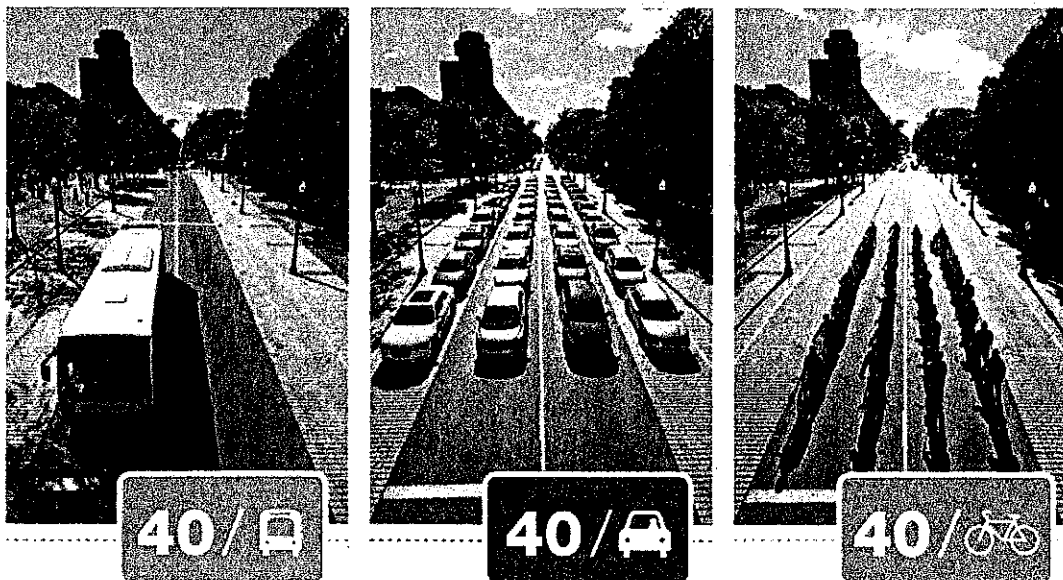


Table des matières

Une vision d'avenir.....	5
Axes stratégiques pour atteindre cette vision	6
La concrétisation du concept Saint-Roch Technoculture	6
Le stationnement.....	7
Normes de stationnement actuelles.....	7
Stationnements de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres	7
Stationnement de la place Jacques-Cartier.....	8
Stationnements du parc Victoria	9
Conversion en boulevard urbain de l'autoroute Laurentienne.....	10
Rue Caron : rue partagée	11
La place Jacques-Cartier.....	11
Création d'un lien mécanique entre la basse-ville et la haute-ville	13
Annexe 1 : Recommandations.....	14
Annexe 2 Bike Boost Economic Opportunities in Your Town.....	16

Une vision d'avenir.

De manière générale, Accès transports viables salue les orientations du Programme particulier d'urbanisme (PPU) Saint-Roch. Il est plus que nécessaire d'améliorer l'entrée nord du centre-ville de Québec, un secteur qui gagnera à être développé sur les plans de l'amélioration de son offre résidentielle et commerciale, de développer une perméabilité dans le secteur pour les transports actifs et d'augmenter l'offre de services de loisirs dans le secteur.

En particulier, nous sommes heureux de constater le désir de la Ville de Québec d'augmenter l'offre de loisirs par la construction de nouveaux bâtiments ou équipements de loisirs dans les limites du parc Victoria. Malgré sa portée régionale, ce parc demeure encore sous-utilisé ; il doit donc être mis en valeur à l'aide de nouveaux équipements mais aussi par l'entremise d'aménagements encourageants les transports actifs et collectifs. La conversion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain jouera un rôle primordial dans l'attrait qu'aura le parc Victoria pour les résidents habitant à proximité. De même, nous apprécions l'idée d'augmenter la perméabilité entre le futur écoquartier et le quartier Limoilou par la création d'un nouveau pont cyclopiétonnier.



Nous rappelons cependant à la Ville de Québec l'importance d'utiliser les moyens adéquats pour atteindre les objectifs du Plan de mobilité durable adopté en novembre 2011. À cet égard, les objectifs de transferts modaux vers les transports actifs et collectifs devraient servir de base pour la planification de l'aménagement du territoire visé par le PPU Saint-Roch, notamment en ce qui a trait aux normes de stationnement pour l'écoquartier, au potentiel de revitalisation des vastes espaces de stationnements existants (parc Victoria et place Jacques-Cartier) ainsi qu'aux aménagements encourageants la marche et le vélo. La version préliminaire du PPU Saint-Roch nous laisse malheureusement l'impression que le changement de culture annoncé dans le Plan de mobilité durable n'est pas encore réalisé. Nous en tenons notamment pour preuve l'augmentation annoncée de l'offre de stationnements dans le secteur ainsi que la volonté de confiner les infrastructures de transports actifs en périphérie du territoire visé.

Pour parvenir à mettre en œuvre un PPU Saint-Roch qui sera en phase avec les objectifs du Plan de mobilité durable, nous proposons à la Ville de Québec une série de recommandations s'articulant autour :

- de la concrétisation du concept Saint-Roch TechnoCulture ;
- du stationnement ;
- de la conversion en boulevard urbain de l'autoroute Laurentienne ;
- de l'aménagement d'une rue partagée sur la rue Caron ;
- de l'aménagement de la place Jacques-Cartier ;
- de la création d'un lien mécanique entre la basse-ville et la haute-ville.

Axes stratégiques pour atteindre cette vision

La concrétisation du concept Saint-Roch Technoculture

Accès transports viables est d'avis que l'émergence du concept de Technoculture repose avant tout sur un aménagement urbain qui correspond aux attentes des travailleurs qui oeuvrent dans le domaine. Aux États-Unis, plusieurs villes ont compris que la nouvelle génération de travailleurs qui œuvre dans la Technoculture est à la recherche d'un environnement urbain dynamique et stimulant où l'animation urbaine et la facilité des déplacements en transports collectifs et actifs sont primordiales. Cette nouvelle génération



a des aspirations très différentes de celles qui l'ont précédée. Elle est notamment beaucoup moins intéressée par l'achat d'une voiture, qu'elle perçoit davantage comme une contrainte que comme un symbole d'émancipation. Minneapolis, Chicago, Washington D.C., Memphis et Austin sont des villes qui ont réussi à attirer nombre d'entreprises technologiques et leurs employés en les localisant au centre-ville et en développant une offre considérable de transports alternatifs à l'automobile (voir article en annexe 2).

Nous croyons que si la Ville de Québec souhaite se positionner au niveau mondial afin d'attirer de nouvelles entreprises de calibre international dans le domaine de la Technoculture, il est primordial qu'elle fasse un virage vers la mobilité durable et améliore l'accessibilité du secteur, notamment à vélo. Certes, développer des réflexes urbanistiques en faveur de

l'aménagement d'infrastructures dédiées aux transports collectifs et actifs demande un changement important de culture, mais nous croyons que la Ville de Québec a en main tous les outils pour y arriver.

Le stationnement

Selon Accès transports viables, la plus grande faiblesse du PPU Saint-Roch se situe dans la volonté de ne pas diminuer l'offre en stationnement. Tout d'abord, nous ne croyons pas qu'il s'agisse d'un outil incontournable afin d'attirer de nouveaux employeurs ou de nouveaux résidents. Cette orientation nous semble aller même en contradiction avec les objectifs poursuivis dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Car, en augmentant la capacité d'un secteur à accueillir un plus grand nombre de voitures, on induit nécessairement une utilisation plus accrue de l'automobile.

Une telle stratégie serait un retour en arrière puisque le secteur a connu une diminution de son parc automobile de 11,5% entre 2001 et 2006, selon les enquêtes Origine-Destination du MTQ. Il est à noter que ce secteur est actuellement très faiblement motorisé, puisque près d'un ménage sur deux ne possède pas de véhicule.

Recommandation 1:

Accès transports viables croit que la Ville de Québec devrait continuer à viser une diminution du parc automobile dans le secteur en misant sur l'aménagement d'environnements plus conviviaux et sécuritaires, ainsi que sur une desserte optimisée en transport en commun.

Normes de stationnement actuelles

Le maintien des normes actuelles de cases de stationnement par logement occasionne également une augmentation injustifiée des coûts de construction, selon Accès transports viables, compte tenu de l'accessibilité des lieux en d'autres modes de transport que l'automobile. L'abordabilité du logement est une préoccupation importante chez Accès transports viables qui craint de voir des franges de la population moins nanties quitter le quartier faute de ressources financières suffisantes.

Recommandation 2:

Accès transports viables recommande de ne plus imposer de norme minimale de stationnement pour le cœur de Saint-Roch pour ainsi améliorer le potentiel de revitalisation du secteur et permettre l'amélioration des aménagements en faveur des transports actifs.

Stationnements de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres

Pour les mêmes raisons que celles énoncées précédemment, Accès transports viables estime que les normes minimales de stationnements pour l'écoquartier projeté sur les terrains de la Pointe-aux-Lièvres devraient être réduites. Ce nouveau quartier se doit d'être exemplaire à tous les égards. L'espace qui est consacré à l'automobile ne devrait pas y faire exception, d'autant que les citoyens qui s'établiront dans cet écoquartier auront normalement une sensibilité plus grande aux modes de transports durables et que le secteur sera très bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale. Finalement, une

réduction des normes minimales de stationnement aurait un impact non négligeable sur les coûts de réalisation de l'écoquartier.

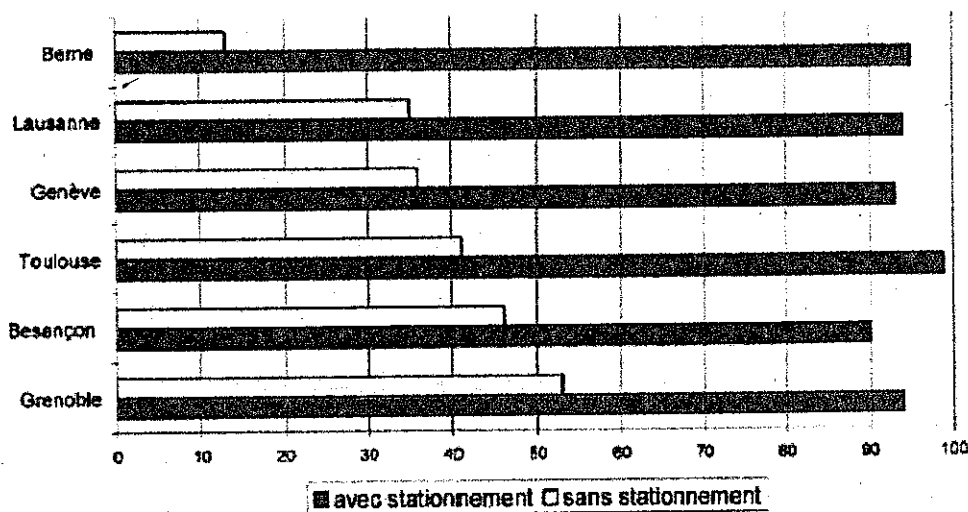
Recommandation 3 :

Accès transports viables recommande de revoir à la baisse les normes de stationnements pour l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres afin de profiter pleinement de la très bonne desserte qui sera offerte par le Réseau de transport de la Capitale et améliorer l'abordabilité du projet.

Stationnement de la place Jacques-Cartier

La rénovation projetée du stationnement souterrain de la place Jacques-Cartier pour en augmenter la capacité risque d'être un incitatif à se rendre au centre-ville en automobile. En effet, la présence de stationnements situés près des lieux d'emploi, de commerce ou de service concurrence directement les modes de transports durables comme en témoigne le tableau ci-dessous, exposant l'utilisation de la voiture par des travailleurs selon la disponibilité de stationnement sur leur lieu de travail.

Impacts de la disponibilité d'un stationnement, au lieu de travail, sur le choix des employés entre le transport collectif et l'automobile



Source: Kaufman V. et Guidez J-M, *Les citoyens face à l'automobile*, 1998

Plusieurs exemples de rues commerciales piétonnes dynamiques existent ailleurs dans le monde. À Québec même, les rues piétonnes Saint-Jean (l'été) et du Petit-Charplain sont des endroits très appréciés des touristes et résidents qui flânent sur ces artères, en assurant le dynamisme commercial. Accès transports viables croit ainsi que l'offre de stationnement n'a pas à être augmentée dans le secteur de la rue Saint-Joseph et que la rénovation et l'agrandissement du stationnement localisé sous la place Jacques-Cartier amènerait davantage d'inconvénients que d'avantages pour le secteur.

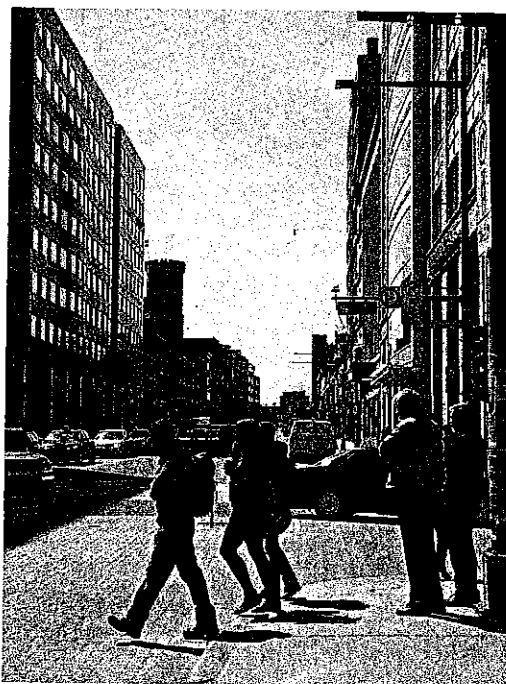
Recommandation 4 :

Accès transports viables recommande de ne pas augmenter la capacité du stationnement localisé sous la place Jacques-Cartier et de s'assurer plutôt d'offrir à la population se déplaçant vers le centre-ville des options de transports durables plus performantes et adaptées au contexte urbain, à savoir la marche, le vélo et les transports collectifs.

Stationnements du parc Victoria

Dans la version préliminaire du PPU Saint-Roch, il est également décevant de constater que, malgré leur "positionnement hautement stratégique au centre-ville", les vastes espaces de stationnements de surface situés dans le parc Victoria devraient être non seulement conservés, mais maximisés et potentiellement voir leur surface augmentée (dans l'éventualité du déplacement du poste de police).

Accès transports viables considère cette avenue incohérente avec les objectifs poursuivis dans le Plan de mobilité durable, d'autant que ces stationnements ne sont utilisés qu'en de très rares occasions, soit pendant les matches de baseball et lors des grands événements. La construction des nouveaux stationnements sur le terrain du futur amphithéâtre sur les terrains d'Expo-Cité devrait pouvoir répondre amplement aux besoins de stationnements "incitatifs" événementiels de la Ville de Québec dans un avenir rapproché.



Les espaces de stationnements du parc Victoria devraient donc, selon nous, être mis en valeur et permettre l'encadrement du futur boulevard urbain tout en conservant une vocation récréative. Notre organisme est toutefois ouvert à envisager la possibilité d'y étendre le faubourg Saint-Roch en permettant la construction de bâtiments à vocations résidentielle et commerciale le long du futur boulevard urbain et de la rue Simon-Napoléon-Parent. Afin de conserver un maximum de terrain à vocation uniquement récréative, nous suggérons que ce développement ne dépasse pas une droite joignant les intersections Croix-Rouge / Laurentienne et Simon-Napoléon-Parent / Caron.

Recommandation 5 :

Accès transports viables recommande de ne conserver que la partie nord du stationnement du parc Victoria, adjacente au stade municipal, et de prévoir un usage strictement récréatif pour le stationnement situé au sud de la rue de la Maréchaussée dans l'éventualité du déplacement du poste de police. La valeur récréative de cette portion du parc Victoria devrait plutôt être mise en valeur sous forme de place ou de terrain à usage multiple (pouvant comprendre la construction de bâtiments à usage récréatif), augmentant du coup la perméabilité du secteur pour les transports actifs.

Conversion en boulevard urbain de l'autoroute Laurentienne

La volonté de la Ville de Québec de transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain est une décision ambitieuse qu'Accès transports viables salue. La ville de Québec regorge de barrières urbaines artificielles. La Ville de Québec s'attaque donc à un problème structurel important lorsqu'elle annonce vouloir démanteler en partie ce lourd héritage acquis depuis les cinquante dernières années. Selon nous, une véritable mobilité durable ne peut se concevoir dans un paysage urbain où les transports collectifs et actifs sont régulièrement entravés par ces barrières.

L'autoroute Laurentienne est l'une d'entre elles. Sur le territoire couvert par le PPU Saint-Roch, elle crée un véritable «no man's land» à la jonction de trois importants quartiers du centre-ville de Québec. Cette autoroute et l'avenue Simon-Napoléon-Parent, qui se trouve à être en quelque sorte son prolongement vers le boulevard Langelier, limitent énormément l'accès au parc Victoria. Présentement, l'accès vers les passerelles qui enjambent l'autoroute Laurentienne sont peu lisibles et entraîne beaucoup de confusion chez les usagers. Les accès au parc Victoria sur l'avenue Simon-Napoléon-Parent, depuis le quartier Saint-Roch, sont quant à eux très insécurisants pour les piétons et les cyclistes. Il est déplorable que ce grand espace vert, qui devrait constituer un lieu de rencontre majeur à l'échelle du secteur, soit ainsi si difficile d'accès.

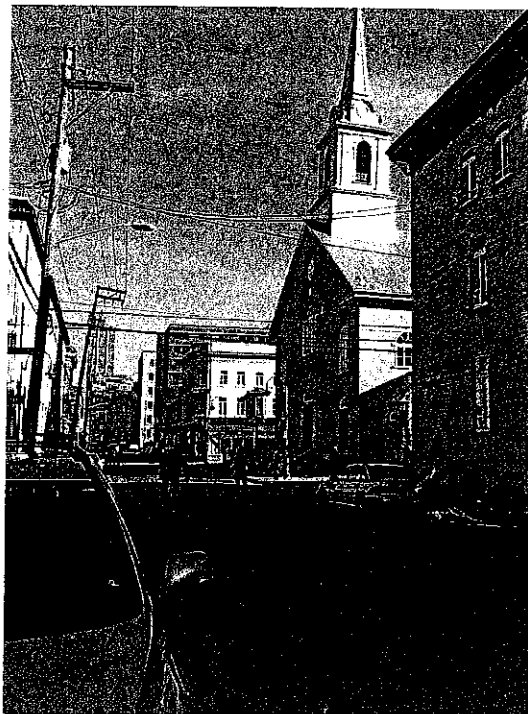
Un boulevard urbain, bien aménagé, pourrait venir considérablement changer l'ambiance de ce secteur, en plus d'améliorer significativement les liens entre les différents quartiers environnants en prévoyant une large place aux transports collectifs et actifs. Accès transports viables recommande de porter une attention particulière aux éléments suivants :

Recommandation 6 :

Accès transports viables recommande que l'autoroute Laurentienne soit convertie en boulevard urbain en ayant à l'esprit l'importance de développer un milieu de vie qui soit compatible avec le Plan de mobilité durable. En ce sens, les critères les plus exigeants en matière de qualité et densité du bâti, de mixité fonctionnelle et sociale, d'aménagements en faveur des transports actifs, de desserte en transports collectifs, doivent être appliqués. La Ville de Québec a la chance, mais également la responsabilité, de créer un milieu de vie économiquement et socialement dynamique.

Rue Caron : rue partagée

La Ville de Québec avait déjà indiqué dans le passé une volonté de faire de la rue Caron une rue partagée, projet auquel souscrit Accès transports viables. Dans cette optique, nous croyons qu'il serait inapproprié de relier directement la rue Caron à l'avenue Simon-Napoléon-Parent, tel que le suggère le PPU Saint-Roch. À notre avis, ce projet aurait une incidence très négative sur la circulation de transit dans le quartier car il est indéniable que le débit de circulation automobile de cette rue augmenterait substantiellement, réduisant d'autant les possibilités de voir piétons, cyclistes et automobilistes cohabiter sur la chaussée.



Recommandation 7 :

Accès transports viables recommande à la Ville de Québec d'aller de l'avant avec le projet annoncé antérieurement de rue partagée de la rue Caron mais de ne pas relier la rue Caron à l'avenue Simon-Napoléon-Parent. L'intersection Simon-Napoléon-Parent et Saint-Anselme peut quant à elle être reconfigurée de telle façon que les piétons et cyclistes auraient un lien lisible et sécuritaire entre le parc Victoria et la rue Caron.

La place Jacques-Cartier

Accès transports viables salue la volonté de consacrer le secteur de la place Jacques-Cartier comme noeud de l'intermodalité à Québec. Nous apprécions également l'attention qui est portée à la libre circulation des piétons au coeur de l'îlot qu'occupe la bibliothèque Gabrielle-Roy. Nous nous réjouissons finalement que la rue du Roi soit améliorée pour faciliter son usage comme important terminus du Réseau de transport de la Capitale.

Comme l'îlot de la place Jacques-Cartier est appelé à devenir le pôle le plus important aux niveaux de la culture et de l'économie ainsi qu'une plaque tournante des transports durables, nous croyons que son design devrait faire l'objet d'une attention particulière. Aussi, nous suggérons d'organiser un concours international d'urbanisme et d'architecture pour repenser l'îlot. L'épicentre du nouveau centre-ville de Québec doit être imaginé à la hauteur des ambitions de la Ville de Québec!

Recommandation 8 :

Accès transports viables recommande qu'un concours international d'urbanisme et d'architecture soit lancé pour imaginer le design de la future place Jacques-Cartier.

Nous questionnons cependant quelques orientations qui, à notre avis, sont en contradiction avec les éléments nommés plus hauts. Tout d'abord, nous nous interrogeons sur la pertinence d'autoriser la circulation dans les deux sens sur la rue Saint-Joseph, alors que les automobiles peuvent circuler à leur aise sur la rue Notre-Dame-des-Anges, située un pâté de maisons plus au sud. Aussi, nous sommes stupéfaits de constater que l'on veuille non seulement rénover, mais agrandir le stationnement localisé sous la place Jacques-Cartier, alors que l'on désire favoriser les transports actifs et collectifs dans un des quartier de la ville de Québec où le taux de motorisation est parmi les plus faibles de la Ville de Québec. Finalement, nous questionnons le retrait des baies de stationnement pour taxis (p.56) sur la rue Saint-Joseph, les taxis faisant partie du cocktail transport de la mobilité durable.

Recommandation 9 :

Accès transports viables recommande de ne pas autoriser la circulation dans les deux sens pour les automobiles sur la rue Saint-Joseph mais d'y intégrer plutôt un contresens cyclable (déjà fortement pratiqué de façon informelle) depuis la rue Saint-Vallier Ouest jusqu'à la rue de la Couronne.

Recommandation 10 :

Accès transports viables recommande qu'advenant le retrait des baies de stationnement pour taxis sur la rue Saint-Joseph, on trouve un nouvel emplacement favorisant leur présence à proximité de cet important pôle d'intermodalité de la Ville de Québec.

Annexe 1 : Recommandations

Recommandation 1:

Accès transports viables croit que la Ville devrait continuer à viser une diminution du parc automobile dans le secteur en misant sur l'aménagement d'environnements plus conviviaux et sécuritaires, ainsi que sur une desserte optimisée en transport en commun.

Recommandation 2:

Accès transports viables recommande de ne plus imposer de norme minimale de stationnement pour le cœur de Saint-Roch pour ainsi améliorer le potentiel de revitalisation du secteur et permettre l'amélioration des aménagements en faveur des transports actifs.

Recommandation 3 :

Accès transports viables recommande de revoir à la baisse les normes de stationnements pour l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres afin de profiter pleinement de la très bonne desserte qui sera offerte par le Réseau de transport de la Capitale et améliorer l'abordabilité du projet.

Recommandation 4 :

Accès transports viables recommande de ne pas augmenter la capacité du stationnement localisé sous la place Jacques-Cartier et de s'assurer plutôt d'offrir à la population se déplaçant vers le centre-ville des options de transports durables plus performantes et adaptées au contexte urbain, à savoir la marche, le vélo et les transports collectifs.

Recommandation 5 :

Accès transports viables recommande de ne conserver que la partie nord du stationnement du parc Victoria, adjacente au stade municipal, et de prévoir un usage strictement récréatif pour le stationnement situé au sud de la rue de la Maréchaussée dans l'éventualité du déplacement du poste de police. La valeur récréative de cette portion du parc Victoria devrait plutôt être mise en valeur sous forme de place ou de terrain à usage multiple (pouvant comprendre la construction de bâtiments à usage récréatif), augmentant du coup la perméabilité du secteur pour les transports actifs.

Recommandation 6 :

Accès transports viables recommande que l'autoroute Laurentienne soit convertie en boulevard urbain en ayant à l'esprit l'importance de développer un milieu de vie qui soit compatible avec le Plan de mobilité durable. En ce sens, les critères les plus exigeants en matière de qualité et densité du bâti, de mixité fonctionnelle et sociale, d'aménagements en faveur des transports actifs, de desserte en transports collectifs, doivent être appliqués. La Ville de Québec a la chance, mais également la responsabilité, de créer un milieu de vie économiquement et socialement dynamique.

Recommandation 7 :

Accès transports viables recommande à la Ville de Québec d'aller de l'avant avec le projet annoncé antérieurement de rue partagée du la rue Caron et de ne pas relier la rue Caron à l'avenue Simon-Napoléon-Parent. L'intersection Simon-Napoléon-Parent et Saint-Anselme peut quant à elle être reconfigurée de telle façon que les piétons et cyclistes auraient un lien lisible et sécuritaire entre le parc Victoria et la rue Caron.

Recommandation 8 :

Accès transports viables recommande qu'un concours international d'urbanisme et d'architecture soit lancé pour imaginer le design de la future place Jacques-Cartier.

Recommandation 9 :

Accès transports viables recommande de ne pas autoriser la circulation dans les deux sens pour les automobiles sur la rue Saint-Joseph et d'y intégrer un contresens cyclable (déjà fortement pratiqué de façon informelle) depuis la rue Saint-Vallier Ouest jusqu'à la rue de la Couronne.

Recommandation 10 :

Accès transports viables recommande qu'advenant le retrait des baies de stationnement pour taxis sur la rue Saint-Joseph, on trouve un nouvel emplacement favorisant leur présence à proximité de cet important pôle d'intermodalité de la Ville de Québec.

Recommandation 11 :

Accès transports viables recommande qu'un lien mécanique entre la basse-ville et la haute-ville soit envisagé au niveau de l'escalier Victoria.

Annexe 2 Bike Boost Economic Opportunities in Your Town



Creative companies seeking young talent want to locate in cities with good biking networks. (Photo courtesy People for Bikes).

“Biking is definitely part of our strategy to attract and retain businesses in order to compete in a mobile world,” says Minneapolis Mayor R.T. Rybak as we pedal across the Mississippi river on a bike-and-pedestrian bridge. “We want young talent to come here and stay. And good biking is one of the least expensive ways to send that message.”

“I was having dinner with a creative director that a local firm was eager to hire for a key post,” Rybak adds. “He was an American living in Europe, and we spent most of the evening talking about the importance of biking and walking to the life of a city. He took the job.”

Minneapolis has invested heavily in biking—creating a network of off-street trails criss-crossing the city, adding 180 miles of bike lanes to city streets, launching one of the country’s first bikeshare programs, and creating protected lanes to separate people riding bikes from motor traffic—which is why it lands near the top of all lists ranking America’s best bike cities.

“We moved from the suburbs to downtown Minneapolis to allow our employees to take advantage of the area’s many trails and to put the office in a more convenient location for commuting by pedal or foot,” explained Christine Fruechte, CEO of large advertising firm Colle + McVoy, in a newspaper op-ed. “Our employees are healthier, happier and more productive. We are attracting some of the best talents in the industry.”

David A. Wilson, who directs 1,600 employees at the Minneapolis office of the Accenture management consulting company, says good biking opportunities are important to the well-educated 25-35 year-olds he seeks to hire. “Five years ago, I don’t think business people were even thinking about bikes as a part of business. Today it’s definitely part of the discussion.”

A Creative Generation Loses Its Car Keys

Young people today are driving significantly less than previous generations, according to a flurry of recent reports. Even *Motor Trend* magazine notes that young professionals flocking to cities today are less inclined to buy cars and “more likely to spend the money on smartphones, tablets, laptops and \$2,000-plus bikes.” Annual miles traveled by car among all 16- to 34-year

olds dropped 23 percent from 2001 to 2009 according to a study from the "Frontier Group" think tank. The Federal Highway Administration found the miles traveled by drivers under 30 dropped from 21 percent to 14 percent of the total between 1995 and 2009.

These young people represent the "creative class" talent pool that many companies covet. That's why civic, business and political leaders in cities around the country are paying attention to the next generation's wishes for lively, livable places to work and play. This includes biking—not only for commuting to work, but also for recreation.

Richard Florida, the economic forecaster who coined the phrase "creative class," recently described these sought-after workers in the *Wall Street Journal* as "less interested in owning cars and big houses. They prefer to live in central locations, where they can rent an apartment and use transit or walk or bike to work."

Thirty-three executives at New York high-tech companies—including Foursquare, Meetup and Tumblr—urged Mayor Michael Bloomberg last year to "support a bikeshare system as a way to attract and retain the investment and talent for New York City to remain competitive in the fast growing digital media and internet-oriented economy." Bloomberg agreed, and the bikeshare program begins next March with 7,000 bikes for rent.

The City That Bikes

Chicago Mayor Rahm Emanuel was elected last year on an aggressive platform of bringing new tech and creative businesses to the city. When he scored a major coup this summer with Google-Motorola Mobility's announcement that it was moving more than 2,000 jobs from a suburban campus to the heart of the city, Emanuel explained, "One of the things that employees look at today is the quality of life and quality of transportation because of the ease that comes with it. And that ease is having trains as a choice, buses as a choice and bikes as a choice getting to and from work."

The City of Chicago's Chief Technology Officer John Tolva says it's no coincidence that Google-Motorola Mobility's new home in the Merchandise Mart is right next to Kinzie Street, the city's first green lane—where bike lanes are physically separated from rushing traffic to make riders feel safer and more comfortable on the road.

Martha Roskowski—director of the Green Lane Project, which promotes protected bike lanes across the country—explains, "Cities that want to shine are building these kind of better bike facilities as part of a suite of assets that attract business. And they find that bike infrastructure is cheap compared to new sports stadiums and light rail lines, and can be done much faster."

George Washington University business professor Christopher Leinberger, a leading authority on real estate, marvels at how bicycles are changing Washington, D.C., where he lives. "Bikes have been a critical part of D.C.'s turnaround. They are putting in protected bike lanes which does a lot more to encourage riding than just a white line of paint between people and a one-ton vehicle."

Ellen Jones, director of Washington's Downtown Business Improvement District, says, "It's just crazy how biking has taken off here, especially the new bikeshare system which a lot of people

are using for commuting.” We spoke after she returned from an appointment with managers of a high-tech company wanting to rent an old warehouse downtown. “A lot of their employees bike to work and they were concerned about whether they could easily get their bicycles upstairs. When bicycling is part of the final decision on where a company relocates, then we know its impact.”

Boosting the Business Climate Everywhere

Bikes are improving the business climate beyond big cities and those not recognized as bike capitals. Mayor Lee Leffingwell of Austin, Texas, said, “I certainly recognize the environmental, public health and quality of life benefits that more bicycling can bring our city, but I also value the contribution to the economy that comes with the provision of smart transportation options that attract major employers to Austin.”

Austin is ambitiously expanding its bike infrastructure; its first green lane opened last spring, one of 10 planned for the city. CEO Tyson Tuttle relocated Silicon Labs, which designs integrated circuits for computers, to downtown Austin five years ago to be close to the city’s bike trail system. It was one of the first of many tech companies that have now moved into the area. Tuttle, who himself sometimes rides to work, says it was a smart move. “Biking on the trails is something a lot of employees enjoy, and when people think about joining the company it’s a big draw.”

Eric Matthews, CEO of Launch Memphis, an initiative to nurture and attract new businesses to city, notes, “Biking correlates with entrepreneurs.”

“My job is to convince emerging companies that they can get the workers they want to come here,” agrees Dr. Steven Bares, President of the Memphis Bioworks Foundation, an initiative to bring emerging health companies to Memphis. “The bike is part of the overall strategy to compete for talent.”

Source : Shareable : cities

<http://www.shareable.net/blog/bikes-can-boost-economic-opportunities-in-your-town>

Table de quartier

l'EnGrEnAgE

de

Lieu de réflexion, d'échange et d'action pour les groupes communautaires et les citoyens de Saint-Roch

Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch
Consultation publique
Programme particulier d'urbanisme (PPU) – Entrée de Ville Saint-Roch

Considérant que...

- Que l'EnGrEnAgE a pour mission de favoriser la mixité sociale dans Saint-Roch ;
- Que Saint-Roch est un quartier où plusieurs acteurs se côtoient à tous les jours : les résidents, les organismes communautaires, les usagers des services communautaires, les commerçants, les travailleurs, les touristes, etc. créant ainsi des enjeux en terme de cohabitation important ;
- Que l'aménagement et les changements dans l'urbanisme du quartier ont un impact sur le sentiment de sécurité, le sentiment d'appartenance et la qualité de vie des résidents ;
- Que le forum citoyen sur la mixité organisé par l'EnGrEnAgE en 2010 a mis en lumière différents défis dans le quartier tels que la circulation automobile, le manque de familles, le sentiment d'insécurité (surtout le soir), la méconnaissance mutuelle des acteurs du quartier ainsi que la présence de préjugés ;
- Que ce même forum a fait ressortir le sentiment des citoyens que la revitalisation dans Saint-Roch est axée sur l'économie et le commerce en prenant peu compte les aspects humains et sociaux du quartier ;
- Que le café urbain organisé par l'EnGrEnAgE sur l'aménagement du parc John Munn a montré le désir d'appropriation des espaces publics par les citoyens ;
- Que le café urbain sur le logement a fait ressortir les préoccupations des citoyens quant à la densification dans le quartier, et à l'importance de défendre l'inclusion de logements sociaux dans les développements. Ce même café urbain a illustré les craintes des résidents en ce qui concerne le coût élevé et les hausses de loyer parfois abusives, le mauvais état des logements, les difficultés de voisinage et l'importance de l'aménagement physique du quartier dans les liens et la qualité des rapports sociaux ;
- Que le café urbain sur la circulation et les déplacements dans Saint-Roch a fait clairement ressortir les difficultés en termes de déplacements pour les transports actifs (Bicyclettes, piétons, personnes à mobilité réduite, etc.) et les difficultés engendrées par la circulation automobile de transit ;
- Que les activités d'animation urbaine de l'EnGrEnAgE, tels le Défilé de l'halloween, les cabanes à sucre populaires, les fêtes populaires de quartier, etc. se tiennent dans des espaces publics et favorisent la cohabitation entre les acteurs du quartier ;
- Que l'implication citoyenne dans les décisions quant au développement urbain dans Saint-Roch est un facteur clé dans l'implantation et la durabilité des changements ainsi que dans la concordance avec les besoins de tous les acteurs du quartier.

La table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch recommande à la Ville de Québec, dans le cadre du programme particulier d'urbanisme (PPU) – Entrée de Ville Saint-Roch :

- De considérer davantage les réalités socio-économiques des résidents du quartier dans les changements dans l'urbanisme et les documents qui en font état ;
- De privilégier les transports actifs par divers moyens ;
 - o Création d'un réseau de pistes cyclables utilitaires qui traverse le quartier résidentiel sur les axes Nord-Sud et Est-Ouest
 - o Valoriser le transport en bicyclette avec plus de supports à vélo, voire même un parc de stationnements à bicyclettes
 - o Réparation des trottoirs pour éviter les embûches pouvant nuire aux déplacements de poussettes, de personnes à mobilité réduite, etc.
- D'améliorer la cohabitation entre les transports actifs et la circulation automobile ;
- De favoriser la présence de familles par des parcs adaptés aux besoins des enfants au sud du quartier et de favoriser l'accès au Parc Victoria, en plus d'en bonifier les équipements ;
- D'ajouter de l'éclairage dans les rues pour améliorer le sentiment de sécurité le soir ;
- D'améliorer l'affichage dans le quartier pour que les gens puissent mieux repérer les organismes communautaires offrant des services ;
- De valoriser un développement de logements accessibles ;
- D'impliquer davantage les citoyens et les artistes dans l'aménagement des espaces publics.

Bref, la table de quartier l'EnGrEnAgE est préoccupée :

- Par la construction de la tour sur la Place Jacques-Cartier ainsi que celle près de la Croix-Rouge, qui risquent de créer de la spéculation et faire augmenter les prix des loyers ;
- Par l'éco-quartier de la Pointe-aux-lièvres qui présente des bâtiments de 8 étages, nécessitant ainsi des ascenseurs ;
- Par la rue à double-sens sur Saint-Joseph qui risque d'aggraver les problèmes de cohabitation entre les transports actifs (piétons, bicyclettes) et les automobiles ;
- Par la présence d'un bâtiment de 60m sur Place Jacques-Cartier ainsi que la rue à double-sens sur Saint-Joseph qui risquent de rendre la place publique moins agréable à fréquenter (bruits, circulation importante, vent, ombre, etc.) ;
- Par le manque de définition du concept de technoculture.



Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch
435 Rue du Roi, Bureau 7
Québec (Qc)
G1K 2X1



Position sur le concept de rue partagée

Regroupement des personnes handicapées visuelles (régions 03-12)

Le 27 novembre 2012

Introduction

En octobre dernier, la Ville de Québec annonçait une consultation publique sur son projet d'urbanisme particulier (PPU) pour l'entrée du quartier Saint-Roch. À l'intérieur de ce projet, on souhaite mettre en place des rues partagées. Ce mémoire veut démontrer que ce nouveau type d'espace public viendra entraver de manière significative l'accessibilité du quartier pour les personnes que nous représentons. C'est pourquoi nous produisons un avis portant spécifiquement sur ce genre d'aménagement. Nous tenons à préciser que cette position est préventive et s'inspire de références internationales. Voilà pourquoi nous abordons la présence des voitures dans ce document.

Pourquoi le quartier Saint-Roch?

En raison de la densité et la proximité de divers services, une bonne desserte par le transport en commun, la présence de notre regroupement et d'autres organismes communautaires, le quartier Saint-Roch est un lieu avec une haute densité de personnes handicapées visuelles qui le fréquente, ou y habite. La venue de rues partagées représenterait une modification majeure à l'environnement de ces derniers.

Concept

Le concept de rues partagées, déjà présent dans de nombreux pays, vise à créer des zones où automobilistes, cyclistes et piétons doivent se partager la rue en l'absence de trottoir. Cet espace est encadré par des dispositions du code de la route, ainsi que des aménagements particuliers permettant une réduction de la domination des véhicules pour rendre les rues plus conviviales.

503, du Prince-Édouard, bureau 100, Québec G1K 2M8

Téléphone : 418 649-0333

Courriel : rphv@rphv0312.org

Problématiques

Il est évident qu'une rue partagée entraînerait un changement des comportements pour permettre une coexistence harmonieuse entre les personnes qui se déplacent dans ces espaces particuliers. Nous anticipons que ce type d'espaces publics amènera plusieurs difficultés aux personnes qui les fréquenteront, notamment à celles qui ont une limitation visuelle.

1. Comportement et environnement

Les personnes aveugles et malvoyantes apprennent à se déplacer en utilisant différentes techniques et en adoptant certains comportements permettant de détecter des repères pour s'orienter et traverser les rues en toute sécurité. Donc, toute modification à l'environnement leur cause des problèmes d'orientation, limite leur capacité à adopter les comportements requis pour se mouvoir adéquatement et à anticiper des situations préjudiciables à leur sécurité. On peut également supposer que ces couloirs de circulation seront fréquemment obstrués par des poubelles ou bacs de recyclage abandonnés par négligence, ou par des véhicules stationnés temporairement le temps de déposer un paquet. Il apparaît donc que sans encadrement stricte sur l'encombrement des rues, cela posera des problèmes aux déplacements des personnes handicapées visuelles. De plus, sans les autres repères naturels dont se servent ces personnes pour se déplacer, si elles n'ont rien d'autre qu'un couloir de circulation artificiel qui a été conçu spécifiquement à leur usage, que feront-elles lors de conditions hivernales?

2. Conflit piétons versus automobilistes cyclistes

Automobilistes et cyclistes pourront difficilement prévoir le comportement d'un piéton dans une rue où ce dernier a la priorité, contrairement à la majorité des autres rues où c'est l'inverse qui se produit. Pour le piéton avec une limitation visuelle la difficulté de circuler sera amplifiée.

Pourquoi?

Étant donné qu'une rue partagée oblige les automobilistes à circuler plus lentement, la personne avec handicap visuel risque fort d'être privée d'un repère auditif qui est capital lors d'un déplacement. Il en va de même pour les vélos, encore plus silencieux. D'autant plus que les cyclistes ont une tendance naturelle à ne pas respecter le code de la route... Pour d'autres catégories de piétons : les jeunes enfants, les personnes âgées, ou les piétons simplement inattentifs, risquent eux aussi d'être exposés à un danger accru d'accidents.

3. Voiture électrique ou hybrides

L'arrivée grandissante des véhicules hybrides ou électriques viendra complexifier davantage les déplacements des personnes aveugles et malvoyantes à l'intérieur de ces nouveaux espaces. Lorsque ces véhicules tournent au ralenti, leur moteur est presque silencieux et élimine à toute fin pratique les repères auditifs permettant de se situer dans l'environnement dans lequel elles se trouvent.

4. Réadaptation dans les déplacements

Lorsqu'une personne handicapée visuelle est en processus de réadaptation au niveau de ses déplacements, le spécialiste en orientation et mobilité lui enseignera différentes techniques pour se déplacer de façon sécuritaire. Un des postulats de cet entraînement est d'éviter les espaces vastes et uniformes, puisque ce type d'emplacement ne permet pas à la personne de se trouver des repères permettant de s'orienter et de se situer dans ce même espace. Pour se déplacer dans une rue partagée, une personne ayant un handicap visuel devra probablement suivre une formation spécifique pour un aménagement de cette nature. Cependant, en raison des nombreuses contraintes en lien avec les rues partagées, il nous semble plus vraisemblable que le même spécialiste proposera un trajet alternatif, ce qui n'est pas toujours la solution la plus efficace. Entre autres parce que son parcours de A à B risque souvent d'être rallongé puisqu'une partie du quartier sera devenu inaccessible.

Des pistes de solution?

Bien que des solutions soient envisageables pour faciliter les déplacements de personnes handicapées visuelles en zone de rues partagées, il semble que celles-ci ne soient pas aussi révolutionnaires qu'on le pense. Il est possible par exemple de créer, par le biais d'aménagement podotactile et visuellement contrastant, des couloirs de circulation pour permettre l'orientation. Cependant, si on a un contraste visuel suffisamment fort, cela laisse croire qu'il s'agit d'un couloir destiné exclusivement aux piétons, donc que le reste de la rue est destinée à prioriser les véhicules. En contrepartie, si une surface podotactile est aménagée avec un contraste qui n'est pas suffisamment fort, les personnes sans handicap visuel pourront s'y prendre les pieds. La solution la plus gagnante reste encore une expérimentation impliquant des groupes utilisateurs. Par exemple, cette expérimentation pourrait être réalisée dans un espace isolé du trafic automobile et des piétons. Cela rejoint la position du milieu associatif, à savoir d'être présent lors des phases de planification et d'expérimentation relativement à tout changement, ou modification de l'espace public.

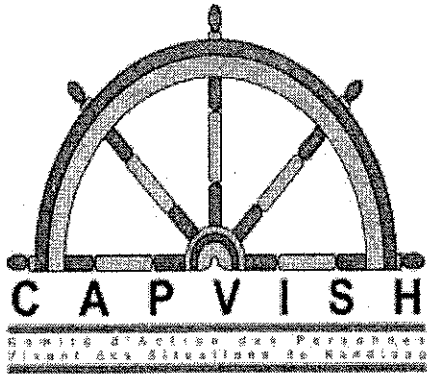
Conclusion

Il s'avère néanmoins que pour les personnes ayant un handicap visuel, pour les enfants ou encore les personnes avec des difficultés de compréhension, les rues partagées restent dangereuses comparativement à une rue conventionnelle. Et ce en raison des nombreux autres changements que ce type d'aménagement suppose. Notamment en lien avec la signalisation et des comportements différents que les personnes qui y circulent doivent y adopter.

Bibliographie:

<http://gdbass.netefficiency.co.uk/index.php?id=198>

www.gamah.be



Avis

**Sur le Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville
du quartier St-Roch**

Présenté : le 27 novembre 2012

**Par : CAPVISH (comité d'action des personnes vivants des situations de
handicap)**

Consultation publique sur le PPU de l'entrée de ville du quartier St-Roch

Le quartier St-Roch et ses commerçants : des actions devront être prises afin de relancer la question de l'accessibilité universelle.

Améliorer l'accessibilité d'un quartier en pleine mutation est le reflet des actions qui ont été entreprises par la Ville de Québec depuis 1989 dans le quartier St-Roch. En matière d'accessibilité universelle, il n'en demeure pas moins qu'il y a encore beaucoup de travail à réaliser. À l'aube de 2013, le CAPVISH (Comité d'action des personnes vivant des situations de handicap) constate le peu de commerces et d'immeubles locatifs accessibles sur les différentes artères commerciales telles que la rue St-Joseph.

Rappelons que le CAPVISH est un organisme communautaire oeuvrant sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Sa mission consiste à travailler à l'amélioration des conditions de vie des personnes ayant une incapacité motrice. À la lecture du *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du Quartier Saint-Roch*, ce dernier a décidé de concentrer ses observations sur la dénonciation d'une problématique avec laquelle doivent composer en toile de fond, plusieurs personnes aux prises avec une incapacité motrice.

Désirant mettre de l'avant des solutions concrètes liées aux problèmes d'accessibilité universelle même en tenant compte des couleurs du quartier St-Roch, le CAPVISH constate le manque de volonté et de motivation des propriétaires des immeubles locatifs abritant des boutiques, des restaurants et autres services de se doter de rampes d'accès. En effet, lorsque s'agit d'édifices qui n'ont pas été conçus au départ pour faciliter à toute personne l'accès et l'intégration à une vie sociale active, il va de soi que la présence d'éléments architecturaux de base tels que des rampes d'accès, aura un impact majeur sur l'autonomie de cette même personne. Une solution de compromis doit alors être envisagée lors de la rénovation de façades des vieux édifices.

C'est le cas du quartier St-Roch, secteur qui témoigne entre autres de la présence de vieux édifices qui ont souvent été malmenés par le passé. Malheureusement, les travaux liés à l'aménagement des façades mêmes si ces travaux ne nécessiteraient quelques fois que peu de coûts, rendent plusieurs propriétaires peu confiants quant aux retombées financières d'un tel investissement.

Imaginez que pour habiter sur le territoire de St-Roch, vous n'ayez que le choix d'immeubles accessibles. Imaginez que vous ne puissiez entrer dans un restaurant où vous êtes prêts à dépenser une somme en échange d'un repas en solitaire ou entre

amis? Que vous ne puissiez-vous vous procurer comme bon vous semble, le nouveau livre de votre auteur favori? Vous l'aurez bien sûr ce livre, mais cette vitrine toute illuminée de la rue St-Joseph que vous apercevez à tous les jours lors de vos déplacements, vous ne pouvez pas y avoir accès. Pourtant, cette réalité fait partie des irritants vécu par les personnes ayant une incapacité motrice, parmi ces personnes, plusieurs fréquentent le quartier St-Roch aux heures d'affaires ou encore, y ont élus domicile.

Les moyens déployés par la ville pour convaincre les propriétaires encore peu significatifs

Il semble que les incitatifs déployés par la Ville de Québec afin d'amener les propriétaires à se lancer dans les travaux de mise en accessibilité de leurs façades ne soient pas assez importants à ce jour. En fait, plusieurs d'entre eux ayant eu accès dans le passé à des subventions permettant une rénovation de leur façade, ont écoulé toutes leurs chances de se voir accorder par la ville, l'accès à une seconde subvention cette fois, en matière de travaux liés à l'accessibilité de leur commerce. Lorsque les propriétaires et commerçant de St-Joseph ont bénéficiés de subventions pour améliorer leur façades commerciales, ils n'ont pas été contraints à l'époque de rendre accessibles leur entrée aux personnes utilisant un fauteuil roulant.

Pourquoi ce constat aujourd'hui alors que nous sommes rendus à l'aire de la technoculture et de l'architecture urbaine sans failles visuelles? Et pourtant, avec le vieillissement accru de la population, la Ville de Québec tend à se positionner davantage comme un milieu de vie accessible pour tous, le plan d'action d'accessibilité universelle de la ville de Québec en témoigne.

Même si un travail de sensibilisation et d'éducation populaire structuré devait être mis en branle afin de pallier au manque de connaissances et d'intérêt des propriétaires de l'entrée de ville du quartier St-Roch, il n'en demeure pas moins que ces actions ne seraient pas assez significatives. De l'avis du CAPVISH, il est du devoir de la Ville de Québec de refuser des subventions aux propriétaires qui ne sont pas intéressés par des travaux de mise en accessibilité de leur édifice. La Ville doit permettre de nouveau aux propriétaires qui ont été subventionnés d'être à nouveau financés et cette fois, pour une rampe d'accès. Prenons ici l'exemple de la France où les propriétaires ont jusqu'en 2015 pour se soumettre à des normes d'accessibilité pointues et de doter leurs vieilles façades d'édifices de rampes d'accès pour tous.

Cela dit, comme nous vivons dans une société où les principes d'accessibilité universelle ont évolués et que les pratiques exemplaires tentent à se démarquer dans plusieurs pays, à quoi sert-il de faire de la Place Jacques Cartier, le pôle culturel du centre-ville et l'axe d'échange central du réseau de transport en commun, si cela exclu les personnes en fauteuil roulant? Quand bien même ce pôle serait accessible, à quoi servira ce dernier s'il n'est pas capable d'accueillir l'ensemble des personnes? Le programme de soutien aux commerçants devra finalement viser l'ensemble du territoire du PPU dans l'objectif d'assurer une cohérence et une homogénéité au sein de la population.

Le CAPVISH ayant élu domicile depuis plusieurs années dans l'édifice du Complexe Jacques Cartier, nous côtoyons au quotidien bon nombre de personnes aux prises avec une incapacité motrice. Malheureusement, en l'absence de données sociodémographiques pointues, il demeure difficile de travailler au croisement des données suivantes : *personne aux prises avec un handicap physique et habitant le secteur du centre-ville*. Conclusion, le nombre de personnes vivant dans un milieu urbain handicapant tel que le quartier St-Roch demeure difficile à chiffrer. Toutefois, nos observations témoignent au quotidien de la présence de personnes utilisatrices d'une aide à la mobilité. Les problèmes d'accès aux édifices, des aires de manœuvres inadéquates pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant affluent sur nos bureaux. Constat : une sécurité dysfonctionnelle pour les clients et résidents de ce quartier.

Nous trouvons appréciable que de nouveaux immeubles d'habitations soient intégrés dans le quartier. Combien d'entre eux seront *accessibles* et *adaptés aux personnes vivant une situation de handicap*? Des îlots résidentiels certes, mais combien d'entre eux seront adaptés? De ce nombre, combien seront abordables et combien de propriétaires d'édifices locatifs auront d'ici là, posé des gestes concrets pour assurer l'accessibilité universelle de leurs immeubles? Si l'empiètement d'une rampe d'accès sur la voie publique demeure une entrave aux règles municipales, comment devons-nous interpréter l'obligation de casser cette même rampe d'accès? Y aurait-il lieu de trouver un compromis, une zone confort la plus possible pour tous?

Un quartier en pleine effervescence où les enjeux demeurent costaux

En étant la plaque tournante du transport en commun, le quartier St-Roch devra se doter d'une structure d'accueil beaucoup plus favorable à l'accessibilité. En effet, la mise en place d'outils de validation et de mise en accessibilité des commerces permettrait d'encadrer les commerçants d'un quartier abritant encore de vieux édifices.

À la lecture du PPU du quartier St-Roch, il va sans dire que l'on perçoit très bien la préoccupation de la ville par rapport au concept de la mixité sociale. S'engager vers la mixité a toutefois un prix. De plus, le CAPVISH se questionne sur les moyens qui seront déployés par l'administration municipale afin de réduire l'impact des travaux sur le quotidien et les déplacements des personnes ayant une incapacité motrice.

La revitalisation du centre-ville devra porter davantage d'échos positifs relativement à la question de l'accessibilité chez les propriétaires d'immeubles locatifs. En effet, les bonnes pratiques en matière d'accessibilité universelle ne semblent pas faire partie prenante du quotidien des habitants de ce quartier. Les personnes aux prises avec une incapacité motrice, manifestent toujours autant d'insatisfaction dans leur lutte à l'accessibilité des commerces de proximité. Et pourtant, nous serons appelés à voir de plus en plus de personnes se déplacer avec une aide à la mobilité (fauteuil roulant manuel ou motorisé, quadriporteur, etc). Les plans d'aménagement du quartier et d'installation de mobilier urbains devront sans conteste, tenir compte des besoins spécifiques grandissants chez la population. Les conditions d'admissibilités, les travaux admissibles dans les vieux bâtiments devront eux aussi tenir compte de l'urgence d'agir. Une condition essentielle au principe de développement d'un quartier favorable à la mixité sociale aux éco-quartiers à une diversification et une offre en loisirs beaucoup plus adaptée aux besoins des habitants ou des consommateurs fréquentant ce quartier en pleine vitalité.

En résumé, comment peut-on travailler à optimiser l'innovation d'un centre-ville qui s'inspire de la convergence entre les arts et la culture en considérant le fait que certains citoyens n'ont même pas accès à des édifices dont l'offre de services correspond à assouvir les besoins de base?

La destinée de la Place Jacques-Cartier

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique
sur le programme particulier d'urbanisme (PPU) Entrée de ville - Saint-Roch

27 novembre 2012

INTRODUCTION

Le présent mémoire est une réflexion sur la fonction et l'avenir de la Place Jacques-Cartier et des aires contiguës. Il vise à définir les éléments généraux essentiels à respecter pour le maintien et l'amélioration de la qualité de vie sur la Place Jacques-Cartier, à dégager les critères majeurs visant l'optimisation de la vocation culturelle et publique de cet îlot phare du centre-ville, et à souligner le rôle concret et symbolique de la bibliothèque Gabrielle-Roy.

Les points de vue exprimés dans ce document sont ceux de citoyens résidant dans le quartier Saint-Roch, qui fréquentent quotidiennement l'îlot Jacques-Cartier et les lieux adjacents. Des échanges informels avec les gens du quartier nous permettent de souligner ceci dès le départ: le grand nombre d'usagers de la bibliothèque et le grand nombre de passants à Place Jacques-Cartier font de cet endroit et un espace de première importance pour toute la ville. C'est toute la ville - résidants, travailleurs, commerçants et visiteurs - qui sera touché par ce projet, dont la qualité doit être exemplaire. Notre démarche se veut constructive et réaliste. Les documents de la Ville au sujet du PPU ont été étudiés et analysés en considérant que l'intérêt privé ne doit pas être satisfait au détriment de l'intérêt public, et qu'un intérêt économique particulier ou un objectif de densification ne doivent pas compromettre la qualité de la vie sur la Place Jacques-Cartier et autour d'elle.

Au-delà des commentaires sur tel ou tel élément particulier de la Place Jacques-Cartier, ce mémoire vise aussi à souligner la nécessité d'un concept d'ensemble pour l'aménagement de cet îlot extrêmement important pour le quartier et pour la ville.

1. PRÉSERVER LA VOCATION PUBLIQUE DE L'EMPLACEMENT

Pour faire de la Place Jacques-Cartier un véritable pôle culturel, les espaces consacrés à la culture ne doivent pas être réduits, mais développés.

L'auditorium et la salle d'exposition du bâtiment existant doivent rester à Place Jacques-Cartier et être mis en évidence. Ces équipements pourraient être réaménagés ou intégrés à un nouvel édifice - dont la fonction culturelle devrait rester prédominante -, mais la Place Jacques-Cartier ne peut pas continuer à jouer son rôle de pôle culturel sans eux.

Une nouvelle place publique extérieure devrait aussi être aménagée. Au moins la moitié de la surface du terrain devrait lui être consacrée.

2. CONSOLIDER LE PÔLE CULTUREL DU QUARTIER

Le potentiel du terrain et de l'édifice à construire à côté de la bibliothèque constitue une chance incroyable de renforcement du pôle culturel du quartier Saint-Roch.

En soi, un édifice comprenant principalement des condominiums ou des bureaux, avec ou sans commerces au rez-de-chaussée, ne pourra pas contribuer à faire de Place Jacques-Cartier un pôle culturel. La fonction privée de l'édifice prévu ne cadre donc pas avec le concept « d'édifice phare ». Une tour à condominiums, si belle soit-elle, ne peut pas faire la fierté des citoyens ni créer un sentiment d'appartenance.

La consolidation de Place Jacques-Cartier comme pôle culturel exige une fonction culturelle au nouvel édifice et à la place publique.

3. RESPECTER LA TRAME URBAINE ENVIRONNANTE

Nous croyons qu'un nouvel édifice de plus de 8 étages ne respecterait pas la trame urbaine du quartier. S'il faut inclure dans le réaménagement de la place un nouvel immeuble, celui-ci devrait avoir un gabarit compatible avec le patrimoine bâti du quartier, et ne pas dépasser 33 mètres. Il s'agirait tout de même d'un rehaussement par rapport à la hauteur actuelle de 22 mètres de place Jacques-Cartier. En effet, un édifice plus haut risquerait de créer une rupture dans le quartier et de faire ombrage à la bibliothèque Gabrielle-Roy (celle-ci pourrait paraître écrasée). De plus, un édifice en hauteur créera des zones de vent nuisibles aux utilisateurs de la bibliothèque, du terminus de transport en commun et aux passants sur la place publique.

Dans l'éventualité de la construction d'un nouvel édifice, il faudrait donc éviter les erreurs qui ont été commises par le passé. L'édifice doit s'intégrer à son contexte, tant l'environnement immédiat que l'ensemble du quartier. De plus, les édifices de Place Jacques-Cartier ne devraient pas nuire aux vues existantes sur la ville. Les vues sur la haute-ville devraient être préservées pour l'entrée de ville ainsi que pour les citoyens du quartier St-Roch.

Enfin, le nouvel édifice - d'une hauteur limitée - devrait être placé en retrait du trottoir et offrir un dégagement suffisant pour la circulation piétonnière, pour planter des arbres et mettre des bancs publics.

4. PRIORISER LA CIRCULATION PIÉTIONNIÈRE

La circulation piétonnière doit être priorisée à proximité du terminus de transport en commun. Il ne faut pas augmenter la circulation automobile près de la place publique. La rue Saint-Joseph ne devrait surtout pas devenir à double sens devant la bibliothèque.

La rue Saint-Joseph devrait favoriser la circulation piétonne en avant de la bibliothèque, entre les rues de la Couronne et Dorchester, afin de permettre un flux piétonnier sécuritaire et prioritaire, et ce, autant pour les citoyens et les utilisateurs du transport en commun, que pour la clientèle du théâtre, des cafés et des restaurants à proximité. L'aménagement d'une rue partagée pourrait être envisagée, ou minimalement l'installation d'un feu piéton prioritaire vis-à-vis l'entrée de la bibliothèque, ainsi que des aménagements pour ralentir la circulation.

Compte tenu des développements attendus en ce qui concerne le transport en commun, la création de places de stationnement supplémentaires semble peu justifiée. Les stationnements souterrains supplémentaires accroitraient la circulation automobile dans une zone où les piétons seront de plus en plus nombreux. Nous ne croyons pas que l'ajout de stationnements soit non plus pertinent dans une perspective de développement durable, et les stationnements privés pour des nouvelles résidences à deux pas du terminus ne sont sûrement pas justifiables.

5. CE QUE NOUS RECOMMANDONS

Un concept d'ensemble

Il nous apparaît essentiel que le réaménagement de la Place Jacques-Cartier ne soit pas fait à la pièce, mais qu'il implique la recherche d'un concept d'ensemble.

Ce concept devrait:

- inclure la place publique, les édifices existants et les nouvelles constructions;
- établir les rapports spatiaux et architecturaux justes entre les composantes de l'ensemble;
- viser l'optimisation de la fonctionnalité, de la convivialité, et du confort physique de l'ensemble et de l'espace urbain l'entourant;
- améliorer l'intégration de la végétation, de l'eau, du mobilier urbain et des œuvres d'art, et utiliser des matériaux à la fois performants et esthétiques ;
- faire l'objet d'un concours d'architecture pour que les critères recommandés soient pleinement étudiés, à travers de multiples propositions;
- mettre au premier plan la vocation de place Jacques-Cartier comme pôle culturel.

5.1. Un nouvel édifice ouvert à la culture

S'il devait y avoir un nouvel édifice à Place Jacques-Cartier, il nous semble incontournable que celui-ci ait une fonction culturelle bien mise en évidence. Cependant, nous ne sommes pas contre l'idée que cet édifice regroupe des services publics et des fonctions privées si cela est nécessaire à la viabilité du projet d'ensemble.

Le nouvel édifice devrait :

- avoir son rez-de-chaussée consacré à des espaces d'expositions pour remplacer et améliorer l'espace d'exposition qui existait dans le bâtiment de l'auditorium (ce lieu deviendrait l'espace principal d'exposition de l'Institut canadien; un espace d'exposition digne de ce nom, au cœur du pôle culturel, et qui donne sur la place publique réaménagée est une chose essentielle);
- comprendre un espace de premier choix pour un auditorium multimédia doté des équipements de dernière technologie (pour remplacer et améliorer l'auditorium actuel);
- comprendre des espaces pour loger des organismes culturels et des ateliers d'artistes;
- contribuer de manière significative à faire de Place Jacques-Cartier un véritable pôle culturel, en incluant, par exemple, un centre d'art liant culture et technologie (pour un bon exemple, voir la Société des arts technologiques [SAT] de Montréal);
- avoir une architecture originale et enrichissante pour l'ensemble Place Jacques-Cartier, tout en s'intégrant au bâti existant (pour un bon exemple, voir le Royal Ontario Museum);
- consacrer un minimum de 1 % pour l'intégration d'œuvres d'art;
- viser une certification « or » selon le « Système d'évaluation de la performance écologique des bâtiments » LEED (Leadership in Energy and Environmental Project);
- offrir un toit vert accessible pour des événements ouverts au public.

Une passerelle pourrait lier la bibliothèque et les aires publiques du nouvel édifice afin de créer un ensemble fonctionnel et cohérent.

5.2. Une place publique vivante

La place publique devrait :

- être un lieu de culture et de socialisation;
- inclure des aménagements paysagers avec arbres, arbustes et fleurs;
- être dotée de nombreux bancs et tables fixes pour socialiser, relaxer, lire, attendre l'autobus et manger;

- représenter la vitalité culturelle de Saint-Roch à l'aide de sculptures (réinstaller prioritairement un monument à Jacques Cartier) et d'installations artistiques;
- être animée par des activités diversifiées, artistiques et communautaires;
- inclure une fontaine d'eau;
- être aménagée de façon contemporaine tout en s'inspirant d'une thématique historique, comme, par exemple, le personnage de Jacques Cartier, qui donne son nom à cette place publique.

EN CONCLUSION

Le premier souci des auteurs de ce mémoire est la consolidation de la fonction culturelle de la Place Jacques-Cartier. Pour cette raison, outre la rénovation prévue de la bibliothèque Gabrielle-Roy, les fonctions culturelles de l'auditorium Joseph-Lavergne et de la salle d'exposition attenante doivent rester à Place Jacques-Cartier. En tant qu'équipements publics municipaux, cet auditorium et cette salle d'exposition ont un mandat spécifique, bien différent des salles de spectacle privées situées ailleurs dans le quartier. Selon nous, c'est le nouvel édifice prévu dans le PPU qui devrait inclure des espaces de grande qualité consacrés à ces fonctions, pour ainsi devenir le véritable phare des activités culturelles de Saint-Roch.

Cet édifice pourrait comprendre un certain nombre d'étages de bureaux et/ou de condominiums, afin d'assurer une part de financement privé au projet. Cependant, sa hauteur devrait être limitée à 8 étages, et sa fonction culturelle devrait prédominer.

La place publique doit conserver des dimensions importantes, et être aménagée de manière conviviale. À proximité de la bibliothèque centrale de la Ville de Québec, cet élément nous semble extrêmement important.

Enfin, ces différents éléments devraient être conçus comme un véritable ensemble architectural et urbain. Il est extrêmement important de ne pas morceler la Place Jacques-Cartier en une série d'éléments indépendants; le concept d'ensemble doit prédominer. Selon nous, le meilleur moyen d'obtenir cette unité serait de faire un concours d'architecture ayant pour objet l'intégration de toutes les composantes dans un concept global.

Québec, le 27 novembre 2012

Martin April

Marilyn Dufour

Marcel Landry

Iffet Orbay-Grignon

Principales recommandations du Comité des citoyens de Saint-Roch concernant

La destinée de la Place Jacques-Cartier

dans le cadre de la consultation publique du 27 novembre 2012
sur le programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

1. Préserver la vocation publique de l'emplacement

- 1.1. La Ville de Québec doit aménager des installations publiques sur le terrain de la bibliothèque Gabrielle-Roy dont elle est propriétaire.
- 1.2. La Ville de Québec ne doit pas vendre ou céder à un promoteur privé le terrain public de la bibliothèque Gabrielle-Roy ou une partie de ce terrain.

2. Consolider le pôle culturel du quartier

Le réaménagement de la Place Jacques-Cartier constitue une chance unique de renforcement du pôle culturel du quartier Saint Roch visé par la Ville de Québec.

- 2.1 La Ville de Québec doit actualiser les installations culturelles existantes et viser une fonction culturelle majeure pour toute nouvelle installation sur la Place Jacques-Cartier.
- 2.2 La Ville de Québec ne doit pas permettre la construction d'un édifice entièrement privé sur le terrain de la Bibliothèque Gabrielle-Roy.

3. Respecter la trame urbaine environnante

La densification optimale d'un quartier doit être réfléchi en fonction de son patrimoine bâti.

- 3.1 Si la Ville de Québec devait permettre la construction d'un nouvel immeuble à Place Jacques-Cartier, celui-ci devrait être d'une hauteur maximum de 33 mètres, soit environ 9 étages. Il s'agirait d'un rehaussement par rapport à la hauteur actuellement permise de 22 mètres dans ce secteur.
- 3.2 La Ville de Québec ne doit pas permettre la construction d'un immeuble de plus de 9 étages si elle ne veut pas dénaturer le paysage et l'organisation spatiale du quartier historique de Saint-Roch ainsi que contribuer à créer des zones de vents nuisibles.

4. Prioriser la circulation piétonne et le transport collectif

- 4.1. La Ville de Québec doit permettre un flux piétonnier sécuritaire et prioritaire pour les utilisateurs de la bibliothèque, les usagers de la place publique, les passagers du transport en commun et la clientèle du théâtre, des cafés et des restaurants à proximité de la Place Jacques-Cartier.
- 4.2. La Ville de Québec doit réduire la circulation automobile sur la rue Saint-Joseph en avant de la Place Jacques-Cartier.
- 4.3. La Ville de Québec ne doit pas rendre la Rue-Saint-Joseph à double sens en avant de la Place Jacques-Cartier.
- 4.4. La Ville de Québec ne doit pas augmenter l'offre de stationnement à proximité du pôle de transport en commun de la Place Jacques-Cartier.

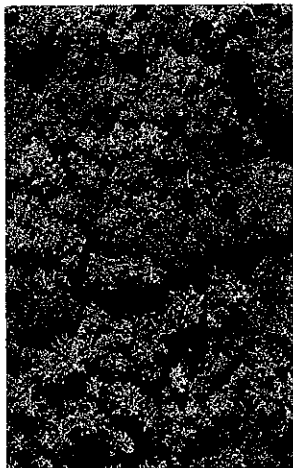
5. Rechercher une cohérence d'ensemble pour la Place Jacques Cartier

- 5.1. La Ville de Québec doit développer un concept architectural et fonctionnel d'ensemble pour la Place Jacques-Cartier, regroupant de façon cohérente ses différentes zones : les édifices existants, un nouvel édifice et la place publique.
- 5.2. La Ville de Québec devrait prévoir un nouvel édifice ouvert sur l'avenir, c'est-à-dire :
 - 5.2.1. Doté d'espaces de diffusion et d'exposition de dernières technologies
 - 5.2.2. Présentant une architecture originale et enrichissante pour le quartier
 - 5.2.3. Certifié « or » selon le « Système d'évaluation de la performance écologique des bâtiments » LEED
- 5.3. La Ville de Québec devrait prévoir une place publique vivante, c'est-à-dire :
 - 5.3.1. Aménagée pour en faire un lieu de rencontre, de socialisation et de culture (bancs, tables, lieux de lecture, verdure, etc.)
 - 5.3.2. Être animé par des activités artistiques et communautaires

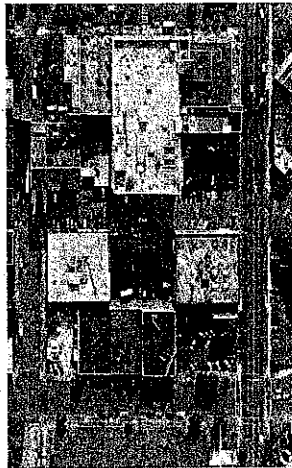
Mémoire déposé dans le cadre des consultations publiques sur le PPU de Saint-Roch

La végétalisation de Saint-Roch

Auteurs : Frédéric Dutil, Ing., M.Sc.
Yan Karmouche
28/09/2012



Il y a 500 ans



Urbanisation



Végétalisation

Le PPU de Saint-Roch ne traite pas de la végétalisation comme d'une problématique. Or, la majeure partie de la zone résidentielle retrouvée dans le PPU Saint-Roch est soumise aux îlots de chaleur urbains et les risques de santé publique occasionnés pourraient être apaisés par l'implantation de végétaux.

Introduction

Les centres villes peuvent constituer des milieux difficiles qui affectent la santé humaine imposant à l'organisme et à la psyché un niveau important de stress. On y trouve par exemple des concentrations importantes de polluants atmosphériques mais, aussi, des températures estivales accablantes.

Selon le bilan de la qualité atmosphérique 1975-2009 publié par l'Institut de santé publique du Québec, la concentration élevée en particules fines est considérée comme un indicateur majeur du risque sanitaire de la pollution atmosphérique. L'exposition chronique à ces particules peut engendrer une diminution permanente de la capacité pulmonaire, en plus d'être associée à un accroissement de la mortalité cardiovasculaire, respiratoire, ainsi que par les cancers pulmonaires. Ces particules sont générées entre autre par les activités des industries, le chauffage au bois et la circulation automobile. Aussi, les industries de pâtes et papiers sont connues pour être une source important de particules fines et de dioxyde de soufre.

Dans les milieux urbains densément peuplés, la grande minéralisation induit, entre autres, ce que l'on appelle l'effet d'îlot de chaleur (voir Figure 1). Celui-ci se traduit par une température de la ville de 5 à 10 °C supérieure par rapport à la région environnante. Durant les périodes de canicule, cet effet peut avoir des conséquences désastreuses pour la santé humaine.

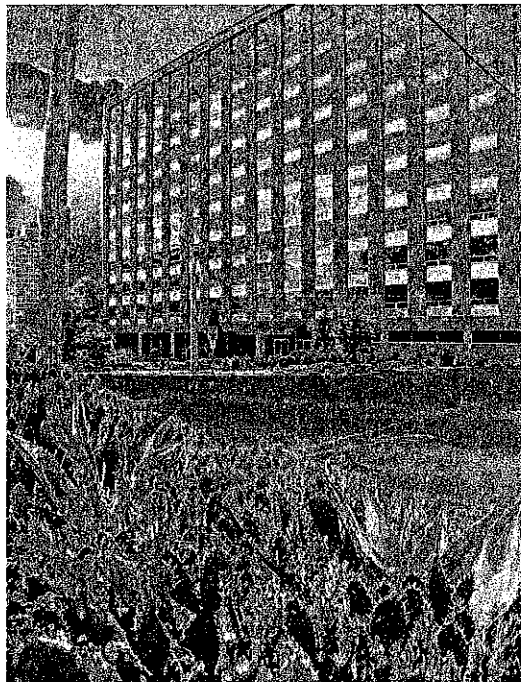


Figure 1 : Accumulation de la chaleur (en rouge) sur la surface minéralisée et refroidissement occasionné par la végétation (bleu)

La végétation peut jouer un rôle dans la modération de l'effet d'îlot de chaleur ainsi que dans la diminution d'autres facteurs de stress en milieu urbain. La littérature médicale regorge d'études démontrant les bienfaits de la proximité des végétaux dans nos milieux de vie. Non seulement il capte des tonnes de CO₂ mais aussi les composés organiques volatils toxiques émis par les combustibles fossiles (benzène, aromatiques, ozone). Les particules polluantes sont adsorbées et absorbées par le feuillage, les métabolisant et les rendant inertes.

La vue sur un environnement naturel diminue le séjour de patients en postopératoire et diminue le taux de complications et le besoin en analgésique. Un milieu vert améliore la santé psychique, les troubles d'attention, prédispose et incite aux activités extérieures et physiques. Une vaste étude britannique portant sur 40 millions de sujets a relevé que vivre en milieu vert comparativement à un milieu urbain minéralisé et bétonné diminue la mortalité globale de 6 % et surtout diminue de moitié la différence de mortalité cardiovasculaire observée entre pauvres et riches.

De plus, avec l'arrivée de plusieurs ravageurs (maladie hollandaise de l'orme, agrile du frêne, etc.) une partie des arbres plantés dans les villes est en danger. Cette menace pourrait, en plus de diminuer le pouvoir épurateur de la végétation, défigurer le paysage urbain (Figure 2).



Figure 2 : Ravage de l'Agrile du frêne en Ohio en trois ans, première photo 2006 deuxième photo 2009

Lorsque l'on parle de verdir un centre-ville, le citoyen moyen pense à la plantation d'arbres. Pour le centre-ville de Québec, plus précisément le quartier Saint-Roch, les espaces non plantés se font rares. Mais, les arbres ne sont pas les seuls végétaux qui peuvent jouer un rôle modérateur sur le phénomène des îlots de chaleur. La végétation grimpante qui recouvre la surface des murs constitue également un outil intéressant de verdissement des milieux où l'espace au sol est limité. Pour chaque édifice et selon le gabarit, le potentiel de verdissement peut dépasser de quatre fois celui de la surface du toit. Une étude allemande prétend qu'en convertissant au lierre seulement 5 % de tous les toits et murs d'une ville, on obtiendrait un climat urbain sain. Il faut donc être créatif et repenser les schémas d'aménagement avec un œil différent comme l'ont fait certaines villes.

Le PPU de Saint-Roch et la végétalisation

Le PPU de Saint-Roch ne traite pas de la végétalisation comme d'une problématique. Or, selon les données de l'Institut Nationale de Santé Publique du Québec¹, la majeure partie de la zone résidentielle retrouvée dans le PPU de Saint-Roch est soumise aux îlots de chaleur urbains (voir Figure 3).

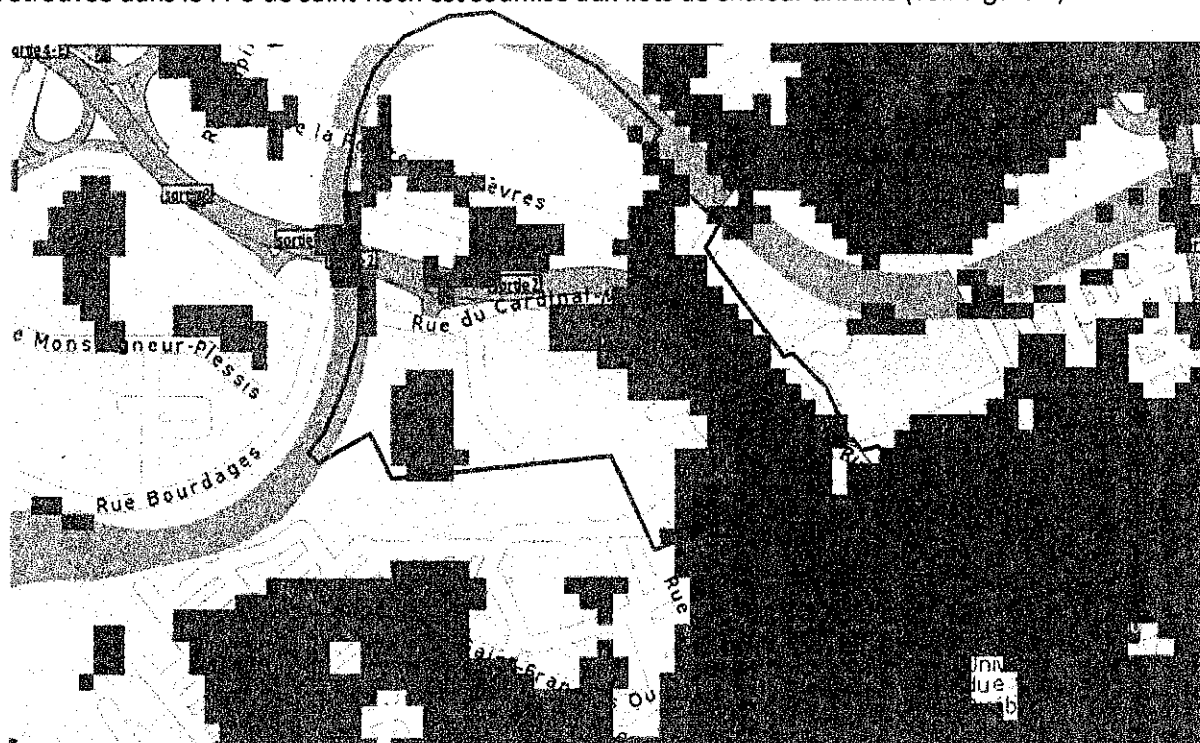


Figure 3 : Îlot de chaleur (en rouge) retrouvé dans la zone (ligne bleue) couverte par le PPU de Saint-Roch

Aussi, la zone couverte par le PPU est particulièrement exposée à la pollution de l'air en raison d'un important flot automobile de transit mais, aussi, de la proximité d'une usine de pâte et papier et de l'incinérateur de la Ville (Figure 4). Les citoyens du PPU sont donc soumis à des sources d'émissions polluantes très significatives en raison de leur importance et de leurs caractéristiques (sources basses, situées au niveau des rues et des résidences).

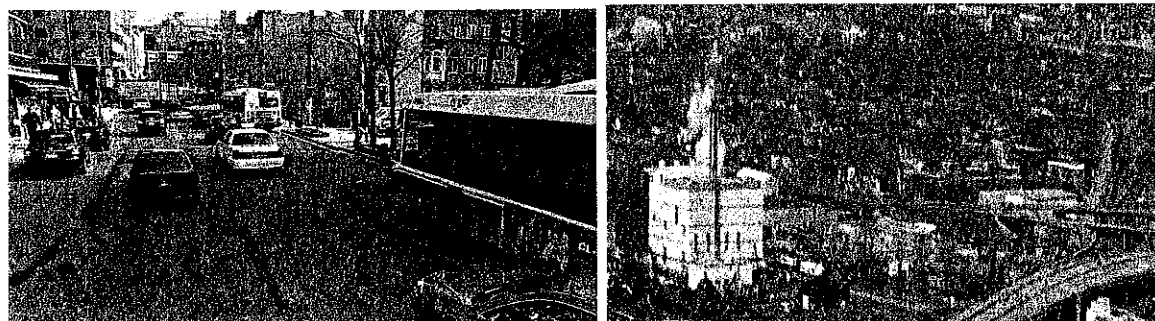


Figure 4 : Différentes sources de pollution particulaires et chimiques du centre-ville

¹ http://geoegl.msp.gouv.qc.ca/inspq_icu/

Voilà donc deux raisons, de santé publique, démontrant la nécessité d'avoir une stratégie de végétalisation à l'intérieur du PPU afin de diminuer les effets néfastes des îlots de chaleur et de la présence de polluants, effets destinés à s'exacerber dans un contexte de changements climatiques et de densification.

***Recommandation #1* : Reconnaître la nécessité d'intégrer une stratégie de végétalisation dans le PPU de Saint-Roch**

Une fois la problématique identifiée et reconnue, la prochaine étape consiste à se doter d'une stratégie de mitigation. Cette stratégie se décline en objectifs chiffrés à atteindre et en mesures variées et créatives pour y arriver dans les délais prescrits.

Se donner des objectifs de végétalisation

Augmentation de la densité de la canopée

Les arbres possèdent une très grande surface foliaire permettant une grande efficacité de purification d'air et d'évapotranspiration. On définit la canopée comme étant la surface au sol, vue du haut, occupée par le feuillage de ces arbres.

Montréal s'est dernièrement dotée d'un Plan d'action Canopée 2012 – 2021² où l'objectif est de faire passer l'indice de canopée de 20 % à 25 % d'ici 2025. À titre d'exemple, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, zone résidentielle densément peuplée du centre-ville montréalais, comporte actuellement une canopée de 19 % et les élus visent 25 %.

Une analyse, à partir de la carte interactive de la Ville de Québec, a été réalisée afin d'évaluer le pourcentage de canopée de la zone du PPU de Saint-Roch. Il a été estimé que la couverture d'arbre est présentement de moins de 10 % (voir Un programme de plantation d'arbres dans les parcs est donc recommandé.

Tableau 1), et ce, même en incluant le parc Victoria qui couvre une large partie du PPU et qui a une canopée, pour sa part, de 20 %. Donc même pour le parc Victoria, étant donné la présence de ses installations sportives et de certains bâtiments, le pourcentage de canopée équivaut à celui d'une zone résidentielle du centre-ville de Montréal. Un programme de plantation d'arbres dans les parcs est donc recommandé.

Tableau 1 : Évaluation de la canopée de la zone couverte par le PPU Saint-Roch

	Canopée (Surface foliaire des arbres)	Aire totale de la zone	Pourcentage de canopée
L'ensemble du PPU	65 635 m ²	690 000 m ²	10%
Le parc Victoria seul	40 000 m ²	200 000 m ²	20%
Zone résidentielles 12017Hb	3 600 m ²	29 000 m ²	13%

La zone résidentielle 12017Hb (Figure 5), située en plein cœur du PPU a, pour sa part, un maigre 13 % soit la moitié de ce que vise Montréal pour ses quartiers habités. De plus, la canopée retrouvée dans la zone 12017Hb est, pour ainsi dire, presque exclusivement fournie par les terrains privés.

² http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/GRANDS_PARCS_FR/MEDIA/DOCUMENTS/PAC_JUIN_2012_FINAL.PDF

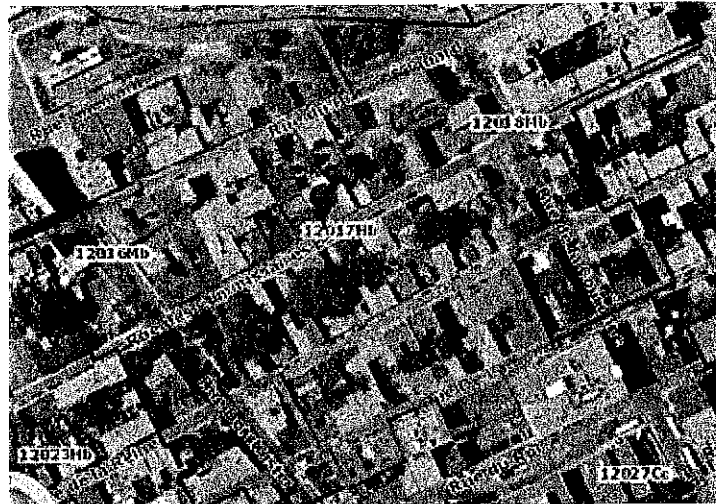


Figure 5 : Zone résidentielle 12017Hb située au cœur du PPU Saint-Roch avec un couvert de canopée de 13 %

Ainsi, sur l'emprise publique, peu d'espace est disponible, avec l'agencement actuel des fonctions, pour la plantation d'arbres contrairement aux quartiers Limoilou ou Montcalm de Québec qui se comparent au Plateau-Mont-Royal de Montréal de par leur aménagement (Figure 6).

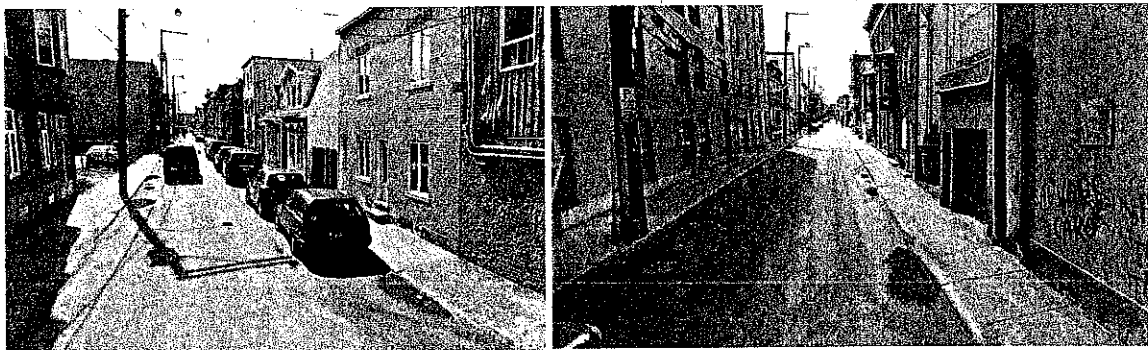


Figure 6 : Emprise publique de rues résidentielles (de la Reine et de la Salle) du PPU laissant peu d'espace pour la plantation d'arbres

Ainsi, pour le PPU St-Roch, seules certaines zones pourraient bénéficier d'un plan pour augmenter la couverture arborescente. Il s'agit des zones à construire comme la Pointe-aux-Lièvres, du Parc Victoria ainsi que les zones où les bâtiments ne sont pas construits en juxtaposition avec le trottoir.

Recommandation #2 : Procéder à l'évaluation du potentiel d'augmentation de la canopée pour le Parc Victoria, le secteur de la Pointe-aux-Lièvres ainsi que les zones où les bâtiments ne sont pas construits en juxtaposition avec le trottoir et se fixer un objectif ambitieux, comme par exemple doubler le pourcentage, pour les 10 prochaines années, le tripler d'ici 2030 pour atteindre un rapport d'un citoyen un arbre

Cette proposition viendra à la fois adresser la problématique des îlots de chaleur, de la qualité de l'air et de la menace de perte arboricole due aux ravageurs.

Modifier l'approche du pourcentage d'aire verte pour les nouvelles constructions ou les rénovations majeures

Une compilation des pourcentages d'aire verte des grilles de spécification du PPU Saint-Roch a été réalisée et est présentée au Tableau 2 et à la Figure 7. Cette aire au sol doit être, comme son nom le dit, végétalisée par des arbres, du gazon, des arbustes, un jardin ou des fleurs. Une petite partie de l'aire verte peut se retrouver sur le toit.

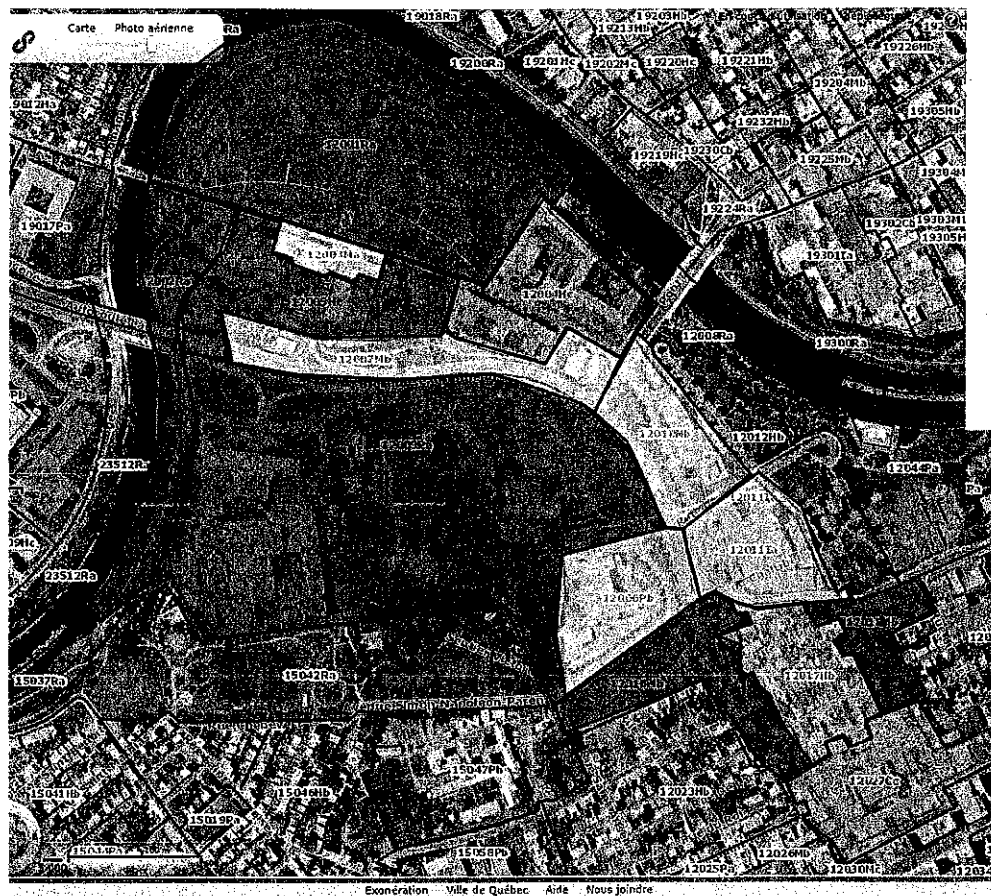


Figure 7: Pourcentage d'aire verte minimum selon les grilles de spécification retrouvées dans le PPU de Saint-Roch. Légende : Rouge = 0 %; Orange = 5 %; Jaune = 10 %; Vert pâle = 15 %; Vert foncé = 20 %

Selon la figure, plusieurs grilles comportent une valeur nulle (0%) d'aire verte. C'est le cas d'artères semi-commerciales qui constituent « l'entrée » et la « sortie » de la ville ainsi que le terrain du futur écoquartier de Pointes-aux-Lièvres. Un promoteur privé peut donc, dans ces zones, implanter des bâtiments sans aucune surface végétale. Pour les zones purement résidentielles, le règlement actuel impose entre 15 et 20 % d'aire verte à toute nouvelle construction ou rénovation majeure. Les promoteurs immobiliers maximisent généralement leurs investissements en vendant plus de surfaces habitables tout en étant contraint par la hauteur. Ceux-ci optent donc pour la minimisation de l'aire verte, et ce, au détriment de la qualité de vie des résidents. C'est le cas de la majorité des promoteurs non occupants.

Tableau 2 : Pourcentage d'aire verte minimum selon les grilles de spécification retrouvées dans le PPU Saint-Roch

Numéro de zone	% aire verte minimum selon la grille	% aire verte recommandé	Composantes principales
12027Cc	5	15	Bibliothèque Gabrielle-Roy
12018Mb	0	15	De la Couronne
12017Hb	15	20	Rues des commissaires et Prince Édouard
12016Mb	0	15	Rues Lallemand et Dorchester
120111a	10	10	Rothmans
12010Mb	10	15	Rue Pointe aux lièvres
12009Pa	0	50	Parc Victoria
12007Mb	10	15	Autoroute Laurentienne
12006Pb	10	25	Club social Victoria
12005Hc	0	35	Bâtiments industriels Pointe aux lièvres
12004Hc	20	20	Village de l'Anse
12003Ma	10	35	Industries Pointe aux lièvres
12002Ra	0	35	Corridor cyclable Rivière
12001Ra	0	35	Patinoire Pointe aux lièvres

Ce paramètre d'aire verte fait déjà partie des grilles de spécification et devrait servir comme levier pour augmenter la présence de végétaux du domaine privé. Pour répondre aux impératifs de la densification du centre-ville, il faudrait, cependant, augmenter le pourcentage mais aussi adapter ce paramètre de la grille de spécification afin d'y donner plus de flexibilité.

Recommandation #3 : Il est suggéré d'augmenter le pourcentage d'aire verte minimale pour toutes nouvelles constructions ou rénovations majeures selon les rapports présentés au tableau ci-contre. Pour permettre son application et la densification, il est suggéré de modifier son application vers une approche plus flexible. Ainsi, il est suggéré que ce paramètre de la grille de spécification ne soit plus considéré comme une représentation de l'aire verte actuelle mais bien d'un objectif de développement à se donner, pour se tourner vers l'avenir.

Viser l'efficacité végétale pour l'aménagement des rues

Certaines villes comme Berlin, Hambourg, Malmö et Seattle, qui ont voulu encourager la végétalisation malgré les contraintes d'espace, ont décidé de tenir compte de l'efficacité des végétaux dans leurs exigences de pourcentage d'aire verte minimum. Ce concept d'efficacité, principalement lié à la quantité de verdure produite en fonction de l'espace au sol utilisé, est tantôt nommé *Biotope Area Factor* (Allemagne), *Greenspace Factor* (Suède) et *Green Factor* (États-Unis).

Le Green Factor est un requis d'aménagement conçu pour augmenter la quantité et la qualité des aires vertes tout en donnant aux promoteurs de la flexibilité pour rencontrer leurs besoins de développement. Ce critère s'applique aux nouveaux développements de quartiers à présence commerciale avec des bâtiments de 4 étages et plus, avec une surface commerciale de plus de 400 m² ou ayant plus de 20 espaces de stationnement. Une végétalisation de 30 % est demandée en utilisant le Green Factor. Ce facteur encourage la maximisation du potentiel végétal en plantant de manière, entre autres choses, à rendre les végétaux visibles du public. Des points additionnels sont aussi accordés pour la gestion écologique des eaux de pluie. Depuis 2010, les nouveaux développements domiciliaires doivent

atteindre une efficacité végétale de 0,5. Une grille de calcul est mise à la disposition des promoteurs pour évaluer leur Green Factor. Une série de possibilités est proposée aux promoteurs afin d'atteindre le Green Factor associé à son projet (Figure 8).

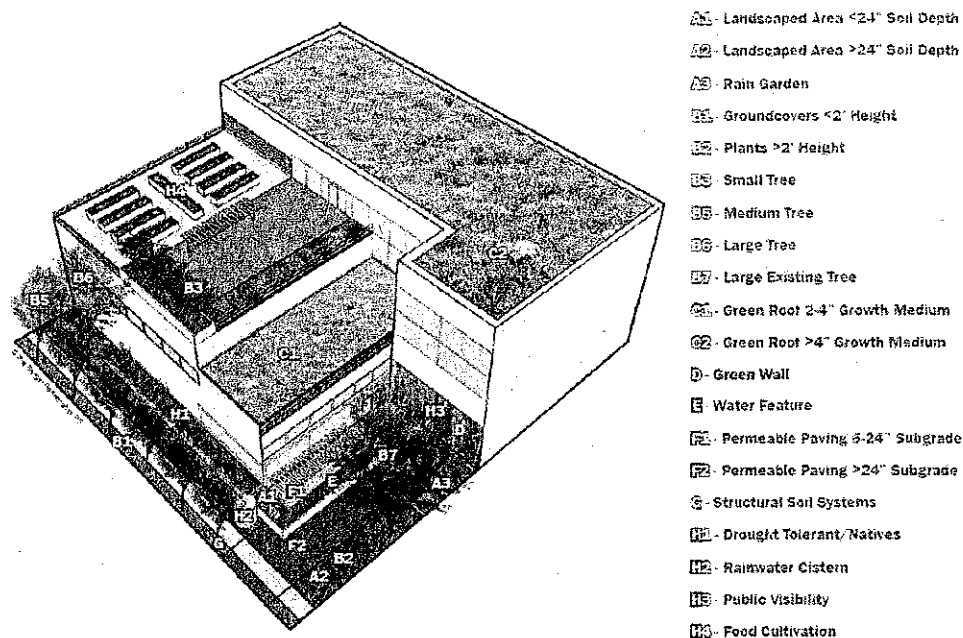


Figure 8 : Différentes possibilités proposées par le Facteur vert (Green Factor) selon l'évaluation de la Ville de Seattle où le lierre et les toits végétalisés ont une efficacité par unité de surface de sol très importante

Les points sont accumulés selon les critères suivants (les calculs tiennent compte de plusieurs autres facteurs) :

- Profondeur du sol pour les végétaux (<24" (0,1); >24" (0,6))
- Hauteur des végétaux < 2' (0,1); > 2' (0,3); arbustes (0,3); arbres moyens et grands (0,4)
- Toits végétalisés <4" de terre (0,4); >4" de terre (0,7)
- Murs végétalisés (0,7)
- Installation aquatique approuvée (0,7)
- Pavage perméable (entre 0,2 et 0,5)
- Plantes indigènes ou résistantes à la sécheresse (0,1)
- Irrigation des plantes par de l'eau de pluie (0,2)
- Végétation visible par les passants (0,1)
- Plantes comestibles (0,1)

Pour les endroits plus difficiles à végétaliser, les murs verts ont une valeur de 70 % qu'il faut multiplier par leur surface occupée sur le bâtiment ce qui en fait le système végétal ayant une forte efficacité par unité de surface au sol (Figure 9). Ainsi, laisser un espace de terre le long des résidences, comme ce qui se réalise présentement sur la rue Ste-Claire du quartier St-Jean-Baptiste, peut permettre à du lierre de pousser sur les murs ou sur un treillis et de végétaliser beaucoup de surface sans accaparer l'espace au sol.

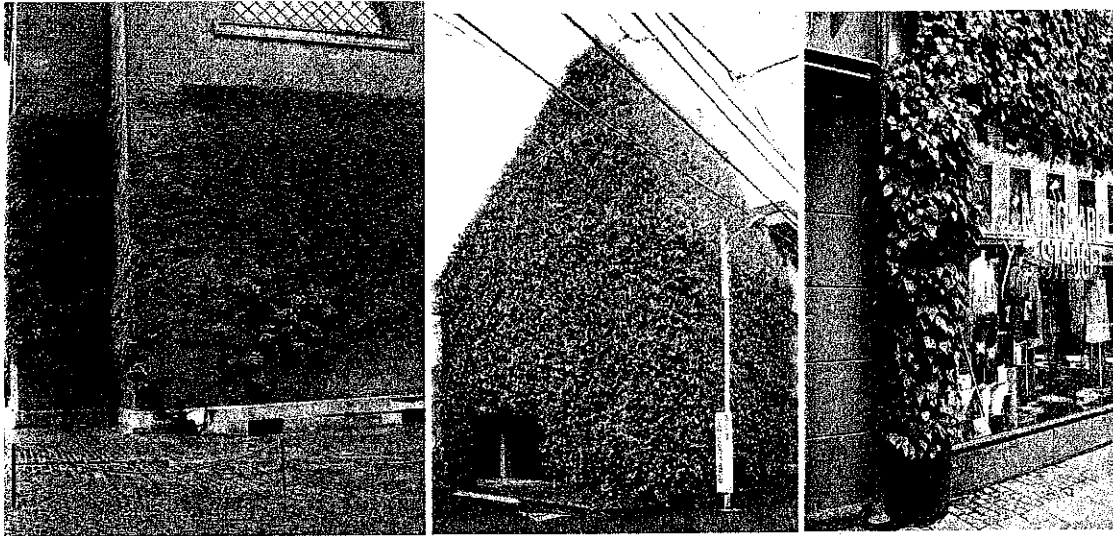


Figure 9 : Le lierre sur un mur occupe peu d'espace au sol comparativement à sa surface de feuille

À Berlin, le Biotope Area Factor se donne des objectifs différents selon si une résidence est impliquée, un commerce ou si le bâtiment est un service publique (Figure 10). Le facteur est aussi fonction du nombre d'utilisateurs par unité de surface. Les éléments bâtis ont aussi un objectif à atteindre si des rénovations majeures sont réalisées.

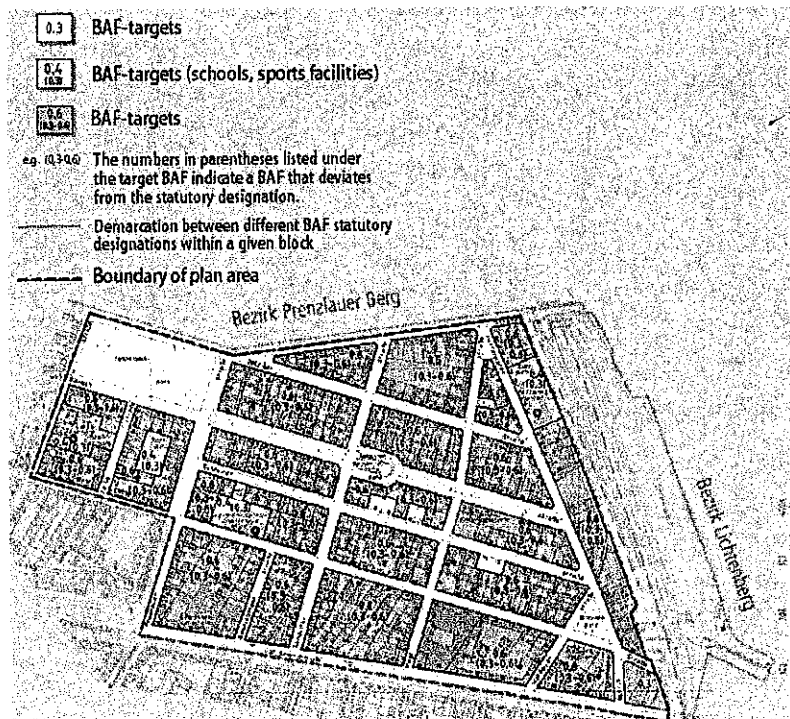


Figure 10 : Exemple d'objectifs en Biotope Area Factor de Berlin

Recommandation #4: Il est suggéré d'évaluer les différentes approches de l'efficacité végétale. L'approche choisie pourrait très bien s'appliquer au PPU de St-Roch et compléter le pourcentage d'aire verte. Elle pourrait aussi être appliquée au bâti existant en adaptant les cibles.

Mieux utiliser les espaces publics pour végétaliser

Compte tenu de la rareté de l'espace public dans le centre-ville, il est primordial de l'utiliser à son plein potentiel. Les pertes d'espace sont nombreuses et il faut, parfois, observer la rue avec un regard neuf afin de déceler tout le potentiel qu'elle recèle.

Parmi les exemples possibles, notons les bornes fontaines ou les poteaux qui empêchent le bon usage des trottoirs. Sans vouloir les faire disparaître, il y a lieu de croire que les citoyens les plus vulnérables (enfant en pousse-pousse, chaises roulantes) qui doivent passer par la rue pour circuler auraient peut-être avantage à y trouver une rue partagée bien identifiée et avec des mesures d'apaisement de la vitesse automobile. Ainsi l'espace exigu près des poteaux (qui en plus n'est pas déneigé l'hiver) pourrait être végétalisé avec des arbustes. Là où cette option n'est pas possible, l'insertion de bande végétale le long des bâtiments, à l'image de la transformation de la rue Ste-Claire dans le quartier Saint-Jean-Baptiste, serait une option pour planter du lierre ou d'autres végétaux.

Quant aux demi-espaces de stationnement non-disponibles pour une auto, on pourrait l'utiliser pour y mettre des arbres ou des arbustes. À ce titre, la Figure 11 montre une transformation en rue partagée où les autos sont stationnées en quinconce pour mieux utiliser l'espace disponible. Ainsi, 12 nouvelles implantations végétales en terre sont possibles tout en n'affectant pas le nombre de stationnement sur rue.

D'autres pour délimiter et sécuriser les passages pour piétons tout en diminuant la vitesse des automobiles.



Figure 13 : Passage pour piétons sécurisé par l'implantation de végétaux (Copenhague, Danemark)

D'autres pour sécuriser des sorties de maison dans des rues partagées plutôt que de mettre des bollards. Sur la Rue Saint-Joseph entre De la Couronne et Saint-Dominique, il y a 112 bollards, autant d'espaces potentiels pour des arbres.



Figure 14 : Gauche : Arbres positionnés stratégiquement dans une rue partagée (Lund, Danemark) pour protéger les sorties de résidences au lieu de mettre des bollards. Droite : Bollards sur la rue St-Joseph à Québec. Une partie de ces structures de la rue St-Joseph Est aurait pu être remplacées par des arbres.

On peut aussi choisir exactement l'espace (incluant la hauteur) qu'occupera l'implantation végétale en utilisant des treillis métalliques.



Figure 15 : Utilisation de treillis pour délimiter l'espace occupé par du lierre.

Il ne faudrait surtout pas oublier la possibilité de planter des végétaux comestibles dont certains ont un bon niveau de rusticité. Ainsi, à quand verrons-nous la rue des poiriers ou la rue des bleuets... À San Francisco, cette source de nourriture est répertoriée et une partie des récoltes va aux plus démunis.

Recommandation #5 : Mieux utiliser l'espace public pour y ajouter des végétaux par l'implantation, par exemple, de rues partagées, et en utilisant les végétaux comme mesure de réduction de la vitesse automobile et comme système sécurisant les piétons et les cyclistes

Conclusion

La forte demande pour les espaces habitables et commerciaux du centre-ville requière une utilisation optimale des surfaces disponibles. Une telle densification sera, cependant, accompagné d'effets collatéraux néfastes sur l'écologie urbaine si des mesures de mitigation ne sont pas mises en place de façon concomitante. Pour cette raison, plusieurs villes du monde se sont dotées de philosophies de densification à l'échelle humaine et tournées vers l'avenir. Celles-ci comprennent des objectifs de végétalisation et des moyens flexibles et adaptés pour les atteindre et en contrôler leur pérennité.

La rédaction de ce mémoire poursuivait trois objectifs :

- 1- Reconnaître la nécessité d'augmenter la présence de végétaux dans Saint-Roch. Or, particulièrement pour la zone du PPU de St-Roch, la présence de végétaux est la solution indiquée pour réduire les effets d'îlots de chaleur et diminuer la concentration de polluants atmosphériques. Bien que le Conseil d'arrondissement de La Cité-Limoilou a adopté (CA1-2010-0097) le plan d'action du plan directeur du quartier Saint-Roch dont une section, portant sur l'amélioration de la qualité de l'environnement, vise justement l'implantation de davantage de végétation, le PPU n'en fait pas mention;
- 2- Identifier des stratégies pour se fixer des objectifs de végétalisation chiffrés à atteindre. Les grilles de spécification, un outil déjà disponible et compris de tous, devraient davantage être utilisés à cette fin mais les pourcentages devraient être augmentés et l'approche devrait être modifiée. À ce titre, l'approche des Green Factor pourrait être adaptée aux contraintes de Québec;
- 3- Faire comprendre que végétaliser est possible dans Saint-Roch en autant que l'on sorte des paradigmes de l'aménagement urbain ayant prévalu jusqu'ici et en faisant preuve de créativité. La réfection des rues ne doit plus se faire en répétant l'aménagement datant du siècle passé. Plusieurs solutions s'offrent aux administrateurs, aux planificateurs, aux concepteurs et aux développeurs.



**MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR
GM DÉVELOPPEMENT**

**DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE
PORTANT SUR LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
ENTRÉE NORD DE LA VILLE – SAINT-ROCH**

27 NOVEMBRE 2012

Présentation de GM Développement

GM Développement inc. est une entreprise ayant son siège social dans le Nouvo St-Roch à Québec et qui œuvre de façon très active dans le secteur immobilier à titre de propriétaire, promoteur et gestionnaire.

L'entreprise a vu le jour en 1992 et ses activités sont principalement déployées dans la région de Québec, mais également de Montréal. Elle possède un parc immobilier de près de 1 500 000 de pieds carrés ainsi que 140 unités résidentielles. Elle est reconnue pour sa vision, la qualité de ses projets et son rôle majeur dans la revitalisation du quartier St-Roch à Québec, créant ainsi un endroit différent où commerçants, résidents et employés de bureau se côtoient dans une ambiance unique.

Depuis maintenant plus d'une décennie, GM Développement a fait le choix d'être un acteur de premier plan dans la revitalisation et la relance du centre-ville de Québec.

Achetant et rénovant des édifices, GM Développement a réalisé de nombreux immeubles de qualité, à bureau et résidentiel, investissant pour soutenir l'arrivée et le maintien de commerces attractifs, accessibles et exclusifs.

Notre vision du Programme particulier d'urbanisme (PPU) déposé par la Ville de Québec et de St-Roch

Le PPU proposé comporte plusieurs bonnes nouvelles pour le secteur. Le réaménagement du Parc Victoria, la réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres et la réalisation d'un réaménagement majeur à la Place Jacques-Cartier incluant le double sens de la rue St-Joseph sont autant de projets qui contribueront à améliorer le paysage urbain pour les personnes qui y habitent ou y transitent.

Ces projets permettront de rehausser de manière importante l'entrée nord de la ville.

Par ailleurs, des défis majeurs demeurent.

St-Roch n'est pas en croissance d'espaces à bureaux occupés. Le secteur n'est allé chercher que 5 % de toute l'absorption de Québec depuis 2008, comparativement à 25 % pour le pôle Laurier et 30 % pour le secteur Lebourgneuf.

La population résidentielle du quartier stagne, au mieux, et commence à montrer une diminution depuis 2006.

Plusieurs commerces, de proximité ou de destination, connaissent des difficultés et méritent d'être mieux soutenus. De plus, un taux de vacances de près de 20 % des espaces de commerce de détail n'ont pas jamais trouvé preneur dans les 10 dernières années.

Le quartier, au chapitre de son accessibilité, est encore et toujours enclavé, malgré les multiples demandes formulées par plusieurs acteurs du quartier auprès des décideurs concernés.

En 2010, la Société de développement commercial du centre-ville de Québec a tenu un important événement : le Sommet Actions-St-Roch. De toutes les conclusions de cet exercice de consultation et de concertation des forces vives du secteur, une recommandation incontournable a émergé sous différentes formes et de manière répétée, la densification.

Cette idée est simple et elle est partagée par à peu près tous les entrepreneurs culturels, les commerçants, les dirigeants d'entreprises, les investisseurs et plusieurs résidents : St-Roch, pour réussir, doit avoir une population locale beaucoup plus importante. Bref, il faut densifier St-Roch au niveau résidentiel, cela devient urgent pour la vitalité actuelle et future du centre-ville de Québec.

La densification résidentielle de St-Roch : Pourquoi?

Pour soutenir le développement de St-Roch, le PPU doit selon nous aller plus loin, offrir des outils supplémentaires pour poursuivre sa relance. Cette relance, pour qu'elle soit durable, passera par une densification résidentielle de St-Roch. Une population locale plus importante constitue la clé de la prospérité du centre-ville de Québec. L'adoption du PPU est une occasion à ne pas manquer. La situation de St-Roch demande que la Ville envoie un signal très clair quant à sa volonté que son centre-ville fonctionne et soit attrayant.

Pour soutenir une vitalité commerciale dans le centre-ville, l'achalandage provient principalement de deux destinations : en provenance du quartier ou en provenance du reste de la région. Cette dernière clientèle se déplace très généralement en automobile et requiert donc une offre généreuse en cases de stationnements. Par ailleurs, St-Roch connaît actuellement un surplus d'espaces de commerces au détail qui ne demandent qu'à être comblés.

Pour fidéliser les entreprises au centre-ville, ces dernières doivent être en mesure d'attirer et de retenir des employés qui souhaitent vivre près de leur lieu de travail. C'est en fait, un des grands principes d'un écoquartier

Pour qu'une réelle mixité s'instaure dans le quartier, cela demande que de nouveaux résidents s'y installent. L'ajout en nombre de nouveaux résidents contribuera à l'accroissement du sentiment de sécurité dans le quartier.

Pour qu'un centre-ville soit de qualité et qu'il fonctionne, et pas seulement de 9 à 5, cela suppose qu'il soit habité et animé en tout temps. C'est une population locale diversifiée et en nombre suffisant qui rendra cela possible.

La vie culturelle de St-Roch se nourrit de théâtre (La Bordée), d'arts visuels contemporains (le complexe Méduse), de galeries d'art (Molinas), de salles de spectacles (L'Impérial, Le Cercle). Pour ces entreprises culturelles qui donnent aussi sa couleur à St-Roch, l'ajout de nouveaux résidents dans le centre-ville sera une excellente nouvelle.

Un centre-ville dynamique attirera de nouveaux commerces, autant de proximité que de destination. Les résidents actuels bénéficieront de cet enrichissement de l'offre commerciale. Les commerces actuels bénéficieront de la hausse de l'achalandage qui sera ainsi induite.

Un pôle en croissance attire les investisseurs, presque naturellement. Étant donné le coût exorbitant des terrains dans le centre-ville, si un promoteur ne peut pas élever son immeuble à plus que trois ou quatre étages, rien ne se construira dans St-Roch. Il faut pouvoir densifier le centre-ville, il faut permettre aux investisseurs de faire de St-Roch un lieu accueillant de qualité. La Ville, avec ses comités, s'assurera de la qualité des immeubles, les investisseurs s'assureront de remplir leurs immeubles résidentiels d'une nouvelle population qui viendra enrichir le secteur.

La population est vieillissante à Québec, encore plus que dans le reste du Québec, parce que de nombreux retraités des villes de l'Est-du-Québec choisissent de s'y établir pour profiter d'une offre culturelle et événementielle plus importante que dans leur région d'origine. Il faut absolument que ces retraités, qu'ils soient de la région ou de l'Est-du-Québec, choisissent le

centre-ville de Québec. C'est une occasion à ne pas manquer. Pour les attirer, il faut avoir des produits immobiliers de qualité à leur offrir.

La Ville de Québec, avec notamment son Plan de mobilité durable, a clairement indiqué sa volonté de faire sa part pour relever ce défi mondial du développement durable. La ville souhaite voir augmenter l'utilisation par la population du transport en commun et des transports actifs, comme la marche ou le vélo. La densification résidentielle du centre-ville y contribuera directement : les réseaux de transport en commun y sont efficaces et fréquents et à peu près tous les services y sont à distance de marche ou de vélo.

Collectivement, l'étalement urbain est nuisible : le développement en périphérie nécessite de construire de nouvelles infrastructures d'égout, aqueduc et de voirie, souvent pour desservir une fraction de la population que l'on retrouve au centre-ville. Lorsque l'on développe au centre-ville, il ne reste qu'à se raccorder aux réseaux existants : pas de nouvelles conduites, pas de nouvelles rues. Pour le budget de la Ville, donc pour les contribuables, c'est infiniment mieux. Bref, pour contrer l'étalement urbain à Québec, il faut densifier le centre-ville.

Finalement, la Ville veut déployer des écoquartiers à Québec, notamment parce que c'est un modèle de développement urbain qui met le développement durable à l'avant-plan. Un écoquartier se définit essentiellement comme un lieu où les résidents peuvent, à distance de marche, pratiquer leur loisir, faire leurs emplettes de toutes sortes et aller travailler. Il appert que c'est aussi la définition du centre-ville de Québec. S'il faut développer d'autres écoquartiers à Québec, il faudrait placer au moins autant d'énergies à assurer la vitalité du seul écoquartier qui existe déjà à Québec, c'est -à dire son centre-ville.

Nos recommandations

En premier lieu, nous croyons que le PPU déposé par la Ville mérite d'être adopté avec ses composantes actuelles incluant la double voie sur St-Joseph entre Dorchester et de la Couronne.

Deuxièmement, nous croyons que ce PPU doit être l'occasion d'aller plus loin. La Ville et le gouvernement du Québec ont beaucoup investi dans St-Roch depuis 10 ans. Il est maintenant temps de rentabiliser ces investissements publics. Le PPU devrait donc permettre la construction d'immeubles résidentiels de 10 étages sur de la Couronne et Dorchester, soit l'entrée nord du centre-ville, comme ce que l'on retrouve sur l'artère constituant l'entrée ouest du quartier, soit le boulevard Charest. Cela permettra l'accroissement de la population dont nous avons tant besoin. Il n'y pas vraiment d'autres endroits, dans le territoire de ce PPU, où on peut le faire.

Troisièmement, nous croyons qu'un autre PPU devrait être déposé par la Ville, une fois celui-ci adopté, pour couvrir le territoire non couvert de St-Roch et se concentrer sur la densification résidentielle du centre-ville au complet.

**Mémoire sur la mixité sociale, la socialisation et le profilage
Comité de citoyens de Saint-Roch**

Dans le cadre de la consultation publique sur le
Programme particulier d'urbanisme (PPU) - Entrée de ville Saint-Roch



Rédigé par
Anne-Marie Bonneville
Fabien Gautrais
Pierre Frappier

Avec la participation de
La Table de quartier l'EnGrEnAgE

27 novembre 2012
Québec

Table des matières

Préface	3
Chapitre 1 : La mixité sociale, à prendre en considération dans l'urbanisme	4
1.1 L'environnement physique et social ; Un impact sur le concept de qualité de vie et sur la santé de la population locale.....	4
1.2 La population doit s'approprier le développement dans Saint-Roch.....	4
1.3 Le développement dans Saint-Roch doit être inclusif	6
Chapitre 2 : La mixité sociale, à valoriser dans le PPU - entrée de Ville Saint-Roch.....	8
2.1 Les lieux de socialisation favorisent la mixité sociale.....	8
2.2 La densification et l'enjeu de cohabitation	9
2.3 La densification doit être inclusive	10
Conclusion	11
Bibliographie.....	12
Annexe : Résumé du mémoire sur la mixité sociale, la socialisation et le profilage	13

Préface

Dans les objectifs du Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de Ville Saint-Roch, on retrouve la projection à long terme d'un urbanisme ayant un impact sur la cohabitation entre les personnes résidant et côtoyant un quartier. Or, *«la sensibilisation aux liens existant entre l'aménagement de nos environnements naturels et bâtis, d'une part, et le développement économique et social, d'autre part, s'avère un incontournable sur le chemin du développement de collectivités plus durables.»* (Gouvernement du Québec, 2012, p.79)

En ce sens, les changements proposés dans le programme particulier d'urbanisme et mis en consultation publique auront inexorablement un impact sur les conditions du vivre ensemble dans le quartier. Étant donné que Saint-Roch est habité d'une pléthore de réalités sociales et économiques, il nous est apparu primordial de regarder les changements proposés dans le quartier sous l'angle de la mixité sociale, la socialisation et le profilage.

Dans Saint-Roch, la mixité sociale c'est la cohabitation constructive entre les soupes populaires et les restos chics, entre les étudiants et ceux qui apprennent dans la rue, entre les personnes de tout âge, de toute origine, et de styles de vie différents, entre ceux qui côtoient le quartier, ceux qui décident d'y emménager et ceux qui sont dans le quartier depuis longtemps (Forum sur la mixité social, 2010). Ainsi, *«les caractéristiques fonctionnelles du territoire présentent une diversité d'usages et une densité d'occupation propres à un centre-ville»* (PPU, Portrait général, p.1). Toutefois, le simple fait qu'une mixité de personnes se côtoie dans un quartier aux multiples fonctions ne permet pas d'atteindre une réelle mixité sociale. Il faut viser une cohabitation harmonieuse, par le biais d'une meilleure connaissance mutuelle des acteurs du quartier et le rehaussement du sentiment de sécurité, ce qui constitue le réel défi auquel on doit faire face quotidiennement.

Bien que la mixité sociale soit un défi constant, ses avantages pour une population sont très nombreux, puisque cela favorise l'interaction sociale et la création de capital social, ce qui renforce inéluctablement la cohésion sociale. De surcroît, c'est l'égalité des chances qui est favorisé en évitant la stigmatisation et la ghettoïsation des personnes vulnérables ou marginalisées. En outre, cela favorise l'apprentissage de la tolérance ainsi que l'appropriation des différences. Enfin, cela permet une durabilité des interventions pour le développement urbain.

Bref, cela implique une vie de quartier riche et diversifiée à laquelle tout le monde participe au quotidien, à sa façon. Toutefois, pour garder un équilibre et une mixité sociale, il faut que toute la population de Saint-Roch, peu importe son statut socio-économique, son origine ou ses capacités, puisse bénéficier de la revitalisation du quartier et de son développement social et économique.

Chapitre 1 : La mixité sociale, à prendre en considération dans l'urbanisme.

1.1 L'environnement physique et social : Un impact sur le concept de qualité de vie et sur la santé de la population locale.

Selon Pampalon, la santé peut être influencée par quatre déterminants distincts : Structure du système de santé, facteurs biologiques, habitudes de vie ainsi que l'environnement physique et social. En proposant des changements dans l'urbanisme de Saint-Roch, on vient directement influencer un de ces déterminants et, par le fait même, la santé de la population locale. *«Une politique d'aménagement qui réussit à conjuguer efficacité, équité et qualité de l'environnement devrait contribuer à faire croître l'espérance de vie en bonne santé, la santé étant peut-être le meilleur indicateur de qualité de vie»* (PDAD, 2003; p.343). En d'autres mots, un quartier en santé favorise la santé des individus qui la composent.

«Un développement durable tient compte des aspects culturels, économiques, environnementaux et sociaux d'une question ou d'un projet. Les actions retenues doivent s'insérer dans une approche de solution globale. Une telle approche repose sur la vigilance des acteurs qui interviennent dans le développement urbain pour qu'une évaluation des impacts des projets de développement sur le milieu naturel et la santé précède leur réalisation» (PDAD, 2003, p.23)

Revitaliser Saint-Roch, c'est aussi offrir une qualité de vie aux résidents qui sont dans Saint-Roch. Par contre, cette citation illustre l'importance de déterminer les impacts de l'urbanisme dans les dynamiques d'un quartier. **Nous nous questionnons à savoir si les changements proposés dans le PPU entrée de Ville Saint-Roch prennent en compte la mixité sociale présente et souhaitée dans le quartier.** Pourtant, c'est directement la santé de la population locale qui est en jeu. Ainsi, une personne plus vulnérable, tant sur le plan de la santé que sur le plan économique et social, sera davantage fragilisée par un urbanisme qui ne tient pas compte des réalités économiques et sociales d'un quartier. Cela est d'autant plus important dans le quartier Saint-Roch, où une mixité de populations évolue.

1.2 La population doit s'approprier le développement dans Saint-Roch

Lorsqu'on parle de mixité sociale, ce sont les résidents d'un quartier qui doivent la définir et ce ne doit pas être une vision imposée. Par exemple, le concept de technoculture dans le quartier Saint-Roch est affirmé sans que les citoyens ou les résidents n'aient été consultés. *«Ce concept (en parlant de la technoculture) constitue une assise sur laquelle la Ville s'appuiera pour affirmer l'identité du quartier Saint-Roch comme espace de rassemblement et de synergie des domaines culturels et technologiques.»* (PPU, Visions et orientations, p.7).

Or, l'urbanisme durable dit qu'il est essentiel de consulter la population pour qu'elle s'approprie le développement de leur quartier. C'est l'équilibre et la mixité sociale qui est en jeu, puisque cela a un impact sur la cohabitation dans le quartier Saint-Roch.

« Les attentes légitimes des populations sont de plus en plus nombreuses et diversifiées. Leurs conséquences sur l'environnement sont de ce fait plus variées et complexes. Les conditions du «vivre ensemble» et la qualité de la vie sont en jeu. Répondre à des objectifs à court et moyen terme en préservant le long terme : tel est le défi que doit relever l'élu au quotidien. » (Gouvernement de France, 2007, dans Gouvernement du Québec, 2012).

On peut alors se demander qui, avec le PPU, s'approprie réellement la vision de l'avenir de Saint-Roch : Les travailleurs ? Les touristes ? Les commerçants ? Et les résidents de Saint-Roch dans tout cela ? Ces derniers doivent s'approprier cette vision de l'avenir de leur quartier. C'est la qualité du « vivre ensemble » qui est en jeu. Il faut écouter la mixité des besoins de la population.

La plus-value de l'appropriation des changements par les citoyens concerne la durabilité, la pérennité et la cohérence à long terme des projets dans un quartier. *«La Loi sur le développement durable (LDD) reconnaît que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes qui les représentent sont nécessaires pour définir une vision concertée du développement et pour assurer sa durabilité sur les plans environnemental, social et économique.»* (Gouvernement du Québec, 2011e dans Gouvernement du Québec, 2012).

« Un urbanisme durable offre notamment une typologie résidentielle diversifiée et développe le caractère distinctif et le sentiment d'appartenance de la communauté » (Gouvernement du Québec, 2012). **Donc, les changements apportés au PPU entrée de ville Saint-Roch ont un impact direct sur l'identité du quartier ainsi que le sentiment d'appartenance.** Un développement harmonieux favorisera ainsi la rétention et l'implication des résidents, des travailleurs, des touristes et des commerçants dans le quartier.

On dit que le PPU est en consultation mais en quoi consulte-t-il si le processus de construction est déjà enclenché avant la validation citoyenne? Or, le principe de consultation est faussé ce qui freine largement l'implication de la population. Pourtant, *«la participation publique implique une communication réciproque entre les autorités municipales et les citoyens à toutes les étapes du processus. La consultation publique constitue un instrument d'enrichissement et de bonification du processus décisionnel. La démarche de consultation est un processus interactif et répétitif ayant pour objectifs d'obtenir les points de vue des gens, de les prendre en considération, de fournir à ces derniers l'occasion d'influer sur les décisions. Elle s'inscrit dans un mode de gestion qui comprend des étapes et des délais incompressibles.»* (Gouvernement du Québec, 2012, p.76).

Ce principe énoncé par le Gouvernement du Québec est fort utopique. Le processus entourant la consultation publique sur le PPU entrée de Ville Saint-Roch le confirme. Nous croyons fermement qu'il est du devoir de la ville de mettre tous les moyens en place afin d'informer adéquatement la population locale, ce qui n'est présentement pas le cas. La

mobilisation est d'autant plus complexe dans Saint-Roch de par sa mixité sociale. **Le concept d'urbanisme est difficile à s'approprier pour les personnes marginalisées ou ayant un faible taux de scolarisation et le mémoire ainsi que la prise de parole en consultation publique sont des moyens d'actions difficiles à s'approprier.**

Bref, nous déplorons que les intérêts de la population locale soient si peu pris en compte. Pourtant, *« le développement et l'aménagement du territoire doivent de plus en plus composer avec l'enjeu de l'acceptabilité sociale des projets ou des interventions publiques. »* (Gouvernement du Québec, 2012, p.75) Les conséquences portent autant sur le principe démocratique de la vie du quartier, que sur l'appropriation et le sentiment d'appartenance.

1.3 Le développement dans Saint-Roch doit être inclusif

Tel qu'énoncé ci-dessus, à défaut de ne pas tenir compte d'une partie des habitants de Saint-Roch, le processus entourant le PPU exclue. **Nous craignons alors que le développement et l'urbanisation aient un impact indirect mais bien réel sur l'inclusion ou l'exclusion des personnes plus vulnérables.**

Visant l'intérêt commun, les représentants politiques se doivent d'inclure chacune des populations sur son territoire. Ses projets de développement ont vocation à être partagé par chaque population composant le quartier. Or, nous connaissons les caractéristiques de Saint-Roch, son histoire et ses citoyens. On repère au sein du quartier Saint-Roch la présence, par le passé mais aussi actuellement, de personnes plus défavorisées que dans aucun autre quartier de la ville de Québec (CSSSVC, 2001). Rejoindre toutes les populations lors d'une concertation nécessite alors une vigilance accrue envers ces publics défavorisés et la considération de leur avis.

Notre inquiétude réside dans le fait que, non seulement l'ambition d'un pôle technoculturel est loin de leur préoccupation, mais aussi dans le fait que les choix d'orientations du PPU ne spécifie à aucun moment leur considération. Nous savons pertinemment que le rayonnement de la ville à l'international et la technoculture envisagée influencent le tourisme, les classes dominantes, mais bien peu directement le reste de la population. **Plus encore, l'opposition de catégories de population ne peut que favoriser des problèmes de cohabitation.** Peut-être que l'effet escompté est le tassement, souhaité ou subi, mais le tassement de cette classe défavorisée. Nous souhaitons alors attirer votre vigilance sur l'importance de considérer les intérêts de chaque population, au risque d'engendrer des zones de tensions.

Le PPU parle d'attractivité, mais encore faut-il retenir ceux qui sont déjà dans Saint-Roch et s'assurer qu'ils y restent. Il faut préciser que le quartier compte près de 8 000 résidents et le nombre de travailleurs a augmenté pour atteindre 12 000 à ce jour. **Comment, dans une dynamique aussi particulière, s'assurer que la population locale garde son identité et ne soit pas dénaturisée par les influences extérieures ?**

«Fondement d'un centre-ville, la mixité qu'on y trouve n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités non résidentielles à clientèle régionale engendre des problématiques diverses liées au regroupement de l'activité urbaine, notamment en matière de circulation, de demande accrue de stationnement, de sécurité urbaine et autres. Le maintien d'une cohabitation acceptable de ces fonctions avec la vocation résidentielle est la base d'un milieu de vie habité et attirant» (PPU, Portrait général, p.2) D'où l'intérêt de prendre en compte chaque population du quartier : travailleurs, résidents, clients des commerces et des services, habitués des lieux, etc.

Par ailleurs, en tant qu'acteurs du développement social du quartier Saint-Roch, nous remarquons déjà un certain profilage social envers les populations marginalisées. Nous craignons alors une augmentation du nombre de personnes susceptibles de subir ce profilage. Selon nous, le concept de technoculture et l'attractivité des touristes visée tasse la pauvreté. Cette vision élitiste demande un capital culturel et économique valorisé et peut engendrer la frustration des populations dévalorisées et la volonté de profilage discriminatoire par voie de conséquence.

Pour un développement inclusif, il faut jouer sur le sentiment de sécurité. *« Plus que tout autre aspect de l'aménagement urbain, la sécurité et le sentiment de sécurité éprouvé par la population sont le gage de milieux de vie de qualité »* (PDAD, 2003, p.86). Or, *«la responsabilisation du milieu et le développement du sentiment d'appartenance contribuent à l'établissement de la sécurité»* (PDAD, 2003, p.86). **Voilà pourquoi nous revendiquons la prise en compte des intérêts de chacun vers une amélioration de la qualité de vie dans Saint-Roch.**

Chapitre 2 : La mixité sociale, à valoriser dans le PPU - entrée de Ville Saint-Roch

2.1 Les lieux de socialisation favorisent la mixité sociale

Tout comme le parvis de l'église Saint-Roch, le parc Victoria et le Jardin Saint-Roch, la place Jacques-Cartier constitue, à ce jour, un pôle de socialisation important favorisant les échanges entre les diverses personnes évoluant dans Saint-Roch. La socialisation, c'est le fait d'établir des liens avec son entourage et d'apprendre à vivre en société, tout en intégrant les normes et les valeurs du milieu. **Les places publiques sont des endroits où il est possible de socialiser, donc de s'intégrer socialement, de développer des relations sociales et de cohabiter avec toutes les populations d'un quartier.**

De façon globale, dans son PDAD, la Ville de Québec souhaite, pour le Centre-Ville, «poursuivre ses efforts en vue de l'amélioration et de la création de places publiques et parcs » (PDAD, 2003, p.224) « Avec les parcs Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres et de la Jeunesse ainsi que le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le quartier Saint-Roch est très bien pourvu en espaces de loisirs et de détente » (PPU, Lieux publics, p.1). Toutefois, ces espaces sont complémentaires, permettant un type de socialisation centré sur les loisirs et sont situés en périphérie du milieu résidentiel. **Très peu d'espaces publics existent au sud du quartier, où cohabitent quotidiennement la majorité des citoyens de Saint-Roch. C'est pourquoi il est essentiel de conserver la Place Jacques-Cartier comme lieu public ; ce lieu de rencontre donne un caractère humain au quartier Saint-Roch et il permet aux intervenants et travailleurs de milieu de rejoindre la population à risque de marginalisation et d'exclusion afin d'agir en prévention.**

« Lieu de convergence de la population du quartier et de la ville, la place Jacques-Cartier a été conçue à ses origines comme lieu de rassemblement ». De plus, «dans le cadre d'un projet de développement sur le site, le caractère public de la place existante devra être maintenu, voire renforcé » (PPU, Lieux publics, p.2). Il s'agit de notre plus grand souhait. Toutefois, nous sommes incertains de la concrétisation et du renforcement d'une place publique. Si tel est le cas, **la population doit pouvoir s'approprier ce lieu public et, pour ce faire, doit être partie prenante de la conceptualisation des parcs et espaces publics.**

« La localisation stratégique de la place Jacques-Cartier et son potentiel de développement urbain commandent une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place » (PPU, Visions et orientations, p.2). Nous y voyons une contradiction inquiétante quant à la future vocation de la place Jacques-Cartier. De plus, il est fait mention du « nouvel espace public traversant l'îlot » comme d'un simple « passage piétonnier ». Évidemment, l'arrivée du terminus d'autobus demandera de s'assurer de meilleures connexions pour les piétons, mais sans oublier le but premier de cette place. **Pour les citoyens, la vocation de la place publique doit être maintenue, pour valoriser la mixité sociale dans le quartier Saint-Roch, tout en permettant des lieux de rencontres inclusifs. Nous souhaitons donc voir un espace public intéressant et agréable à fréquenter.**

Bref, il est fait mention « d'aménagement complet de la place (Jacques-Cartier) » mais la perspective n'est pas décrite. Nous sommes inquiets de la façon dont est présenté le réaménagement de la place Jacques-Cartier et souhaitons que cela demeure un endroit de socialisation important.

2.2 La densification et l'enjeu de cohabitation

Le terme mixité sociale dépasse la simple référence à la diversité sociale et suppose une interaction voire une collaboration entre les différents acteurs. La mixité réfère à un idéal qui implique de « vivre ensemble » plutôt que « côte-à-côte » et de ce fait, représente un immense défi. Annick Tander et Jean-Claude Toubon ajoutent à cela une notion d'équilibre harmonieux où la diversité est synonyme de richesse humaine et de développement global. Non suffisants pour induire la mixité sociale, l'aménagement du territoire doit permettre des lieux de socialisation, des services pour tous et des logements accessibles à tous afin de favoriser cette cohabitation.

Sur les mêmes principes que ce que nous dénonçons pour la place Jacques-Cartier et le risque de ne pas inclure toutes les populations pour un développement partagé, nous souhaitons souligner que le projet concernant la Pointe-aux-lièvres nous enthousiasme d'emblée. **La mise en valeur des terrains désaffectés de la Pointe-aux-lièvres semble favoriser la mixité et la socialisation par la volonté d'éco-quartier responsable et de faire cohabiter diverses populations par l'accessibilité à des logements à différents prix.** Toutefois, nous nous inquiétons quant au pourcentage de logements sociaux inclus dans le projet, et à la concrétisation des valeurs sous-tendues à un éco-quartier. Ainsi, il nous paraît contradictoire que les bâtiments aient une hauteur dépassant les quatre étages, nécessitant ainsi des ascenseurs. **Nous nous questionnons donc si l'éco-quartier respectera réellement les valeurs et les normes souhaitées avec une vie citoyenne et un urbanisme à l'échelle humaine. C'est pourquoi nous souhaitons que la hauteur permise à l'éco-quartier ne dépasse pas les 4 étages.**

De plus, pour accueillir les familles, nous souhaitons souligner l'effort pour *« ajouter de nouvelles structures d'accueil en matière de loisirs, en plus de bonifier l'aménagement paysager et les installations de jeux. La construction d'un nouveau centre de loisirs, muni d'une piscine sur une partie des terrains de stationnement permettrait de mieux desservir la population de Saint-Roch »* (PPU, Vision et orientations, p.5). **En terme de mixité sociale, nous pensons qu'il est de bon augure de consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics.** L'accessibilité à ce parc public vers Limoilou et le centre-ville Saint-Roch sera alors l'outil adéquat pour favoriser ensuite le vivre-ensemble. Les citoyens, les touristes n'auraient plus d'axes autoroutiers dangereux à traverser et la cohabitation entre piétons et automobilistes sera améliorée, même si plusieurs actions doivent encore être posées pour favoriser les transports actifs dans Saint-Roch (bicyclettes, piétons, etc.).

Enfin, nous souhaitons attirer votre attention sur la sécurité des familles, des personnes à mobilité réduite et des piétons en général. **Ainsi, il y a un grand besoin de s'assurer que l'espace pour la gare d'autobus sur du Roi soit sécuritaire. En ce sens, le désir de mettre un double-sens sur Saint-Joseph devant la bibliothèque Gabrielle-Roy nous semble complètement inadéquat, surtout lorsqu'on considère que la Ville souhaite en faire un pôle culturel important.** Il ne s'agira que d'un pôle enclavé et dangereux d'accès avec une forte circulation routière autour (Dorchester, de la Couronne, terminus d'autobus du Roi et double-sens Saint-Joseph).

2.3 La densification doit être inclusive

Nous souhaitons d'emblée préciser que la densification faite à tout prix joue directement sur la qualité de vie des gens et de leur santé. Il nous apparaît donc important d'être prudent afin d'éviter la ghettoïsation des problématiques sociales et la gentrification. De plus, **il n'y a pas qu'une façon de concevoir la densification. Celle prônée par la PPU, soit la construction de deux tours, l'une sur la place Jacques-Cartier et l'autre près de la Croix rouge, ainsi que l'augmentation de la hauteur permise dans le zonage, nous semble tout à fait inadéquate.** Nous y voyons un réel danger, puisque ces tours risquent d'être les premières d'une lignée. Il risque d'y avoir de la spéculation et les prix des loyers vont augmenter. Peu de personnes de la classe moyenne habitent le quartier Saint-Roch, ce qui est questionnable en termes de mixité sociale. Il faut donc éviter la hausse de loyers pour permettre aux gens à revenus moyens de vivre dans Saint-Roch, dans du logement locatif.

«La densification ne se fait pas sans impact sur le bâtiment résidentiel traditionnel. La recherche d'un équilibre entre la préservation des structures permanentes de l'environnement bâti, une offre résidentielle de qualité et l'élaboration de projets rentables économiquement constitue l'argument sur lequel la Ville appuiera ses décisions en matière de consolidation du bâti» (PPU, portrait général, p.2). Cela nous semble contradictoire puisque les tours qui seront construites seront très différentes du bâti existant, et l'équilibre ne sera pas harmonieux. **Nous ne recommandons donc pas le changement de zonage vers le 60m dans le quartier, mais demandons plutôt une hauteur plus respectueuse de la trame urbaine environnante à l'échelle humaine, soit sept à huit étages.**

Dans le PPU, on parle de mixité au sein des projets d'habitation ; *«Associant souvent une composante non-résidentielle, ces projets illustrent la mixité souhaitée au cœur du centre-ville»* (PPU, Portrait général, p.2). Au-delà de cela, le maintien d'un haut pourcentage en logements sociaux permet à une partie de la population moins favorisée économiquement d'habiter le quartier. Il s'agit de la base pour maintenir une mixité sociale.

«Bien que la loi ne l'exige pas, une municipalité peut, relativement à sa stratégie de gestion de la fonction résidentielle, concevoir une politique en matière d'habitation formulant les principes qui guideront son action dans ce domaine en cohérence avec son plan d'urbanisme. Une telle politique peut contenir des stratégies visant notamment l'accession à la propriété, la

rénovation et l'entretien du bâti, le développement du logement social et abordable, ou encore la qualité de la vie urbaine. Ainsi, une municipalité peut acquérir des immeubles et dicter les critères qui doivent présider à leur développement, par exemple, en consacrant 33 % de l'espace à la propriété de type copropriété, 33 % à la maison de ville et 33 % au logement social.» (Gouvernement du Québec, 2012, p.66) Étant donné que *«l'accroissement et l'amélioration de l'offre résidentielle demeurent la priorité dans la poursuite du développement de Saint-Roch»* (PPU, Vision et orientations, p.3), **légiférer le maintien d'un pourcentage de logements sociaux autour de 30% nous apparaît le moyen idéal dans le maintien d'une mixité sociale.** Il faut préciser qu'avec plus de 700 logements proposés à la Pointe-aux-Lièvres, cela aura un grand impact en terme de densification du quartier qui compte présentement 8000 résidents. Cela fera donc drastiquement chuter le pourcentage de logements sociaux.

Notons que le revenu moyen dans Saint-Roch est de 21 899\$ contre 27 048\$ pour l'Arrondissement La Cité Limoilou. De plus, 29,7% de la population vit sous le seuil de faible revenu avant impôt, contre 22,2% pour l'Arrondissement La Cité Limoilou. (CSSSVC, Portrait de défavorisation, 2006). **La densification se doit donc de tenir compte des particularités socio-économiques du quartier et de favoriser la mixité sociale.**

Conclusion

Bref, ce mémoire présente les impacts des changements dans l'urbanisme de Saint-Roch sur ses réalités sociales. L'équilibre est toujours à bâtir entre les différents acteurs qui font partis de la mixité sociale. En espérant sincèrement que vous prendrez en considération nos recommandations pour augmenter la qualité de vie dans le quartier, et favoriser la cohabitation entre toutes les populations qui font de Saint-Roch une mosaïque vivante.

Bibliographie

BLAIS, Pierre, Isabelle BOUCHER et Alain CARON (2012). *L'urbanisme durable : Enjeux, pratiques et outils d'intervention*. Ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire, coll. « Planification territoriale et développement durable », 93 p. [www.mamrot.gouv.qc.ca].

Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch (2010) *Forum citoyen sur la mixité*. [http://engrenagesaintroch.org/site/?page_id=169].

Ville de Québec ; Service de l'aménagement du territoire (2012) *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch*. [http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ppu_stroch/index.aspx]

Ville de Québec (2003) *Plan directeur d'aménagement et de développement*. [http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/pdad/index.aspx#pdad].

CSSS de la Vieille-Capitale (2006) *Portrait de défavorisation du CSSS de la Vieille Capitale*. [<http://www.csssvc.qc.ca/organisation/territoire.php>].

TANDER, Annick, TOUBON, Jean-Claude, « Mixité sociale et politiques de peuplement... », *Sociétés contemporaines*, 1999 [http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/socco_1150-1944_1999_num_33_1_1751]

Annexe : Résumé du mémoire sur la mixité sociale, la socialisation et le profilage

Introduction :

- Comme tout changement dans l'urbanisme, le PPU a un impact sur le vivre-ensemble des communautés.
- La mixité sociale est très présente dans Saint-Roch et elle doit être privilégiée afin d'éviter la ghettoïsation et la gentrification.

Chapitre 1 : La mixité sociale : À prendre en considération dans l'urbanisme

1.1 L'environnement physique et social ; Un impact sur le concept de qualité de vie et sur la santé de la population locale

- Nous nous questionnons à savoir si les changements proposés dans le PPU entrée de Ville Saint-Roch prennent en compte la mixité sociale présente et souhaitée dans le quartier.
- Dans Saint-Roch, on retrouve des populations plus vulnérables alors il est d'autant plus important d'offrir une qualité de vie aux résidents.

Nous recommandons que les changements dans l'urbanisme effectués ou projetés prennent davantage compte des caractéristiques socio-économiques du quartier pour améliorer la qualité de vie des résidents.

1.2 Les populations doivent s'approprier le développement

- Les changements apportés au PPU entrée de ville Saint-Roch ont un impact direct sur l'identité du quartier ainsi que le sentiment d'appartenance.
- La loi sur le développement durable reconnaît que la participation et l'engagement des citoyens et des groupes sont nécessaires, entre autres pour la durabilité des interventions dans l'urbanisme.
- Le concept de technoculture a été plutôt imposé, ce qui illustre le sentiment des citoyens de désappropriation du développement dans Saint-Roch.
- La consultation publique n'est pas un moyen facile à s'approprier, surtout pour les populations plus vulnérables.

Nous recommandons la réelle prise en compte des intérêts de chacun des acteurs du quartier, surtout ceux les plus défavorisés, lors de cette consultation publique vers une amélioration du sentiment d'appartenance et un développement plus durable et mieux adaptés aux besoins des résidents.

1.3 Le développement dans Saint-Roch doit être inclusif

- Le PPU parle d'attractivité, mais encore faut-il retenir les résidents qui y sont déjà.
- La vision élitiste de la technoculture peut causer des frustrations chez la population vulnérabilisée. Cela ouvre la porte au profilage discriminatoire.
- Les frustrations occasionnées par un développement urbain qui n'est pas inclusif créent des tensions. Cela exerce un impact direct sur la qualité du milieu de vie et la cohabitation harmonieuse entre les populations de Saint-Roch.
- Nous craignons que le développement et l'urbanisation aient un impact indirect mais bien réel sur l'inclusion ou l'exclusion des personnes plus vulnérables.

Nous recommandons que le développement dans le quartier Saint-Roch soit plus inclusif afin d'éviter la gentrification.

Chapitre 2 : La mixité sociale : À valoriser dans le PPU – Entrée de ville Saint-Roch

2.1 Les lieux de socialisation favorisent la mixité sociale

- Les places publiques sont des endroits où il est possible de socialiser, donc de s'intégrer socialement, de développer des relations sociales et de cohabiter avec toutes les populations d'un quartier.
- Nous sommes inquiets que la place Jacques-Cartier devienne un simple passage venteux vers le terminus et peu agréable à fréquenter avec l'augmentation de la circulation routière autour et du vent dû à la hauteur projetée de la tour.
- Très peu d'espaces publics existent au sud du quartier.

Nous recommandons que la Place Jacques-Cartier demeure un espace public important et agréable à fréquenter alimentant la vie de quartier.

Nous recommandons que le zonage permis pour la construction d'un bâtiment sur la Place Jacques-Cartier ne dépasse pas les sept à huit étages et ne nuisent pas à la place publique.

Nous recommandons l'implication des résidents dans la conceptualisation de l'aménagement des parcs et espaces publics du quartier, dont la Place Jacques-Cartier, afin qu'ils puissent réellement s'approprier les espaces publics et que ces derniers répondent à leurs besoins.

2.2 La densification et l'enjeu de cohabitation

- La mise en valeur des terrains désaffectés de la Pointe-aux-lièvres semble favoriser la mixité et la socialisation par la volonté d'éco-quartier responsable et de faire cohabiter diverses populations par l'accessibilité à des logements à différents prix.
- Nous nous questionnons si l'éco-quartier respectera réellement les valeurs et les normes souhaitées avec une vie citoyenne et un urbanisme à l'échelle humaine.
- Nous sommes préoccupés par le manque de familles et de lieux publics adaptés à leurs besoins.
- Nous sommes préoccupés par l'augmentation de circulation autour de la Place Jacques-Cartier. Cela nous semble complètement inadéquat, surtout si on souhaite en faire un pôle culturel important.

Nous recommandons que la hauteur permise dans le projet d'éco-quartier ne dépasse pas les 4 étages.

Nous soutenons le désir de consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics pour favoriser la présence de familles dans le quartier.

Nous recommandons que l'espace pour le terminus d'autobus sur du Roi soit sécuritaire et adapté aux déplacements piétons.

Nous recommandons que la rue Saint-Joseph demeure à sens unique.

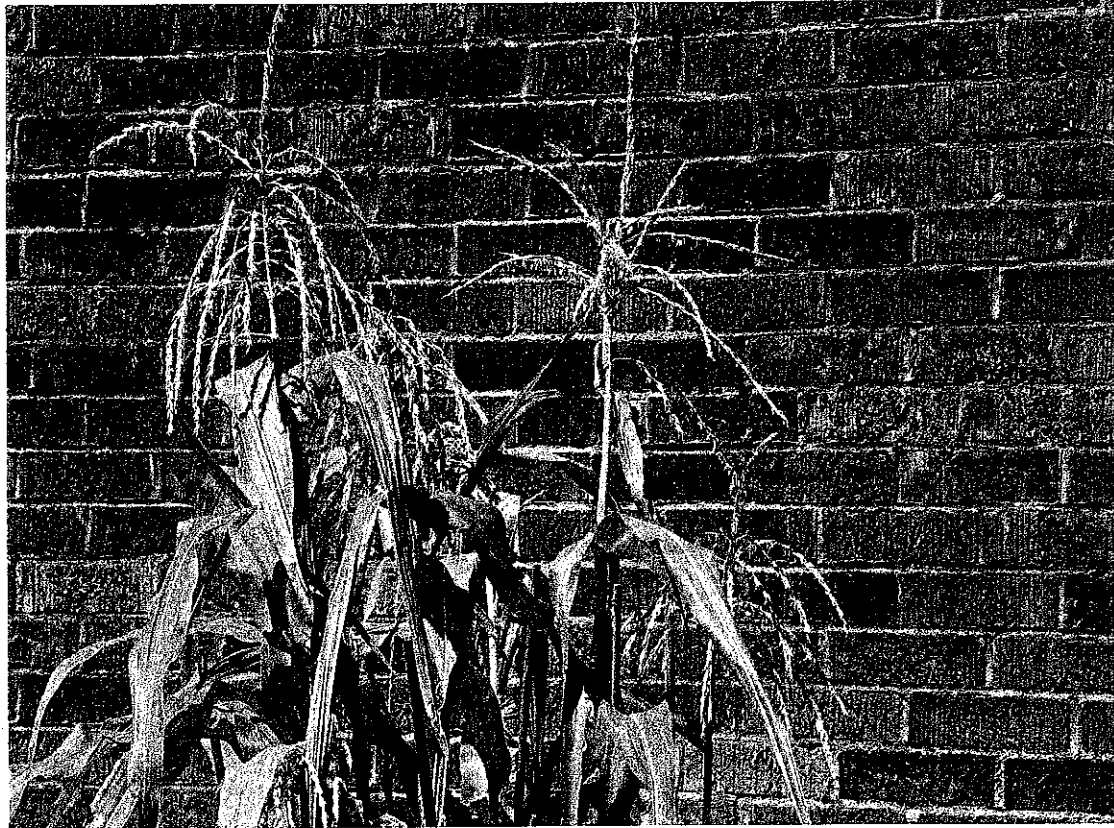
2.3 La densification doit être inclusive

- La densification prônée par la PPU, soit la construction de deux tours, l'une sur la place Jacques-Cartier et l'autre près de la Croix rouge, ainsi que l'augmentation de la hauteur permise dans le zonage, nous semble tout à fait inadéquate.
- Nous sommes inquiets que la densification se traduise par la construction de condos faisant augmenter le prix des loyers environnants.

Nous ne recommandons donc pas le changement de zonage vers le 60m, mais demandons plutôt une hauteur plus respectueuse de la trame urbaine environnante à l'échelle humaine, soit sept à huit étages.

Nous recommandons de légiférer le maintien d'un pourcentage de logements sociaux autour de 30% dans Saint-Roch pour le maintien d'une mixité sociale.

L'agriculture urbaine à St-Roch : un outil de développement durable pour le quartier



Mémoire déposé le 27 novembre dans le cadre de la consultation publique sur le PPU St-Roch

Crédits

Recherche et rédaction :
Rachel Vincent, chargée de projet en jardinage urbain
Marie-Josée Renaud, agente de liaison
Toutes deux citoyennes de St-Roch



Présentation de Craque-Bitume

L'organisme Craque-Bitume est un collectif de citoyens animés par les enjeux environnementaux présents dans leur communauté. Bien que nouveau dans le paysage de l'écologie urbaine à Québec, Craque-Bitume, anciennement nommé Éco-Quartier, existe depuis 10 ans en tant que projet du Centre Jacques-Cartier. La mission de l'organisme est de développer et promouvoir des actions écoresponsables favorisant l'engagement au sein de la communauté et l'adoption d'un mode de vie durable. Craque-Bitume est situé dans Limoilou et est principalement actif dans les quartiers centraux.

Les activités de l'organisme se concentrent autour de 4 volets :

- Urbanus Compostus : Il s'agit de notre volet sur le compostage. Nous gérons 8 sites de compostage communautaire dans les quartiers centraux de Québec (dont deux à St-Roch). Nous avons aussi un élevage de vers à vermicompost et nous vendons tout le nécessaire pour démarrer une vermicompostière à la maison. Nous donnons aussi des ateliers de démarrage de vermicompostières dans les écoles.
- Urbanus Jardinus : Il s'agit de notre volet d'agriculture urbaine. Nous gérons un jardin collectif dans le quartier St-Sauveur, nous avons un jardin expérimental dans notre cours et nous encadrons des groupes avec des jardins pédagogiques.
- Formations écocitoyennes : Afin de sensibiliser la population et de l'aider à adopter des comportements écocitoyens, Craque-Bitume offre des formations gratuites sur différentes thématiques (l'urbanisme, le transport actif, la saine alimentation, etc.). Nous offrons aussi un cours de jardinage écologique.
- Le Collectif : Le Collectif est notre organe de prise de décision collective. Il s'agit d'une rencontre qui a lieu à toutes les deux semaines (employés, stagiaires, bénévoles) afin de favoriser la gestion participative, transparente et par consensus. Nous sommes fiers de ce mode de fonctionnement et en faisons un de nos principes de base, celui de l'autogestion. Il s'agit souvent d'un nouvel apprentissage pour ceux et celles qui passent dans l'équipe.

Avant-propos

Craque-Bitume souhaite déposer un mémoire dans le cadre de la consultation publique concernant le PPU du quartier St-Roch. En tant qu'acteur en écologie au sein des quartiers centraux, il nous semble pertinent d'apporter notre contribution à cette consultation. Bien que les enjeux de mobilité durable et de gestion des déchets font tout autant partie de nos préoccupations, nous avons retenu l'agriculture urbaine comme sujet de ce mémoire. En effet, le document de présentation du PPU aborde à peine cet enjeu qui, pourtant, occupe une place de plus en plus prédominante au sein du développement des communautés.

C'est donc avec l'objectif de sensibiliser les élus, les fonctionnaires municipaux et la population en générale aux avantages de l'agriculture urbaine que Craque-Bitume dépose ce mémoire. Ce faisant, nous espérons aussi ouvrir un nouvel horizon et vous initier au champ des possibles qu'offre ce concept (toits verts, murs végétaux, œuvres d'arts comestibles, etc).

Introduction

Loin d'être uniquement l'affaire des citoyens et des organismes communautaires, l'agriculture urbaine, qui se situe au carrefour des enjeux urbanistiques et agricoles, requiert un engagement municipal afin de doter la ville d'une vision claire. Plusieurs villes québécoises se sont déjà lancées dans cette voie et la Ville de Québec devra, tôt ou tard, se pencher sur la question.

Dans le quartier St-Roch, la présence de projets d'agricultures urbaines nous semble d'autant plus importante et pertinente de par la grande concentration de population vulnérable et la faible présence de verdure dans le secteur sud du quartier.

Les bénéfices de l'agriculture urbaine

Il ne fait plus aucun doute que le mouvement de l'agriculture urbaine est en marche partout sur la planète. Au-delà de l'effet de mode, un nombre grandissant de travaux de recherche démontre les bénéfices de l'agriculture urbaine en termes de lutte à la pauvreté, souveraineté et sécurité alimentaire, bien-être psychologique, amélioration de la qualité de l'environnement et promotion des saines habitudes de vie¹. L'agriculture urbaine permet de cultiver sur toutes sortes de surfaces - les toits, les cours asphaltées, les balcons tout comme des terrains inutilisés – et contribue donc à optimiser l'utilisation de l'espace urbain en transformant des endroits laissés à eux-mêmes en lieux significatifs pour la collectivité. L'agriculture urbaine participe activement au verdissement et à l'embellissement de la ville, reconnecte les citoyens à la terre et à leur alimentation et donne accès à des fruits et légumes frais et diversifiés, ce qui permet de réduire le transport des aliments. Comme le reconnaît le PPU, elle contribue aussi à la lutte aux îlots de chaleur en milieu urbain.

Il ne faut pas oublier qu'en plus de ses avantages sociaux et environnementaux, l'agriculture urbaine a aussi un impact économique positif. En effet, une étude longitudinale réalisée dans la ville de St-Louis, aux États-Unis a comparé les quartiers dans lesquels on retrouve des jardins collectifs et communautaires avec les quartiers dans lesquels ils sont absents. Les chercheurs ont observé que les quartiers avec jardins voyaient augmenter la valeur immobilière des propriétés, le taux d'occupation ainsi que le revenu des ménages².

D'autres villes québécoises donnent l'exemple

Plusieurs municipalités ont désormais compris les avantages transversaux de cette pratique, au-delà de sa fonction « loisir ». Par exemple, Montréal dispose de près de 100 jardins communautaires et de presque autant de jardins collectifs³. Le nombre de petites entreprises agriurbaines se multiplie à la suite du succès des Fermes Lufa qui produisent 1000 paniers de légumes biologique par semaine et les distribuent dans un rayon de 10 km²⁴. La métropole a également tenu une vaste consultation publique sur le thème de l'agriculture urbaine au printemps 2012 où plus de 100 mémoires ont été déposés⁵. Mais Montréal n'est pas la seule ville à prendre le virage. Dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement, la Ville de Gatineau a tenu des ateliers afin de définir sa vision de l'agriculture urbaine

¹ Pour plus de détails, se référer notamment au mémoire déposé par Vivre en ville dans le cadre des consultations publiques sur l'agriculture urbaine à Montréal : <http://ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P58/9b10.pdf>.

² Broadway, Michael, 2009. « Growing Urban Agriculture in North American Cities : The Example of Milwaukee », *Focus on Geography*, Hiver 2009, vol.52, no.3, pp.23-30.

³ Collectif de recherche en aménagement paysager et en agriculture urbaine durable, 2010. *Répertoire des initiatives en agriculture urbaine à Montréal*. [En ligne] <http://www.crapaud.uqam.ca/wp-content/uploads/2011/08/R%C3%A9pertoire-des-initiatives-en-agriculture-urbaine-%C3%A0-Montr%C3%A9al_2.pdf> (Page consultée le 12 août 2012)

⁴ Les Fermes Lufa, 2012. Site officiel de l'entreprise. [En ligne] <<https://lufa.com/>> (Page consultée le 12 août 2012)

⁵ Office de consultation publique de Montréal, 2012. *Consultation publique : Agriculture urbaine à Montréal*. [En ligne] <<http://www.ocpm.qc.ca/agricultureurbaine>> (Page consultée le 12 août 2012)

pour les 40 prochaines années. Plus récemment, Drummondville a accepté de réviser le règlement interdisant l'implantation de potagers en cours avant en réponse au combat médiatique mené par un couple de jardiniers.

Une popularité grandissante à Québec

Alors que les listes d'attente débordent, les jardins communautaires ne répondent plus à la demande grandissante des citoyens qui souhaitent se doter d'un lopin de terre. De leur côté, les jardins collectifs disposent de très peu de moyens pour réaliser leur mission d'empowerment et d'éducation des individus et des communautés. Heureusement, des organismes tels que Craque-Bitume et les Urbainculteurs portent activement la cause de l'agriculture urbaine et contribuent au bien-être de la société grâce à leurs projets sur les balcons, les toits et les stationnements (les toits du Pignon Bleu et de l'Auberivière, le Jardin Entre Toit et Moi, etc). Témoin de la popularité du jardinage en ville, Craque-Bitume reçoit régulièrement des demandes de formation en entreprises, dans les associations et dans les écoles. De plus, sa nouvelle formation sur le jardinage écologique affiche complet session après session et la Fête des semences et de l'agriculture urbaine de Québec attire toujours plus de visiteurs. Même les professionnels de l'aménagement et de l'architecture commencent sérieusement à s'intéresser à l'agriculture urbaine. Voilà autant d'éléments qui devraient attirer l'attention de la Ville et l'inciter à passer à l'action.

Intégrer l'agriculture urbaine dans St-Roch

L'agriculture urbaine ayant fait ses preuves dans des quartiers de haute densité, il est surprenant que le quartier St-Roch, pourtant un des plus peuplés de la ville, ne comporte qu'un seul jardin communautaire doté d'une quarantaine de lots. Quelques commerces ont pris les devants et ont décoré leurs façades d'aménagements urbains comestibles (la Barberie et la Korriganne, entre autres, dans le quartier St-Roch), mais les projets sont rares, et ce, surtout si l'on compare avec les quartiers Limoilou et St-Sauveur par exemple.

Pourtant, le PPU met clairement de l'avant la chance qu'ont les citoyens de vivre à proximité de deux grands parcs soit le Parc Victoria et le Parc de la Pointe-aux-Lièvres. Étant donné l'espace disponible, on pourrait penser qu'il serait assez simple de dégager un lieu qui puisse servir à la culture en potagers, en ajustant leurs fonctions au-delà de la détente et du loisir (même si visiblement, l'agriculture urbaine répond aussi à ces deux fonctions). Rappelons que de tels jardins, en créant des espaces verts significatif dans la communauté, répondent à une foule de besoins sociaux et environnementaux.

Quand l'agriculture devient culturelle

L'agriculture urbaine peut aussi être intégrée à des projets artistiques. En effet, il est depuis longtemps reconnu que l'horticulture est une forme d'art. Or, les architectes paysagers vont maintenant bien au-delà des jardins publics traditionnels. À l'instar d'œuvres artistiques, le concept l'emporte souvent sur la forme; de plus en plus, les créateurs de jardins souhaitent passer un message avec leur art qu'il soit politique ou encore philosophique. Ils n'hésitent pas à intégrer d'autres formes d'art dans les jardins ou encore à s'inspirer de différents mouvements artistiques pour développer de nouvelles techniques (exemples d'art horticole à l'annexe 1).

Le PPU met bien de l'avant l'importance de faire du secteur visé un pôle culturel au centre-ville. On pourrait donc penser à installer un jardin potager qui aurait à la fois un caractère éducatif, artistique et ludique à l'image d'un projet comme celui du « Dymaxion sleep (curled up) » présenté au Festival international de jardins des Jardins de Métis. Celui-ci consiste en un jardin olfactif de fines herbes situé sous une structure métallique à laquelle sont rattachés des filets sur lesquels les passants peuvent s'étendre pour profiter des différentes odeurs des plantes du jardin (on peut voir une description et des

photos à l'annexe 2). Une telle structure pourrait être intégrée au Parc Victoria ou pourquoi pas, sur la Place Jacques-Cartier, ce qui permettrait sans aucun doute de valoriser ces espaces publics tout en participant au verdissement du quartier et à la consolidation de ce dernier comme lieu culturel multidisciplinaire.

L'agriculture urbaine et l'Écoquartier de la Pointe-aux-lièvres

C'est avec plaisir que nous avons constaté que la Ville de Québec souhaite intégrer l'agriculture urbaine à l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres⁶. Par contre, nous constatons que, dans les plans présentés jusqu'à maintenant par le promoteur, rien ne laisse envisager l'installation de jardins communautaires ou collectifs, malgré les intentions de la Ville. Comme nous savons fort bien que les terres de ce secteur sont convoitées et soumises à la pression du développement urbain, nous craignons un recul sur cet engagement.

Nous tenons à rappeler qu'un écoquartier ne doit pas avoir d'écologique que le nom. Les écoquartiers présentent une occasion idéale pour la Ville de Québec de montrer son engagement envers l'environnement et la qualité de vie de ses résidents. En effet, par ses bienfaits à la fois sociaux, économiques et environnementaux tels que décrits précédemment, l'installation de jardins communautaires et collectifs au sein d'un quartier est un geste concret prouvant l'engagement vers une démarche de développement durable. Ceux-ci peuvent donner naissance à une communauté qui, ensemble, pourra appliquer des principes écologiques et développera sa propre identité, tel que le mentionne Sébastien Lévrier dans un texte sur les écoquartiers et les jardins⁷:

Dans de tels espaces, les habitants-jardiniers apprennent à cultiver bio et à avoir des comportements écoresponsables. Bien plus utiles qu'un guide d'initiation ou qu'une réunion de concertation, les jardins sont l'occasion pour eux de mettre en pratique les grands principes du développement durable : la récupération de l'eau pluviale pour l'arrosage, l'utilisation du compost comme fertilisant naturel, l'encouragement des circuits courts, la solidarité intergénérationnelle, la mixité sociale, etc. Un jardin partagé n'est pas un label qui s'appliquerait à des normes de fonctionnement standards : tout est imaginable, chaque jardin construisant sa propre identité selon les motivations, les origines et les choix des habitants.

Il importe de se rappeler que, lorsque nous faisons référence à l'agriculture urbaine, nous pensons plus largement qu'aux jardins maraîchers. Qu'il s'agisse de toits verts, d'installations de bacs, de la création de vergers publics ou d'habitats pour les pollinisateurs, il suffit d'un peu d'imagination pour permettre à ce futur projet de devenir un leader en la matière. Outre la vitrine verte qu'elle gagnerait, Québec pourrait en profiter pour réviser sa réglementation pour, entre autres, permettre les potagers en façade et l'installation de compostières communautaires dans ses parcs.

Rappelons ici que Craque-Bitume possède 8 sites de compostage communautaire dans les quartiers centraux de Québec. Or, il est difficile pour nous de trouver des endroits pour accueillir nos sites. En effet, la réglementation actuellement en vigueur nous empêche d'installer des compostières dans les parcs municipaux. Nous sommes d'avis que, dans les quartiers denses, le compostage à petite échelle

⁶ Ville de Québec, Service de l'aménagement du territoire, 2010. *L'écoquartier de la Pointe aux-lièvres : vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier*. [En ligne] <<http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/docs/pointeauxlievres.pdf>> (Page consultée le 21 octobre 2012)

⁷ Levrier, Sébastien, 2011. *Écoquartiers et jardins partagés, une combinaison gagnante?* [En ligne] <<http://www.ecoquartiers.fr/#/fr/blog/2011/04/eco-quartiers-et-jardins-partages-une-combinaison-gagnante-9/>> (Page consultée le 21 octobre 2012)

devrait être favorisé : en plus d'éviter le camionnage et de fournir les espaces verts en compost, cette activité participe au développement des solidarités du quartier. Cet avis semble d'ailleurs partagé par les autorités de la Ville, car il figure dans ses objectifs.

Objectifs de développement durable du projet de l'écoquartier Pointe-aux-Lièvres

Espaces verts

L'implantation des constructions permettra l'aménagement d'espaces verts en continuité avec les éléments naturels du secteur, alors que rivière et parc inviteront à la pratique de diverses activités. Les habitants profiteront également de jardins communautaires et de cours privées. Les plantes indigènes seront privilégiées afin de limiter les besoins en eau et en entretien.

Gestion des matières résiduelles

Les déchets, les matières recyclables et les résidus alimentaires seront séparés et ramassés selon un type de collecte qui sera déterminé après l'analyse des diverses options. Les déchets verts pourraient être compostés sur place et utilisés pour les jardins et des espaces verts.

Source: Site internet de la Ville de Québec,

http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ecoquartiers/pointe_aux_lievres_objectifs.aspx, 21 octobre 2012

Enfin, espérons que tous les avantages que procure l'accès à la terre en ville sauront convaincre les promoteurs et les autorités municipales de respecter leur engagement concernant la présence de jardins dans les écoquartiers. De plus, bien que nous encourageons l'émergence des nouvelles technologies qui favorisent l'agriculture urbaine et qui ont un impact positif sur l'écosystème (toits verts, murs végétaux), il importe de ne pas oublier que, souvent, de petits gestes peu coûteux sont étonnamment efficaces: une compostière communautaire qui diminue le volume des poubelles de 40%, une place publique verte où les oiseaux peuvent nicher, un arbre qui projette son ombre sur un stationnement et lutte ainsi contre les îlots de chaleur, etc. Laissez votre imagination aller pour une Ville plus verte et en santé!

Annexe 1 – Différentes formes d'art horticole

Ces œuvres ont été réalisées par l'artiste Anna Garforth.

Source des images : Anna Garforth, 2012. [En ligne] <<http://crosshatchling.co.uk/index.html>> (Page consultée le 1er novembre 2012)



Annexe 2 – Présentation et photos du Dymaxion sleep (curled up)

Dymaxion Sleep (curled up) est une structure de filets qui suspend le visiteur au-dessus d'un champ de plantes aromatiques. Inspirée de la carte du monde de Dymaxion, conçue par Buckminster Fuller, la structure a été repliée (curled up) pour former un espace secret ombragé. Menthe, géranium citron, lavande et fenouil suivent la topographie de la structure et définissent des régions parfumées au-dessus desquelles on s'allonge. La carte de Fuller proposait une nouvelle configuration et hiérarchie des continents, *Dymaxion Sleep* met en place des surfaces sur lesquelles le visiteur est invité à s'étendre dans différentes positions : recroquevillés, allongés ou empilés.

Dymaxion Sleep tire son nom d'un article paru en 1943 dans le magazine *Time*, dans lequel il est question du schéma polyphasique de sommeil de Fuller - trente minutes endormi et six heures de veille - une reconfiguration utilisée pour maximiser la productivité de son corps. Notre *Dymaxion Sleep* subvertit l'accent sur l'efficacité et le travail pour, au contraire, maximiser le jardin comme espace de plaisirs et de rêves.

Collaborateurs :

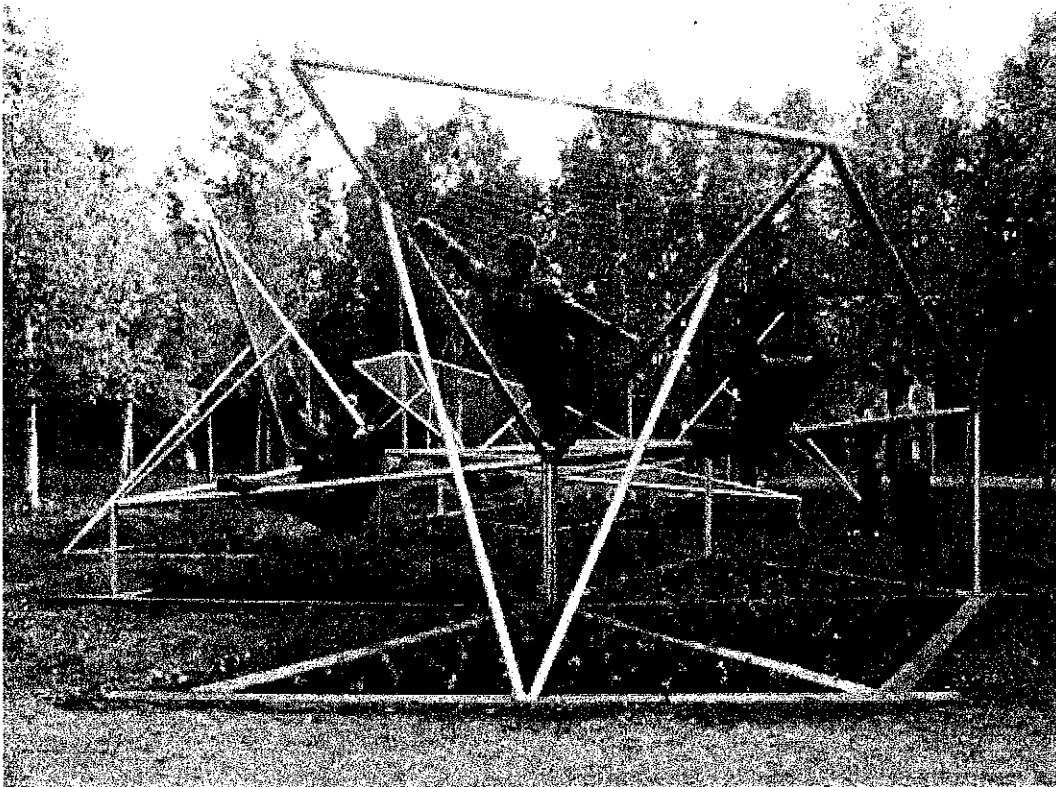
Walter Blackwell

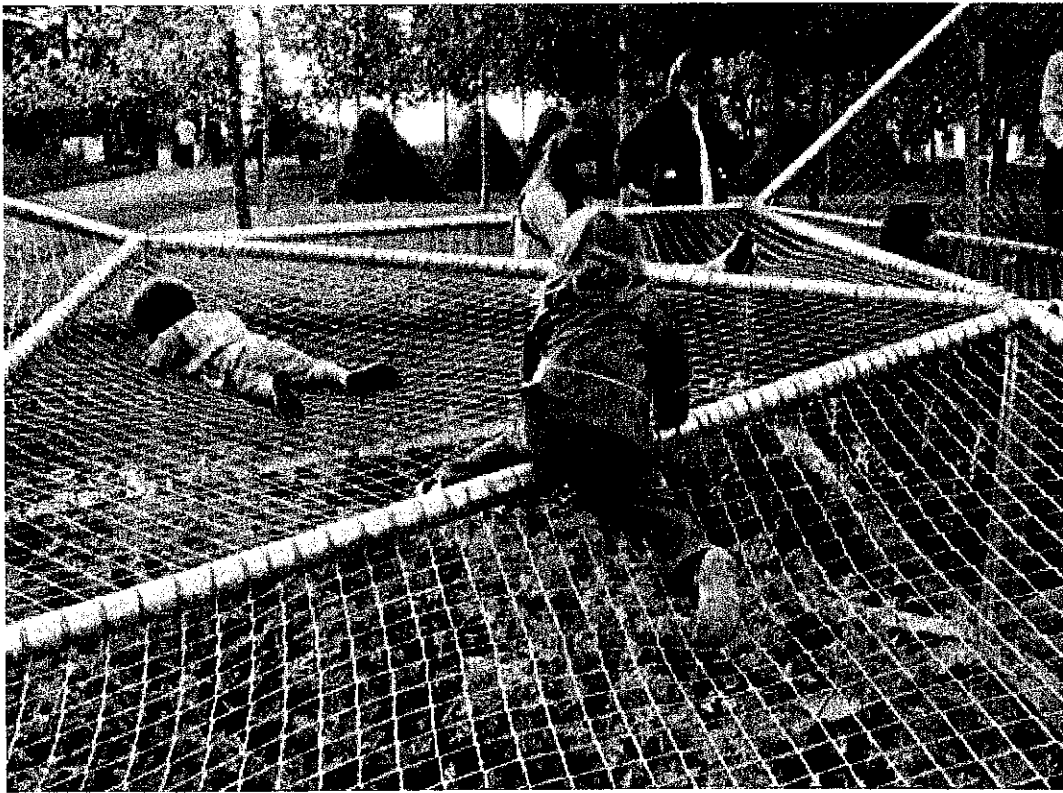
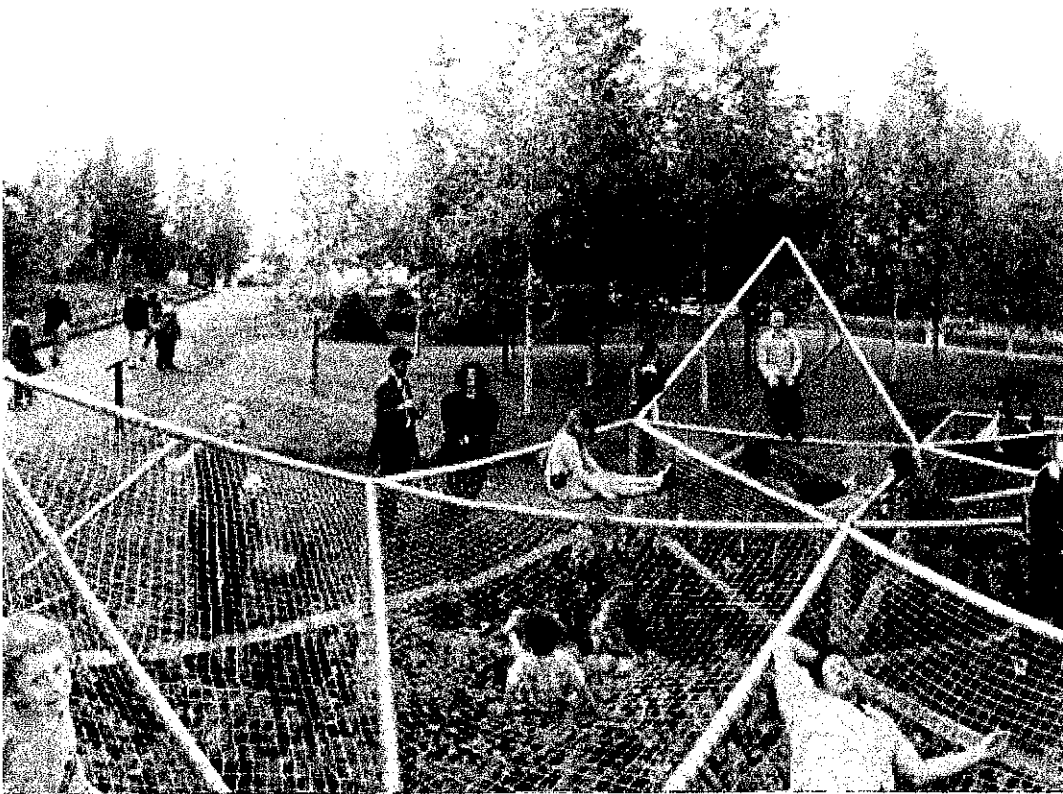
Carole Courtois & Dany Fillion - Créations Fil Lion, Gene Mastrangeli

Concepteurs: Jane Hutton & Adrian Blackwell

Source : Jardins de Métis, 2012. *Dymaxion sleep (curled up)* [En ligne]

<<http://www.jardinsdemetis.com/francais/festival/jardin-77-dymaxion-sleep.php?EC=1>> (page consultée le 1er novembre 2012)





Source des images : Magical urbanism, 2011. *A hammock for your garden: Dymaxion sleep*. [En ligne] < <http://www.magicalurbanism.com/archives/2954> > (Page consultée le 1er novembre 2012)

Saint-Roch, un quartier apaisé ?

Plan de mobilité durable, plan directeur du réseau cyclable et PPU de Saint-Roch : des objectifs cohérents ?

Mémoire soumis à la Ville de Québec dans le cadre des consultations publiques sur le « Plan particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville — Saint-Roch »

Novembre 2012

Marie-Josée Renaud
Xavier Mercier Méthé
David Gagnon

Résidents du quartier Saint-Roch et membres du Comité de citoyens de Saint-Roch

L'enjeu n'est pas d'interdire la voiture, mais de diminuer son usage quand il n'est pas pertinent et d'aménager la voie publique afin qu'elle offre un niveau de service équivalent aux autres modes de déplacement, notamment aux modes non motorisés.

— Ville de Québec, Plan directeur du réseau cyclable

Le PPU St-Roch accorde une grande importance à la mobilité durable. Il y est question d'un tramway, de vélos, de piétons et d'un pôle intermodal. À cet effet, la cinquième orientation du PPU est de « retisser les liens au cœur du quartier St-Roch et avec le secteur Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent, dans la foulée des orientations d'aménagement du *Plan de mobilité durable* ».

Le plan de mobilité durable fixait deux cibles principales :

- Doubler d'ici 2030 la part modale de transport en commun à Québec et Lévis
- Fixer la part modale du transport actif à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec. Actuellement, elle est à 14,6 %

Pour ce faire, le PPU reconnaît le quartier St-Roch et, plus particulièrement, la Place Jacques-Cartier comme étant la « plaque tournante des déplacements actifs (vélo et marche) ». Ce document mentionne même que des investissements sont prévus afin de permettre la réalisation d'aménagements qui incitent à la marche et aux déplacements vélos.

Or, il semble que ces investissements soient surtout liés à la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain et à la construction d'une passerelle pour relier les quartiers Limoilou et St-Roch, près de la Pointe-aux-lièvres. Nous applaudissons cette volonté et confirmons notre appui à ces initiatives. Cependant, il importe de rappeler que ces actions ne peuvent être suffisantes pour améliorer les déplacements actifs au centre-ville.

Nous constatons aussi que, autant dans le PPU que dans le *Plan directeur du réseau cyclable de Québec*, les cyclistes sont confinés aux abords du quartier. En effet, nous sommes perplexes devant la volonté exprimée de faire de la Place Jacques-Cartier le centre des déplacements actifs si aucune piste cyclable ne s'y rend.

Pourtant, le *Plan directeur du réseau cyclable de Québec* est clair dans ses orientations : il souhaite favoriser le vélo utilitaire et desservir les équipements récréatifs majeurs. La bibliothèque Gabrielle-Roy est déjà un pôle d'attraction fort dans le quartier, la venue d'un terminus intermodal à la Place Jacques-Cartier va renforcer ce pôle et il nous semble essentiel de le desservir en structures cyclables et piétonnières sécuritaires.

Les grands principes du Plan directeur du réseau cyclable sont les suivants :

- Concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population.
- Bâtir un réseau continu, intégré, structurant et bien hiérarchisé.
- Desservir efficacement les principaux générateurs de déplacements, dont les équipements récréatifs majeurs.
- Aménager un réseau attrayant mettant en valeur les attributs biophysiques présents sur le territoire.
- Définir un réseau cyclable utilitaire.
- Définir les interconnexions entre les réseaux cyclables, de transport en commun et piétonnier récréatif.

Pour toutes ces raisons, nous souhaitons soumettre des recommandations qui, selon nous, valoriseront les transports actifs dans le quartier St-Roch, comme tout centre-ville devrait le faire.

Propositions d'aménagements piétons et cyclables

1 Desservir la place Jacques-Cartier en infrastructures piétonnes et cyclables. Installer des pistes cyclables sur les rues du Pont, Caron, Prince-Édouard et Charest, à double sens, afin de créer des liens est-ouest et nord-sud.

Cette mesure rendrait le quartier accueillant pour les cyclistes. Sur les rues mentionnées ci-haut, nous souhaitons une bande cyclable et, si possible, une piste cyclable en site propre sur le boulevard Charest. Nous voulons aussi faire une place pour les vélos sur les rues De la Couronne et Dorchester. Selon le règlement de la Ville de Québec, les vélos sont bienvenus dans les voies réservées aux autobus. Or, peu de gens le savent. Nous souhaitons que la Ville mène une campagne de sensibilisation envers les chauffeurs d'autobus et les cyclistes et nous proposons qu'un affichage adéquat indique la place des vélos sur cette voie.

2 Permettre la circulation des vélos en sens inverse dans les rues locales secondaires

« Alors que les voitures occupent encore aujourd'hui 80 % de l'espace public, l'objectif est de favoriser les déplacements écologiques, et de partager plus équitablement l'usage de la chaussée entre automobilistes, deux-roues et piétons ». Ces propos ne sortent pas de la bouche d'un lobby pro-vélo radical : ce sont les arguments de la mairie de Paris pour permettre le vélo à sens inverse dans les rues locales (zones 30). Le double sens cyclable permet aux cyclistes d'effectuer des trajets plus courts et d'éviter d'emprunter des axes à grande circulation. Pensons-y...

3 Abolir la ségrégation des usages dans toutes les rues locales secondaires du quartier

« L'accroissement des déplacements actifs suppose, au-delà de la mise en place d'un système performant de transport en commun entre les secteurs périphériques et le centre-ville, des aménagements urbains favorables aux déplacements à pied et à vélo. Cette condition est d'autant plus essentielle au cœur

même du centre-ville où la densité de la population résidente et des travailleurs justifie la réalisation d'aménagements urbains favorables à ce type de déplacement. »

On ne peut que souscrire à cet enjeu identifié dans la fiche « Trame urbaine et mobilité » et souhaiter voir se réaliser les liens efficaces vers les quartiers voisins.

Pourtant, sur le terrain, c'est évidemment l'automobile qui tient encore le haut du pavé, reléguant le piéton à des trottoirs qui sont souvent inadéquats, désuets et exigus, un état de fait en décalage complet avec le contexte du quartier et la mobilité de ses habitants.

La trame de rue du quartier comporte un nombre considérable de petites rues résidentielles, définies comme *rues locales secondaires*. Ces petites rues typiques des faubourgs sont très étroites et n'ont pas été conçues pour la circulation automobile. Elles ne sont pas adaptées pour recevoir une circulation automobile importante. Pourtant, on constate aujourd'hui que plusieurs de ces petites rues connaissent des problématiques de circulation de transit.

L'importance de la marche comme mode de transport dans le quartier ne se traduit pas dans la conception actuelle des infrastructures routières. En effet, les rues étant très étroites, l'espace consacré aux trottoirs ne permet pas de les rendre pleinement fonctionnels. De plus, les trottoirs sont encombrés de poteaux et d'obstacles les rendant impraticables (notamment les bacs de récupérations ou déchets divers). Notons enfin que le faible dégagement visuel aux intersections est quasi nul, ce qui contribue à un sentiment d'insécurité et cause des accidents.

Le PPU souligne la nécessité d'une réflexion à l'échelle du quartier Saint-Roch, mais n'apporte aucune solution précise outre le réaménagement éventuel de la rue Caron. On note au passage que : « la réflexion sur l'aménagement d'une rue partagée demeure préliminaire et devra s'étendre à l'échelle du quartier. D'autres types d'aménagement pourraient s'avérer plus performants en fonction des divers objectifs qui auront été déterminés : perméabilité de la trame de rue, utilisation en période hivernale et autres ».

La marche est un mode de transport très adapté pour les déplacements courts et directs. On ne peut limiter l'aménagement d'infrastructures adéquates à des corridors limités, comme la rue Caron, dans une approche calquée sur celle du réseau routier, mais complètement déconnecté de la réalité des piétons. Pour favoriser la marche, la perméabilité du quartier doit être la plus grande possible et les conditions adéquates sur toutes les rues.

La réalisation d'une ou deux « rues partagées » semble nettement insuffisante pour titrer le plein potentiel de déplacements actifs du quartier. Nous proposons plutôt une approche d'ensemble pour un quartier qui, en dehors des grandes artères, serait apaisé. Cette démarche aurait le double avantage de favoriser la marche et de réduire le transit dans les rues locales. Ce problème est d'ailleurs très important sur plusieurs rues du quartier sans qu'aucune mesure ne soit prise par l'administration municipale pour y remédier, le PPU est d'ailleurs muet à ce sujet.

Un aménagement de rue qui diminue la ségrégation a pour but d'offrir plus d'espace aux piétons et d'assurer leur sécurité en diminuant la vitesse des voitures. Une vitesse réduite permet une meilleure anticipation du danger par les conducteurs et réduit la gravité des accidents. La possibilité qu'une collision soit mortelle est divisée par 7,5 en faisant passer la vitesse de 50 à 30 km/h, la gravité des blessures diminue encore à plus basse vitesse.

Idéalement, les rues résidentielles du secteur devraient être conçues de manière à ce que la vitesse pratiquée y soit de moins de 30 km/h, voire 20 km/h afin de faciliter la cohabitation des modes actifs et de la voiture. Ce type de conception n'est pas inconnu à Québec, la rue Saint-Joseph, dans sa section à l'Est de la rue de la Couronne est un exemple de géométrie poussant l'automobiliste à adopter une vitesse basse.

Cette réduction de vitesse peut sembler sévère, mais dans les faits, même si la limite théorique du secteur est de 50 km/h, le cadre urbain (intersections rapprochées, rues étroites et faible dégagement visuel) fait en sorte qu'il est pratiquement impossible d'atteindre cette vitesse, du moins en conduisant de manière sécuritaire.

Un aménagement visant un partage relatif de la chaussée peut prendre différentes formes. Il n'est pas nécessaire d'élaborer un design aussi élaboré que celui expérimenté sur Sainte-Claire, dans le quartier Saint-Jean-Baptiste ou d'y adopter des règles de priorités différentes. On notera qu'il n'existe pas, à travers le monde, un modèle unique qui s'adapte partout : on parle ici de *shared space*, là de *zone de rencontre*, de *woonerf* ou de *spielstrasse*. Dans tous les cas, ce ne sont pas des recettes magiques, mais des formules qui visent à favoriser la médiation entre les différents usagers qui utilisent la même rue pour y favoriser la vie locale et les modes de déplacements actifs.

Des actions (simples et peu coûteuses) devraient être posées lors de la réfection de toutes les rues locales du quartier Saint-Roch pour y apaiser la circulation et favoriser le partage de l'espace public entre les modes de transports, particulièrement la marche, en suivant trois axes :

- Diminuer la ségrégation des piétons, notamment en rendant les trottoirs plus perméables.
- Réduire la vitesse des voitures en brisant le caractère rectiligne des rues, notamment par des resserrements aux intersections (qui permettent également d'améliorer la visibilité).
- Traiter l'entrée des rues locales à la manière d'un seuil afin de faire comprendre le caractère résidentiel et apaisé de ces voies.

4 Réaménager certaines intersections problématiques afin d'y améliorer la place du transport actif

L'accès au Parc Victoria par l'intersection St-Anselme/Simon-Napoléon-Parent est particulièrement dangereuse, entre autres parce qu'il s'agit d'une zone dont l'objectif premier semble être d'assurer la régularité du flot d'automobiles qui traversent le quartier. Il importe de redessiner complètement cette zone et d'en redéfinir les priorités. L'entrée du quartier par la rue de la Croix-Rouge, quant à elle, est pratiquement impossible aux piétons et aux cyclistes, à moins qu'ils fassent preuve d'une témérité non recommandable. Encore là, nous invitons la Ville à réfléchir au rôle qu'elle souhaite donner à une intersection de cette importance, qui doit assurer le lien entre Limoilou et St-Roch, et nous rappelons que les futurs habitants de la Pointe-aux-Lièvres, que nous souhaitons nombreux, transiteront à pied et à vélo par cette intersection. Enfin, si nous souhaitons que les commerçants du boulevard Dorchester profitent vraiment d'un accroissement de leur clientèle, il faudra repenser l'ensemble des intersections de cette artère.

5 Intégrer le feu de circulation piéton au cycle de feux de circulation

Que se soit pour faire nos commissions ou pour nous rendre à notre voiture, nous sommes tous et toutes piétons et piétonnes à un moment où un autre. Aussi, l'enjeu n'est pas seulement de s'assurer que les pié-

tons ne se sentent pas comme des citoyens de seconde zone, que l'ont fait attendre sur le trottoir pour permettre aux automobilistes de rejoindre leur banlieue plus rapidement. L'enjeu, c'est d'assurer la cohabitation des usages, et ce, de manière équitable et sécuritaire. Pour ce faire, nous proposons d'intégrer les feux piétons au cycle des feux de circulation, comme dans toute grande ville qui se respecte. Présentement, l'attenté au coin des rues De la Couronne/St-Joseph est particulièrement longue et inacceptable. Selon nous, la durée de ce feu de circulation doit être revue à la baisse et devrait s'apparenter à celui au coin des rues Dorchester/St-Joseph, dont les feux piétons sont beaucoup plus fréquents.

6. Optimiser les stationnements existant et limiter le développement de nouveaux stationnements au coeur du quartier.

Dans le contexte de la réalisation du *Plan de mobilité durable*, il apparaît nécessaire de prévoir l'accessibilité future du centre-ville en transport collectif et non pas de chercher à y accommoder plus de voitures, en augmentant par exemple le nombre de cases de stationnement. À cet égard, il apparaît nécessaire de fournir une évaluation du nombre de cases de stationnement disponibles (privées et publiques) et de leur utilisation. Les parcs de stationnement du secteur semblent loin d'afficher complet en tout temps. Une meilleure optimisation des parcs existants est essentielle. Il n'apparaît pas souhaitable d'augmenter le nombre de voitures pénétrant jusqu'au coeur du quartier pour y chercher un stationnement, augmentant du même coup la congestion et dégradant la qualité de l'espace public. Conformément au *Plan de mobilité durable*, on devrait plutôt chercher à favoriser l'accès au moyen du transport collectif, et ce, dès maintenant. Il serait absurde de laisser la situation se dégrader jusqu'à la mise en service éventuelle d'un tramway dans 20 ans.

Parallèlement, les abords de la nouvelle Place Jacques-Cartier doivent être traités avec soin afin d'en faire un pôle de transport durable. Il apparaît incohérent de vouloir à la fois la rendre vivante et fréquentée et de favoriser la circulation automobile en ses abords. La localisation d'entrées de stationnement ne doit pas entrer en conflit avec la fonction de place publique. Idéalement, ces entrées devraient être localisées le plus loin possible de l'espace public. Il apparaît également étrange, voire contradictoire de vouloir faire de la rue Saint-Joseph une voie à double sens. Une augmentation de circulation automobile ne serait pas positive pour la vitalité de cette artère commerciale et nuirait la qualité de la place que l'on souhaite localiser à cet endroit. S'il se trouve, la circulation devrait être largement modérée et apaisée sur ce tronçon de rue afin qu'il ne soit utilisé que par les taxis, bus et autres véhicules s'y rendant expressément.

Conclusion

Bien que le transport collectif soit plus utilisé dans le quartier Saint-Roch que dans l'ensemble de la Ville de Québec, force est de constater qu'il faudra y accroître la part modale du transport en commun pour atteindre les cibles du Plan de mobilité durable. Cette croissance devra même être double, puisqu'en tant que « pôle majeur » du transport collectif dans la ville, le secteur devra servir de moteur. Par conséquent, les parts modales devront dépasser considérablement les cibles de l'ensemble du territoire pour pallier à la faiblesse de quartiers moins propices au transport collectif.

Pour terminer, notons qu'il nous semble y avoir une incohérence entre les divers outils de planification de la Ville (*Plan de mobilité durable*, *Plan directeur du réseau cyclable* et *PPU St-Roch*) et les actions réelles entreprises par la Ville. Même le PPU semble se contredire sur plusieurs points. La carte des aménagements cyclables à venir confine les cyclistes à la périphérie du quartier, mais le texte du document présentant le PPU affirme entre autres que « la mise en place de parcours cyclables bien balisés au coeur du quartier de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville ».

À terme, ce que nous souhaitons est bien entendu une meilleure qualité de vie dans le quartier, et nous croyons qu'un centre-ville habité où les citoyens prennent plaisir à se déplacer à pied ou à bicyclette est la voie de l'avenir.

Les écoquartiers: Des principes à respecter

Mémoire présenté dans le cadre de la consultation publique sur le PPU St-Roch

Par

Marie-Josée Renaud

Résidente de St-Roch

Diplômée de la maîtrise en aménagement du territoire et développement régional

Membre du comité citoyen de St-Roch

Mardi 27 novembre 2012

Le but de ce mémoire est d'attirer votre attention sur les principes reconnus internationalement qui sous-tendent le concept d'écoquartier et de les comparer au projet d'écoquartier de la Pointe-aux-lièvres. Évidemment, cet argumentaire saurait aussi s'appliquer à l'écoquartier d'Estimauville, comme le projet semble être essentiellement le même.

Un écoquartier est un quartier qui cherche, d'une part, à minimiser son empreinte écologique et, d'autre part, à permettre la participation de ses habitants à la communauté. Le concept d'écoquartier est intimement lié à celui d'écocitoyenneté. Il permet à ses habitants de s'engager dans leur communauté, en adoptant des comportements verts (composter, réduire la consommation d'eau, jardiner, etc.), mais aussi et surtout en participant activement au bien-être de la communauté.

Le point de départ

Dans son essence même, un écoquartier est supposé émané d'un processus de concertation entre la population, être demandé par ses futurs habitants. La participation de ceux-ci devrait se faire en amont du projet, leur permettant ainsi de définir les règles de leur futur milieu de vie. Par exemple, les habitants peuvent décider du mode de gestion des déchets ou du taux de possession d'une voiture, deux indicateurs souvent révélateurs du succès d'un écoquartier (Wikipédia, 2012).

À Québec, l'idée des deux écoquartiers provient de la mairie et a été vendue au plus offrant à travers des soumissions sur l'ensemble du futur quartier. Ce faisant, on a coupé l'herbe sous le pied à tout projet citoyen qui aurait pu voir le jour et se greffer au quartier. Par exemple, des requérants de coopératives d'habitations auraient sûrement aimé se voir allouer un terrain. Ces projets d'habitats collectifs sauraient bonifier le développement d'une communauté au sein du quartier et un sentiment d'appartenance essentiel au succès d'un écoquartier.

Les 12 engagements des écoquartiers

1- l'architecture bioclimatique

Un écoquartier doit être construit avec des matériaux écologiques, idéalement recyclés et certainement durables. En offrant tout le quartier au soumissionnaire le plus bas, on peut se demander si la Ville de Québec n'a pas ainsi opté pour les matériaux les plus *cheaps*...

L'architecture bioclimatique fait aussi référence à l'optimisation du chauffage solaire passif et à la végétalisation intelligente. Par exemple, planter un feuillu devant des fenêtres qui donnent sur le sud permet d'avoir de l'ombre en été (ce qui diminue le besoin en climatisation) et du soleil en hiver (ce qui diminue le besoin en chauffage). Malheureusement, aucun aménagement de ce type ne semble prévu pour la Pointe-aux-lièvres.

2- Tendances zéro CO2

Ce concept nous permet de réfléchir à la production de polluants atmosphériques au sein du quartier. Il

encourage les constructions passives, c'est-à-dire qui consomment le moins d'énergie possible. Il favorise aussi la production d'énergie propre. À cet effet, on peut se demander pourquoi il n'est nullement question de petites éoliennes et de panneaux solaires sur les toits des futurs bâtiments.

Évidemment, qui dit zéro CO2 dit aussi mobilité active. Afin de favoriser les transports actifs et collectifs, les écoquartiers doivent être bien desservis en autobus, tramway, pistes cyclables et ruelles piétonnes, vertes et sécuritaires. Tout écoquartier qui se respecte se dotera aussi d'une Politique engageant ses habitants à ne pas posséder plus qu'une voiture par ménage. À la Pointe-aux-lièvres, nous savons qu'il est déjà question de construire un stationnement sous-terrain. Quelle sera sa capacité? Tout porte à croire que ce sera plus qu'il n'en faut...

3- Zéro déchet

La gestion des matières résiduelles est un enjeu complexe. Dans un écoquartier, l'engagement des citoyens facilite le tri des déchets. Le compostage est souvent prévu sur place, avec des sites communautaires ouverts à tous, ce qui permet aussi de fournir les jardins en matière organique. Cette méthode responsabilise et sensibilise les citoyens à une gestion écoresponsable des déchets. Elle diminue aussi le camionnage dans le quartier et participe au développement de la communauté, à travers la gestion collective du site de compostage.

De tels sites de compostage communautaire existent déjà dans les quartiers centraux de Québec. L'organisme Craque-Bitume assure leur cogestion grâce à un soutien financier de la ville. Cependant, ce financement est précaire et la Ville de Québec ne semble pas désirer le reconduire dans le futur, privilégiant la collecte à trois voies, et ce, sans prendre en considération tous les avantages du compostage communautaire à l'échelle locale.

4- Eau durable

En ce qui concerne la gestion de l'eau, les possibilités d'innovations écologiques sont nombreuses. Un minimum est, bien sûr, d'équiper les futures habitations d'équipements à débit réduit (toilettes, douches, robinets). L'aménagement d'étangs retiendrait les eaux de ruissellement, favoriserait la biodiversité et augmenterait la qualité de vie des résidents. On pourrait même installer des marais filtrants afin de réduire le volume d'eau grises envoyé à l'usine d'épuration. Finalement, notons que la récupération de l'eau de pluie, pour les jardins, est une technique peu coûteuse et facile à mettre de l'avant.

5- Nature sauvage

Un écoquartier voudra sauvegarder le plus possible la faune et la flore déjà existante. Il aura la préoccupation de planter des arbres et des plantes diversifiées afin d'assurer une bonne canopée et une biodiversité intéressante.

6- L'agriculture de proximité

Les avantages de l'agriculture urbaine sont nombreux et il ne fait aucun doute que des jardins communautaires ou, encore mieux, des jardins collectifs devraient voir le jour au sein de l'écoquartier.

En effet, le jardinage permet d'augmenter la souveraineté alimentaire, donne accès à des légumes frais et biologiques, augmente le sentiment d'appartenance à la communauté, favorise l'économie locale, participe au verdissement du lieu et à la lutte aux îlots de chaleur.

Notons que, au-delà du jardinage, l'agriculture urbaine peut inclure la présence de poules, de ruches, de vergers publics, etc.

7- La mixité sociale

Plusieurs groupes ont déjà décrié le faible nombre de logements sociaux actuellement prévu par le promoteur de l'écoquartier. Ce faible 5% est nettement insuffisant pour répondre au besoin criant de ce type de logements. Notons aussi que, tel que mentionné plus haut, il est regrettable qu'aucun projet citoyen ne puisse s'insérer dans le projet. Par exemple la construction de coopératives d'habitations, ne puisse prendre racine au sein de l'écoquartier. La présence de logements locatifs abordables est essentielle au dynamisme du quartier. Elle seule peut attirer les étudiants, les artistes et les jeunes familles.

8- L'économie locale

Un écoquartier devrait solliciter les ressources locales lors de sa construction et accueillir des commerces locaux. Dans l'optique de diminuer les distances à parcourir, le quartier doit être multifonctionnel, et donc être zoné mixte. Par contre, il ne saurait accueillir n'importe quel type de commerce. Il serait effectivement un peu contradictoire d'y voir ouvrir une chaîne de restauration rapide!

9- La gestion participative

Plus qu'un simple quartier, un écoquartier est une communauté. Les résidents doivent participer à la prise de décision les concernant. Des salles collectives seront aussi prévues dans le projet. Elles permettent la tenue des réunions essentielles à la gestion participative. Certains écoquartiers européens ont même des budgets participatifs...

On peut affirmer qu'habiter un écoquartier, c'est prendre des engagements. C'est s'impliquer et faire son devoir de citoyen.

10- Communication et formation

Dans un écoquartier comme ailleurs, la population se renouvelle. Un volet de sensibilisation environnementale doit donc être mis de l'avant pour les nouveaux arrivants.

Dans plusieurs écoquartiers, il a été observé que les habitants se dotaient de certains moyens de communication afin de se tenir informés et de communiquer entre eux: réseau intranet, forum internet, publication de revue de quartier, débats, séminaires et expositions sont autant de moyens ayant été mis en oeuvre.

Un autre volet tourne autour d'activités pédagogiques telles que l'accueil de visiteurs, des sessions de chantiers pédagogiques et des animations pour les enfants.

Dans l'écoquartier de la Pointe-aux-lièvres, il ne semble pas être question de ce volet. Sera-t-il possible de visiter le projet? Les habitants porteront-ils le flambeau du développement durable, ou seront-ils de simples résidents ayant pu se payer du confort?

11- Bien-être et qualité de vie

Des espaces collectifs de rencontre et d'activités permettront d'assurer la qualité de vie et le bien-être des résidents. Il peut s'agir de jardins, d'infrastructures de sports, de sites de compostage, etc.

De plus, la mixité intergénérationnelle, culturelle et socio-économique est une priorité dans l'élaboration d'un quartier durable et doit être encouragée par plusieurs moyens, notamment en variant la taille et la gamme des appartements, en aménageant des appartements pour certaines catégories de personnes (personnes à mobilité réduite, personnes âgées) et favorisant la construction d'unités de logement social.

12- Patrimoine et cultures

Le quartier devrait avoir pour soucis de garder la mémoire d'un lieu. Historiquement, la Pointe-aux-lièvres a joué un rôle important dans le développement du quartier St-Roch. On pourrait souligner cet aspect et rappeler, entre autres, l'époque de l'hôpital de la Marine et des chantiers navals.

Recommandations

Le développement de la Pointe-aux-lièvres devrait respecter les 12 engagements des écoquartiers mentionnés ci-haut. Pour ce faire, la ville doit s'engager dans une démarche sérieuse:

- 1- Soustraire une partie des terrains à développer de l'offre aux promoteurs privés et inviter les citoyens à proposer des projets d'habitat collectif;
 - 2- Encadrer l'offre de logements pour s'assurer de la présence d'une mixité intergénérationnelle, culturelle et économique;
 - 3- Assurer la présence et l'accès d'équipements collectifs favorisant le développement de la communauté et augmentant la qualité de vie: Jardins, sites de compostage, salles de rencontre;
 - 4- Limiter l'offre en stationnements et assurer la présence d'infrastructures favorisant le transport actif et collectif;
 - 5- Assurer le volet communication et sensibilisation favorisera l'engagement des résidents dans une démarche de développement durable. Les nouveaux résidents devraient être accueillis à leur arrivée;
-

6- Assurer le volet pédagogique du quartier en permettant des visites, des ateliers, des activités pour enfants, etc;

7- Créer, dès que possible, une communauté avec les futurs résidents afin qu'ils participent à la mise en place des règles régissant leur futur communauté.

Conclusion

Par ce mémoire, j'espère démythifier un peu le concept d'écoquartier. J'aimerais voir l'apparition, à Québec, de quartiers ayant à coeur le développement durable et attirant des personnes qui souhaite réellement s'engager dans une démarche de changements. Or, il me semble bien imprudent d'appeler écoquartier un développement domiciliaire comportant ici et là quelques mentions d'efficacité énergétique et de verdissement. Je crains que les projets actuellement proposés ne soient qu'une pâle copie des écoquartiers que l'on retrouve dans le monde. Serons-nous leur risée, en ayant détourné ce concept à la mode de chez nous? Ferons-nous chou blanc?

Québec, le 27 novembre 2012

Madame Suzanne Verreault
Présidente de l'arrondissement de la Cité -- Limoilou
Ville de Québec
399, rue Saint-Joseph Est
Québec (Québec) G1K 8E2

Objet : Mémoire du CSSS de la Vieille-Capitale dans le cadre de la consultation sur le Plan particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Madame,

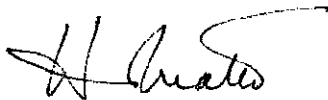
Par la présente, il nous fait plaisir de vous acheminer notre mémoire sur le Plan particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Dans ce mémoire, vous trouverez une présentation du quartier ainsi que des réflexions et des recommandations concernant les déterminants sociaux de la santé que sont l'accès au logement, le transport et l'environnement physique et social.

Le PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch constitue, à notre avis, une belle opportunité d'agir sur ces déterminants tout en dynamisant le quartier et les quartiers limitrophes. Cependant, il ne saurait y avoir de réel développement sans la prise en compte des besoins de l'ensemble de la population, notamment des personnes plus vulnérables afin de construire des communautés en santé tant au plan économique, environnemental que social.

Par ce mémoire, nous souhaitons contribuer à la réflexion concernant la construction de ce quartier afin qu'il devienne animé, sûr, durable, sain et respectueux des besoins de ses résidents les plus vulnérables. Par la présente, nous réitérons l'engagement du CSSS de la Vieille-Capitale à vouloir contribuer avec ses partenaires au développement des communautés sur son territoire.

Veillez agréer, Madame, l'expression de nos sentiments les meilleures.

Le directeur général,



Hugues Matte

HM/ab

p. j. - Mémoire

**Centre de santé et de services sociaux
de la Vieille-Capitale**

Centre affilié universitaire

**Mémoire du Centre de santé et de
services sociaux de la Vieille-Capitale**

**Déposé dans le cadre de la consultation menée
par la Ville de Québec**

Sur le

Plan particulier d'urbanisme

Pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

27 novembre 2012

Table des matières

Introduction.....	2
1. Présentation du CSSS de la Vieille-Capitale.....	3
1.1. Responsabilité populationnelle.....	3
1.2. Politique en développement des communautés	4
1.3. Clientèles vulnérables.....	5
1.4. Portrait de la défavorisation sociale et matérielle	5
2. Portrait du quartier Saint-Roch	5
2.1. Données populationnelles et socioéconomiques	6
2.2. La participation des résidents	6
3. Faire de Saint-Roch un quartier accessible et inclusif.....	7
3.1. Logement et densification.....	7
3.2. Transport et déplacement.....	8
3.3. Environnement physique et social. Maintenir et renforcer les espaces verts, publics et récréatifs.....	9
Conclusion	11
Annexe 1 - Carte de défavorisation du quartier Saint-Roch	13
Bibliographie.....	14

Mémoire du CSSS de la Vieille-Capitale

Dans le cadre de la consultation sur le Plan particulier d'urbanisme Entrée de ville – Saint-Roch

Introduction

La mission du CSSS de la Vieille-Capitale consiste à assurer à la population de son territoire une gamme de services de santé et de services sociaux de qualité, continus, accessibles, sécuritaires et respectueux des droits des personnes. Ses services visent à réduire ou à résoudre les problèmes de santé et les problèmes sociaux auxquels la population fait face. De plus, en vertu de la responsabilité populationnelle dont ils sont saisis, « les CSSS sont amenés à réaliser une analyse exhaustive des besoins de la population, à favoriser un partage des responsabilités pour la prestation de services et à agir sur l'ensemble des déterminants de la santé » (MSSS, 2008), et ce, en fonction de l'ensemble de la population. C'est en ayant en tête cette responsabilité populationnelle et fort de notre expérience dans Saint-Roch auprès des résidents et des groupes communautaires que nous déposons ce mémoire.

Nous avons lu avec intérêt le PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Nous y reconnaissons plusieurs intentions prometteuses et saluons la volonté de la Ville de développer un plan d'ensemble pour le développement d'un secteur qui a vécu sa part de bouleversement au fil des ans. Par ce mémoire, le CSSS de la Vieille-Capitale souhaite rappeler sa préoccupation constante pour la santé de la population particulièrement pour les plus vulnérables. Nous avons ainsi porté un regard sur les propositions incluses dans le PPU en pensant à ces populations vulnérables et en adoptant l'optique du développement des communautés qui est une des approches avec laquelle le CSSS souhaite travailler sur son territoire. Le concept d'une ville animée, sûre, durable et saine développée par l'urbaniste Jan Gehl (2012) a également nourri notre réflexion.

Ce document se divise en trois sections. Dans la première section, nous présentons le CSSS de la Vieille-Capitale, ainsi que les différentes politiques et outils à sa disposition pour intervenir sur le territoire. Nous mettons continuellement à jour nos connaissances concernant les populations et les dynamiques des quartiers dans lesquels nous intervenons. Dans la deuxième section de ce mémoire, nous mettons en lumière quelques données pertinentes concernant le portrait sociodémographique du quartier Saint-Roch. Enfin, c'est dans la troisième section que nous réagissons à proprement parler aux orientations présentes dans le PPU. Pour ce faire, nous avons choisi d'examiner ces orientations à la lumière de leurs effets potentiels sur quelques déterminants sociaux de la santé, soit : le logement, le transport et les déplacements, et l'environnement physique et social.

1. Présentation du CSSS de la Vieille-Capitale

Le Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale (CSSS-VC) est un établissement multivocationnel qui regroupe sept points de service CLSC, huit centres d'hébergement, une clinique externe spécialisée, quatre unités de médecine familiale, les services régionaux Info-Santé et Santé au travail, le Centre antipoison du Québec et la Maison de naissance de la Capitale-Nationale. À la prestation de soins et de services, l'établissement intègre une mission universitaire comprenant l'enseignement, la recherche, la diffusion du savoir et la formation d'une relève compétente. Le CSSS de la Vieille-Capitale détient, à cet égard, le statut de centre affilié universitaire (Université Laval). L'établissement offre des services à une population de plus de 300 000 personnes, sur un territoire majoritairement urbain qui s'étend de Limoilou à Saint-Augustin-de-Desmaures et qui inclut trois arrondissements de la Ville de Québec : la Cité – Limoilou, des Rivières, et Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge, et deux municipalités distinctes : L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures.

La mission du CSSS de la Vieille-Capitale consiste à assurer à la population de son territoire une gamme de services de santé et de services sociaux de qualité, continus, accessibles, sécuritaires et respectueux des droits des personnes. Ses services visent à réduire ou à résoudre les problèmes de santé et les problèmes sociaux auxquels la population fait face.

Le CLSC Basse-Ville situé au cœur du quartier Saint-Roch est l'un des plus anciens CLSC à avoir vu le jour au Québec. Depuis plus de 30 ans, les travailleurs du CLSC œuvrent à l'amélioration de la santé et de la qualité de vie des résidents de Saint-Roch et de toute la basse-ville. Concrètement, en plus des services directs à la population offerts par ses intervenants, des organisateurs communautaires du CLSC travaillant dans le quartier Saint-Roch ont contribué à la mise sur pied de nombreux organismes communautaires. Certains de ces organismes, comme le Centre résidentiel et communautaire Jacques-Cartier, ont même fait office de précurseurs dans le processus de revitalisation du quartier Saint-Roch.

Actuellement, les travailleurs du CSSS sont engagés auprès de la population de Saint-Roch, notamment en offrant des sociaux et infirmiers à l'intérieur même de différents organismes communautaires, en soutenant du travail de proximité dans les HLM Jacques-Cartier et de la Chancelière, en œuvrant à l'animation et à la concertation du milieu au sein de la Table de quartier l'EnGrEnAgE et de la concertation rue Saint-François.

1.1. Responsabilité populationnelle

En plus de la mission des CSSS décrite plus haut, la Loi sur les services de santé et les services sociaux confie au CSSS une responsabilité populationnelle en vertu de laquelle « les CSSS sont

amenés à réaliser une analyse exhaustive des besoins de la population, à favoriser un partage des responsabilités pour la prestation de services et à agir sur l'ensemble des déterminants de la santé » (MSSS, 2008). Ainsi, les CSSS doivent notamment :

- Connaître l'état de santé de la population du territoire;
- Mobiliser les acteurs du réseau local de services autour d'objectifs d'amélioration de la santé et du bien-être de la population;
- Agir en amont des problèmes, avec les acteurs des autres secteurs d'intervention, afin d'agir efficacement sur les déterminants de la santé;
- Planifier une offre de services basée sur les besoins de la population du territoire;
- Assurer l'accessibilité à une gamme complète de services continus, de la prévention à la réadaptation.

Par conséquent, un des objectifs de la responsabilité populationnelle est d'assurer un état de santé optimal chez la population d'un territoire, compte tenu des ressources disponibles en fonction d'une population donnée et non pas uniquement en fonction des individus qui reçoivent des services.

1.2. Politique en développement des communautés

Le CSSS de la Vieille-Capitale s'est doté en juin 2012 d'une politique de développement des communautés. On définit ce dernier concept comme : « *Un processus de coopération volontaire, d'entraide et de construction de liens sociaux entre les résidents et les institutions d'un milieu local. Ce processus vise l'amélioration des conditions de vie sur les plans social, culturel, économique et environnemental.* » (MSSS, 2008)

En conséquence, la cible d'intervention en matière de santé n'est pas uniquement la personne elle-même, mais également la communauté dans laquelle elle évolue. Par cette politique, le CSSS vise donc à renforcer cette communauté et à réduire les inégalités sociales de santé, notamment en favorisant l'action sur les déterminants sociaux de la santé et en plaçant l'équité au cœur de ses décisions organisationnelles (CSSS de la Vieille-Capitale, 2012).

Le revenu, la scolarité, l'accès à un logement sécuritaire, abordable et de qualité, l'aménagement urbain, le transport et la qualité de l'environnement social et physique constituent tous des déterminants sociaux de la santé reconnus. Plusieurs de ces déterminants relèvent toutefois des compétences d'autres acteurs que ceux de la santé, des compétences municipales, notamment. Il va donc de soi que les actions sur ces déterminants nécessitent du travail de concertation et la création de partenariats intersectoriels.

1.3. Clientèles vulnérables

Toujours en regard de sa responsabilité populationnelle et de son intention d'agir de façon efficace et proactive sur les déterminants sociaux de la santé, le CSSS a dressé le portrait des actions qu'il mène auprès des clientèles en situation de très grande vulnérabilité sociale de son territoire (Fecteau, 2010). Mentionnons que plusieurs de ces personnes en situation de grande vulnérabilité sociale résident ou fréquentent le quartier Saint-Roch, tel, à titre d'exemples, les personnes en situation de pauvreté, les personnes en situation d'itinérance, les personnes vivant seules, les personnes vivant avec problèmes de santé mentale grave et les personnes immigrantes et réfugiées.

1.4. Portrait de la défavorisation sociale et matérielle

La défavorisation se définit comme un désavantage relatif d'individus, de groupes, de familles ou de groupes par rapport à un ensemble. Avec la contribution de la Direction régionale de la santé publique et de l'Institut national de la santé publique du Québec, le CSSS de la Vieille-Capitale a produit, en 2011, un portrait de défavorisation de son territoire, intitulé *Du territoire aux communautés locales* (CSSS-Vieille-Capitale, 2011)¹. À partir de la compilation des données du recensement de 2006, ce portrait permet d'identifier géographiquement les quartiers et les communautés locales touchés par la défavorisation sociale ou matérielle².

Le portrait met en évidence les écarts importants, d'un arrondissement, d'un quartier ou d'une communauté à l'autre. De plus, la comparaison avec le portrait précédent qui avait été réalisé grâce aux données de recensement de 2001 permet de constater l'évolution ou le déplacement de la défavorisation dans plusieurs secteurs du territoire.

Ainsi, c'est en vertu de sa mission et de la responsabilité populationnelle qui y est jointe, et à l'aide des différents outils qu'il a développés, que le CSSS est légitime de réaliser et de mettre à jour un portrait du quartier Saint-Roch dont nous présentons quelques éléments marquants dans la section qui suit.

2. Portrait du quartier Saint-Roch

C'est un lieu commun que d'affirmer que le quartier Saint-Roch a beaucoup évolué depuis les trente dernières années. Les changements les plus apparents concernent, bien sûr, l'aménagement urbain, mais la population évolue également. Ainsi, la population augmente régulièrement et différents indices socioéconomiques portent à croire que la situation de ses résidents s'améliore. Le portrait de défavorisation économique et sociale produit par le CSSS de la Vieille-Capitale avec les données de Statistiques Canada de 2011 et la comparaison de ce

¹ Le portrait est disponible en ligne au www.cssssvc.qc.ca

² Cette cartographie est réalisée avec l'indice Pampalon-Raymond.

dernier avec l'édition précédente, nous démontre qu'effectivement, le quartier Saint-Roch vit un peu moins de défavorisation qu'auparavant. Cependant, il ne faut pas conclure que tout est désormais réglé pour sa population. **Le quartier Saint-Roch est le seul des quartiers du CSSS à être classé dans le quatrième quartile de défavorisation tant pour sa défavorisation sociale que matérielle.**

2.1. Données populationnelles et socioéconomiques

Le profil démographique de Saint-Roch est particulier. La tranche d'âge des personnes âgées de 18 à 45 ans est largement surreprésentée (45,4 %) alors que les proportions d'enfants âgés de 0 à 18 ans (9,7 %) et de personnes âgées de 75 ans et plus (5,4%) sont nettement inférieures à la moyenne du territoire.

Sur le plan socioéconomique, diverses données méritent d'être soulignées. Comme celle-ci qui indique que 38,6% de la population du quartier Saint-Roch vit seule³. Cet indicateur, qui est l'un des indicateurs de la défavorisation sociale, peut nous renseigner sur la vulnérabilité de plusieurs résidents. Le revenu moyen de la population, de 21 899 \$, est l'un des plus faibles du territoire⁴. Ce revenu moyen cache des disparités de revenus importantes. Il importe donc de préciser que 30 % de la population de Saint-Roch vit sous le seuil de faible revenu, donc n'arrive pas à combler ses besoins de base.

Enfin, il peut être utile de souligner également que le quartier accueille une forte proportion d'artistes; de personnes immigrantes, dont plusieurs sont des réfugiés; que 80 % des résidents sont des locataires et que, malgré une quantité importante de logements sociaux et communautaires présents dans le quartier, une grande partie de ces locataires (29,7%) paient plus de 30 % de leurs revenus pour se loger.

En plus de ces résidents, rappelons que, sur le territoire du quartier Saint-Roch, œuvrent une multitude d'organismes communautaires de toutes sortes. Certains de ces organismes ont une vocation régionale, mais la majorité accueillent des résidents de Saint-Roch ou des quartiers environnants qui trouvent au sein de ces organismes la possibilité de recevoir des services, de socialiser ou de s'impliquer. Cette forte présence communautaire constitue un atout pour le quartier et doit être préservée.

2.2. La participation des résidents

Un quartier doit être conçu d'abord et avant tout pour les gens qui l'habitent. Et pour s'y sentir bien, ces derniers doivent se sentir partie prenante de son développement. Il importe donc de valoriser la participation des résidents dans l'ensemble des réflexions et des actions concernant l'aménagement de leur milieu de vie.

³ 2^e plus forte proportion des quartiers du CSSS après le quartier Saint-Jean-Baptiste.

⁴ Troisième revenu plus faible des quartiers de l'arrondissement après Saint-Sauveur et Maizerets.

À cet égard, il faut souligner que dans les dernières années, les résidents de Saint-Roch ont démontré un intérêt constant et toujours renouvelé à s'investir dans le développement de leur quartier. Nous pensons ici, aux citoyens et aux organismes regroupés au sein de la Table de quartier l'EnGrEnAgE de Saint-Roch, au groupe de citoyens qui s'est réuni afin de réfléchir et d'offrir des opinions concertées lors de la présente consultation, aux membres de Verdir et Divertir, aux personnes qui fréquentent le Parvis de l'église Saint-Roch et qui ont proposé des idées pour un aménagement plus inclusif.

La valorisation de la participation citoyenne est une dimension importante du développement des communautés. À cet égard, nous reconnaissons que la Ville de Québec a soutenu de façon intéressante plusieurs des initiatives citoyennes décrites plus haut. Nous espérons que la même écoute sera apportée aux opinions des citoyens dans la présente consultation publique.

3. Faire de Saint-Roch un quartier accessible et inclusif

Les orientations du PPU *entrée de ville du quartier Saint-Roch* auront des impacts sur les personnes qui résident et qui fréquentent le quartier Saint-Roch et plus particulièrement sur les personnes en situation de vulnérabilité sociale et économique décrites plus haut. C'est en pensant à ces personnes que nous avons formulé les commentaires et recommandations sur les orientations du PPU. Nous avons séparé ces commentaires selon l'impact appréhendé sur trois déterminants sociaux de la santé soit : le logement, le transport et les déplacements ainsi que l'environnement physique et social.

3.1. Logement et densification

Nous l'avons exposé brièvement plus haut, la question de l'accès au logement demeure un défi dans le quartier Saint-Roch alors que plus de 30 % de sa population locataire paie un prix trop élevé par rapport à son revenu pour se loger. L'achat et la rénovation d'une maison peuvent également s'avérer très difficiles pour des personnes vivant dans le quartier compte tenu de la spéculation et du faible revenu moyen de la population. Il faut s'assurer, par une diversité de mesures, que les personnes qui le souhaitent puissent aménager dans le quartier, que ceux qui y résident puissent y demeurer lorsqu'ils vivent des transitions de vie (par exemple, arrivée d'enfants ou en vieillissant) et qu'ils ne soient pas évincés par une éventuelle spéculation.

Deux des six orientations du PPU de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch concernent spécifiquement la question du logement. Soit la deuxième orientation : « Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant. » et la troisième : « Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un éco-quartier contigu au parc ».

Nous croyons que l'ajout de nouvelles unités d'habitation dans le territoire du quartier Saint-Roch peut avoir un impact positif sous plusieurs plans. Un quartier dense permet à plusieurs

personnes d'habiter un milieu de vie dynamique à proximité des nombreux services de proximité et services publics déjà présents. La possibilité de tisser des liens entre le quartier Saint-Roch, la Pointe-aux-Lièvres et le secteur Stadacona nous paraît également fort appropriée pour les résidents de ces différents secteurs.

Cependant, ce développement domiciliaire doit se faire en tenant compte des besoins et du profil des résidents déjà présents. Ainsi, bien que le développement d'une diversité de typologies de logements soit approprié dans un quartier, il faut s'assurer que les personnes moins favorisées ou avec des besoins spécifiques puissent accéder à un logement sécuritaire, de qualité et abordable.

Voici donc quelques commentaires et recommandations :

- Privilégier une densification cohérente avec des objectifs de mixité sociale et en cohérence avec la trame urbaine existante. À cet égard, permettre, par le zonage, la construction d'édifices d'une hauteur supérieure à 8 étages n'est pas souhaitable (ni à la place Jacques-Cartier, ni dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres).
- Prévoir et exiger le développement d'une proportion de nouveaux logements sociaux et communautaires équivalente à la proportion existante dans le quartier soit de 30 %.
- Maintenir et renforcer les programmes de rénovations résidentielles, notamment pour les propriétaires à faible ou moyen revenus.
- Prévoir et proposer des logements accessibles aux familles avec enfants, aux personnes vieillissantes et aux personnes avec des limitations fonctionnelles.

3.2. Transport et déplacement

Actuellement, bien que résidant au cœur de la Ville de Québec, plusieurs des habitants de Saint-Roch éprouvent de la difficulté à se déplacer d'un endroit à l'autre du quartier. De plus, la liaison entre Saint-Roch, le parc Victoria et le quartier Limoilou est problématique.

Plusieurs éléments inclus au PPU, notamment l'orientation 5 : « Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable », visent à bonifier les infrastructures de transport et à faciliter les déplacements actifs et collectifs des résidents.

Cependant, nous voyons une contradiction apparente entre une volonté de renforcer le transport actif et collectif (marche, vélo, transport en commun), le plan de mobilité durable déjà adopté par la Ville et l'idée de faciliter l'accès au centre-ville en voiture par l'ajout de places de stationnement ou le réaménagement des stationnements existants.

Ainsi, nous reconnaissons plusieurs éléments positifs dont la volonté de consolider le transport en commun et d'aménager une aire d'attente conviviale et sécuritaire sur la rue du Roi; la volonté de désenclaver le quartier notamment en prévoyant la transformation de l'autoroute Laurentien en boulevard urbain et le projet de multiplier les passages piétons et cyclistes.

Cependant, nous constatons que le plan cycliste prévu tend à contourner le quartier. Or, si l'on souhaite que les résidents et les visiteurs circulent réellement en vélo, il faut prévoir et aménager des voies pour le vélo utilitaire en plein cœur du quartier.

De plus, nous pensons que l'ajout de plusieurs places de stationnement sous la place Jacques-Cartier risque d'entraîner nombre de désagréments pour la population résidente. En concordance avec les orientations du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec et en tenant compte du caractère urbain et résidentiel du quartier, nous proposons à la Ville de décourager l'utilisation de la voiture pour accéder au quartier et de faciliter les déplacements actifs des résidents et des visiteurs. Voici donc des recommandations se rapportant aux transports et aux déplacements :

- Revoir le déploiement du réseau cyclable pour le quartier dans une optique de développement du vélo utilitaire. À cet effet, multiplier les supports à vélo et s'assurer que des voies cyclables sécuritaires soient aménagées au cœur du quartier.
- Envisager l'aménagement de rues partagées partout où c'est possible, notamment sur la rue Saint-Joseph et sur les rues transversales, telle que les rues du Parvis et la rue Caron.
- Allonger la durée des feux piétonniers à plusieurs intersections stratégiques, dont au coin des rues Charest – de la Couronne et de la Couronne – Saint-Joseph.
- Trouver une alternative à la réfection du stationnement sous la place Jacques-Cartier.
- Accélérer la mise en œuvre du plan de mobilité durable, notamment concernant le transport collectif.

Enfin, nous soumettons ici une autre préoccupation qui transcende l'objet du PPU, soit celle de l'accès économique au transport en commun. En effet, le coût du passage est prohibitif pour plusieurs personnes qui ont accès des revenus modestes.

3.3. Environnement physique et social. Maintenir et renforcer les espaces verts, publics et récréatifs

La qualité de l'environnement physique est un déterminant important de la santé de la population. Le récent épisode de la légionellose qui a durement touché le quartier nous rappelle tristement à quel point il faut être vigilant et faire preuve de prudence quand on intervient dans des quartiers où résident plusieurs personnes vulnérables. De plus, on trouve, dans le quartier

Saint-Roch, d'importants îlots de chaleur qui sont associés avec une hausse de la mortalité, principalement chez les personnes à risque (DSP, 2011)⁵. Ce cumul de risques environnementaux en présence d'une grande quantité de personnes vulnérables, mérite qu'on s'y attarde et qu'on évite d'ajouter au fardeau des résidents.

De plus, plusieurs résidents du quartier vivent seuls et sont à risque d'être isolés socialement. Plusieurs organismes communautaires du quartier soutiennent ces personnes en offrant des lieux de socialisation et d'implication. Les places publiques du quartier jouent un rôle important en facilitant les rencontres et en offrant la possibilité à plusieurs de briser leur isolement.

Plusieurs éléments du PPU risquent d'avoir un effet sur la qualité de l'environnement physique et de l'environnement social du quartier. Nous pensons que tout ce qui permettra de bonifier les équipements du parc Victoria, notamment par l'ajout d'un centre récréatif et qui en facilitera l'accès en vélo ou à pied sera grandement bénéfique pour la population du quartier. Nous appuyons donc les éléments inclus dans l'orientation 4 : « Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain ».

Outre le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, tous deux situés à la périphérie du quartier, Saint-Roch est pauvre en espaces verts. Nous encourageons la Ville de Québec à faire preuve d'audace et de créativité afin de verdir l'intérieur même du quartier au bénéfice du bien-être des résidents et, bien sûr, dans une optique de réduction des îlots de chaleur.

Plusieurs des éléments contenus dans la première orientation du PPU « Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville et vitrine de la technoculture » permettent d'aborder la question de l'environnement physique et social.

Nous saluons la rénovation de la bibliothèque Gabrielle-Roy et le souci de conserver un auditorium accessible. Ce sont là des équipements d'une grande valeur pour les résidents et pour les visiteurs du quartier.

Nous sommes plus inquiets quant à la réfection du stationnement, qui amènera une circulation automobile importante et quant à l'éventuelle construction d'une tour de logement de grande hauteur sur la place publique adjacente à la bibliothèque.

Dans un contexte de centre-ville et en tenant compte du fait que de nombreux résidents du quartier Saint-Roch vivent de l'isolement ou sont vulnérables sur ce point, nous croyons que l'aménagement de la place Jacques-Cartier devrait être réfléchi afin d'agrandir l'espace public qui permet de se détendre et de socialiser et que l'ensemble du quadrilatère devrait envisager des transports autres que la voiture. Voici donc nos recommandations :

⁵ Les personnes à risque de subir les effets néfastes des îlots de chaleur sont les jeunes enfants, les personnes âgées, les sportifs, les itinérants, les travailleurs qui œuvrent à l'extérieur, les personnes qui font des efforts physique prolongé, les personnes isolées et les personnes vivant dans des endroits difficiles à rafraîchir.

- Agrandir et bonifier les aménagements publics de la place Jacques-Cartier afin d'y faciliter la socialisation, la rencontre des différents groupes de personnes et l'organisation d'activités d'animation.
- Dans une optique de réduction des îlots de chaleur urbain, préserver voire agrandir les zones vertes dans le quartier Saint-Roch. Introduire, tant que faire se peut, des lieux de verdure dans la trame résidentielle du quartier.

Conclusion

Le quartier Saint-Roch constitue un tout qui englobe plus large que le seul secteur couvert par le *PPU entrée de ville de Saint-Roch*. Nous profitons de cette conclusion pour souligner que la plupart des recommandations que nous avons émises concernent l'ensemble du quartier Saint-Roch et nous émettons le souhait que le développement du quartier se fasse de façon cohérente sur l'ensemble de ce dernier.

Plusieurs éléments inclus dans le PPU peuvent permettre au quartier Saint-Roch de se développer de façon à devenir un quartier plus vivant et dynamique. Ainsi, la création de l'Éco-Quartier, la bonification et le désenclavement du parc Victoria, le développement du transport actif et collectif semblent aller dans le sens d'une augmentation de la qualité de vie de tous et d'actions bénéfiques sur plusieurs déterminants sociaux de la santé.

Nous émettons le souhait que le quartier Saint-Roch développe également sa capacité à devenir un quartier inclusif et à même d'accueillir et de soutenir ses résidents qui vivent des difficultés. L'accès à logement sécuritaire, abordable et de qualité, la possibilité d'utiliser des transports actifs et collectif et la hausse de la qualité de l'environnement physique et social sont des paramètres importants dont il faut tenir compte dans la réflexion autour du développement d'un quartier comme Saint-Roch. Les recommandations que nous avons formulées appuient cette vision.

L'inclusion des personnes concernées dans la définition de leur milieu de vie est un élément essentiel de la qualité de vie. En ce sens, la présente consultation publique sur le projet de PPU donne l'occasion aux citoyens et aux différents acteurs concernés de partager leurs besoins et leur vision du quartier Saint-Roch. Nous souhaitons donc que ce processus consultatif, au-delà de la prise de parole, permette effectivement aux autorités municipales d'améliorer leur projet en tenant compte des besoins exprimés par les résidents.

Nous terminons ce mémoire en réitérant la volonté du CSSS de la Vieille-Capitale et de ses travailleurs à travailler en collaboration avec la Ville de Québec sur les projets qui concernent la santé et le bien-être des résidents.

Pour toute question ou pour commentaires sur ce mémoire, n'hésitez pas à nous contacter :

Suzie Cloutier
Organisatrice communautaire
CSSS de la Vieille-Capitale
(418) 529 2572 poste 4717
Suzie.cloutier@csssvc.qc.ca

Bibliographie

Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale (2011). *Portrait de défavorisation du Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale : du territoire aux communautés locales*, Québec, CSSS de la Vieille-Capitale, 280 p.

Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale (2012). *Politique de développement des communautés*, Québec, CSSS de la Vieille-Capitale, 13 p.

Direction régionale de santé publique de la Capitale-Nationale (2011). *Les îlots de chaleur. Populations vulnérables et effets à la santé*, présentation faite dans le cadre d'une journée d'échange sur les îlots de chaleur, 31 mars 2011.

PECTEAU, Roger (2010). *Aperçu des clientèles les plus vulnérables ainsi que de l'offre de service à leur intention sur le territoire du Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale*, Québec, CSSS de la Vieille-Capitale, 83 p.

GEHL, Jan (2012). *Pour des villes à échelle humaine*, Montréal, éditions Écosociété, 273 p.

Ministère de la santé et des services sociaux (2008). *Programme national de santé publique 2003-2012*, Direction des communications du ministère de la Santé et des Services sociaux du Québec, 103 p.



ASSOCIATION
DU DESIGN URBAIN
DU QUÉBEC

Projet de programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Mémoire déposé par l'ADUQ –
Association du design urbain du Québec

INTRODUCTION

L'ADUQ

L'Association du design urbain du Québec (ADUQ) est un organisme à but non-lucratif qui se consacre à faire la promotion de cette discipline émergente et à encourager l'excellence des pratiques en design urbain au Québec. Née en 2012 de l'initiative de jeunes professionnels œuvrant dans le domaine, l'ADUQ prévoit notamment contribuer à la diffusion des compétences spécifiques pour une intervention urbaine responsable. Souhaitant s'impliquer sur la scène locale et dans le débat public, l'ADUQ a déposé à ce jour quelques mémoires dans le cadre de consultations publiques de la région de Montréal. Elle est très heureuse de participer à cet exercice participatif pour la deuxième fois à Québec.

Le *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch* révèle, à notre sens, une opportunité incroyable d'innovation pour la Ville de Québec. En effet, il apparaît particulièrement intéressant de se positionner quant au devenir du centre-ville et aux vastes territoires non développés qui profitent d'une localisation stratégique, porteuse d'un fort potentiel d'urbanité. La Ville souhaite requalifier et revaloriser l'entrée et le centre du quartier Saint-Roch, projet que nous appuyons fortement.

Le projet de programme particulier d'urbanisme présente des objectifs louables et ambitieux. Cependant, nous voyons une grande dichotomie entre le *Concept d'aménagement et les grandes orientations de développement énoncées*¹ et *La mise en œuvre*². Les six grandes

¹ P.34

² Notamment la *Carte 21: Plan image*, p.50

orientations mises de l'avant et les défis d'aménagement qui en découlent ne semblent pas avoir été résolus dans cette proposition préliminaire du plan de développement.

L'ADUQ souhaite contribuer à la réflexion sur la transformation de l'entrée du quartier Saint-Roch, tout particulièrement au sujet de la requalification du boulevard Laurentienne et du réaménagement de la Place Jacques-Cartier.

LA REQUALIFICATION DE L'AUTOROUTE LAURENTIENNE

Dans le projet de programme particulier d'urbanisme, la Ville de Québec vise, dans un horizon de 20 ans, la création d'une entrée de ville accueillante et structurée par un bâti continu le long d'un grand boulevard urbain permettant de reconnecter la Pointe-aux-Lièvres au quartier Saint-Roch. Cette vision urbaine ambitieuse, qui nécessite des efforts de réaménagement importants de l'autoroute Laurentienne, est partagée par l'ADUQ. La requalification de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain pourrait permettre de relier deux pôles majeurs que constituent le futur amphithéâtre et le centre-ville. L'entrée dans le quartier Saint-Roch serait manifestement urbaine et les parcs riverains seraient accessibles. Mais au-delà des intentions, il apparaît clairement que la mise en œuvre proposée ne permet pas de rencontrer les objectifs avancés.

En effet, bien que la Ville indique souhaiter la mise en place d'un cadre bâti continu le long du nouveau boulevard urbain, les plans images (cartes 21 et 34) représentent plutôt des bâtiments implantés à distance les uns des autres et ne comportant peu ou pas d'accès directs sur la voie. La présence de stationnements de surface du côté ouest de la voie ne permet pas d'apporter l'encadrement désiré. Un stationnement étagé ou des constructions en relation avec le boulevard auraient-ils pu davantage participer à l'encadrement du boulevard? Par conséquent, l'entrée de ville telle que représentée dans la section *Mise en œuvre* du programme ne peut pas être considérée comme étant un boulevard urbain qui, par définition, s'intégrerait dans un environnement bâti et comporterait des servitudes d'accès aux fonctions riveraines.

La section *Mise en œuvre* prévoit des hauteurs variant de 21 à 60 mètres et des implantations parfois rapprochées et parfois éloignées du nouveau boulevard urbain. Ces différences importantes au niveau du cadre bâti ne semblent pas concourir à la création d'une entrée de ville structurée. D'ailleurs, la densification (ajout d'étages à la grille de zonage) du cadre bâti ne devrait-elle pas se faire en fonction des parcours structurants de transport en commun, plutôt que sur des îlots ou des morceaux de quartier complets? Il semble que les abords immédiats de l'autoroute Laurentienne, étant largement desservis par le réseau de transport collectif, devrait accueillir des hauteurs reflétant cette particularité.

L'objectif de reconnecter la Pointe-aux-Lièvres au quartier Saint-Roch insinue l'amélioration de l'accès entre ces deux lieux pour les différents modes de déplacements. Le nouveau boulevard urbain se présente comme un des liens les plus directs pour assurer cette connexion. Or, les cartes 15 et 16 illustrant les réseaux des déplacements piétons et cyclistes n'identifient pas le nouveau boulevard urbain comme lieu de cheminement piéton, ni cycliste. Ceci, en plus de la largeur de l'emprise viaire et le manque d'encadrement porte à s'interroger sur la convivialité souhaitée pour ce corridor d'entrée de ville et sur son caractère urbain. En effet, les plans image illustrent un aménagement de compromis entre l'autoroute et le boulevard. Puisque la Ville mentionne clairement l'intention de créer une entrée de ville urbaine et accueillante dans ces grandes orientations, l'ADUQ croit fermement que la transition entre l'autoroute et le boulevard urbain devrait se faire avant l'entrée dans le quartier Saint-Roch, voir avant la jonction avec le futur amphithéâtre.

Une réflexion plus approfondie en termes de design urbain doit être faite pour assurer la mise en place d'un encadrement continue le long du nouveau boulevard urbain. Le caractère autoroutier doit être inhibé afin de laisser place à un corridor d'entrée de ville structuré, accueillant et à l'image de la ville de Québec et ainsi atteindre les objectifs fixés dans le projet de PPU.

LE RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE JACQUES-CARTIER

La Ville souhaite faire de l'espace public de la place Jacques-Cartier un lieu polyvalent et un pôle d'échange majeur pour le transport en commun. Nous croyons qu'aménagé comme un réel carrefour, joignant les rues du Roi et Saint-Joseph Est, l'espace public projeté pourrait effectivement jouer un rôle important en tant qu'espace de transit structurant, mais aussi comme cœur de quartier. Bien que ces intentions soient très bien manifestées à travers les enjeux et objectifs soulevés, elles ne sont pas abordées dans les propositions formelles du projet de programme particulier d'urbanisme.

Pour l'ADUQ, la transformation de la place Jacques-Cartier doit nécessairement passer par une proposition d'aménagement réfléchi et inclusive. Le projet de programme particulier d'urbanisme souligne le caractère polyvalent des espaces publics. La structuration de la place et de ses espaces attenants méritent alors une réflexion sensible qui tienne compte des différentes activités qui prendront place en ces lieux. Puisque la place sera conçue comme un espace de transit, événementiel, d'attente de l'autobus, de rencontre et de détente, la multiplicité des usages qui y cohabiteront devront être coordonnés et structurés dans l'espace. L'aménagement de la place devrait tenir compte d'une hiérarchie et d'une grande intelligibilité des différents sous-espaces qui la composent. Elle doit aussi jouer le rôle de seuil entre le corridor piéton et de promenade commerciale que constitue la rue Saint-Joseph et le pôle d'échange de transport en

commun projeté sur la rue du Roi. Par ailleurs, nous tenons également à rappeler le caractère inclusif que devrait porter la place où se côtoieront résidents, travailleurs, usagers de la bibliothèque et usagers du transport en commun.

La construction d'une nouvelle tour à l'intersection des rues de la Couronne et du Roi aura un grand impact sur la place publique projetée. Il sera primordial de réfléchir à la transition entre l'espace public et privé aux abords du bâtiment et à l'espace de circulation située entre ce bâtiment et la bibliothèque Gabrielle-Roy. À cet égard, il faudra que l'espace public demeure convivial et confortable. La hauteur de 60 mètres prévue pour la tour pourrait être problématique en ce qui concerne le confort climatique sur la rue du Roi. Puisque cette artère est destinée à devenir le pôle d'échange du transport en commun, les espaces d'attente devront être d'une grande qualité. Une étude microclimatique devrait être envisagée afin de prévenir les impacts négatifs que pourrait amener la construction d'un bâtiment en hauteur.

Finalement, si l'on considère la tour à une plus grande échelle, il serait également important d'évaluer son impact dans le paysage. Bien qu'elle soit conçue comme un repère à l'échelle du quartier, la tour aura aussi un impact important à partir de la haute-ville ou à partir de l'autoroute Laurentienne, porte d'entrée nord à la ville. La Ville devra s'assurer de l'architecture exemplaire de ce bâtiment, autant à l'échelle du site, qu'à l'échelle paysagère.

CONCLUSION

Les défis soulevés par le *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch* sont nombreux. Cependant, deux d'entre eux nous semblent prioritaires dans la concrétisation d'un plan d'aménagement visant à amener une nouvelle urbanité – durable – dans le centre-ville de Québec.

La requalification de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain est, à nos yeux, nécessaire et prioritaire. À elle seule, cette transformation peut résoudre de nombreux problèmes avec lesquels vit le quartier et sa population depuis de nombreuses années ; le fractionnement du territoire au nord de Saint-Roch, l'hostilité de ce territoire et l'image peu accueillante qu'elle confère, la difficulté de développer la Pointe-aux-Lièvres en continuité avec le quartier et l'enclavement du parc Victoria. Nous croyons que la requalification de l'autoroute Laurentienne devrait être amorcée en amont du centre-ville et qu'une attention particulière devrait être portée au caractère et à l'échelle du boulevard puis à la consolidation du tissu urbain adjacent. En 2030, nous souhaitons voir un boulevard urbain où les bâtiments ont « pignon sur rue » et où automobilistes, cyclistes, piétons et usagers du transport en commun ont leur place. Le projet de programme particulier d'urbanisme ouvre la porte au changement et nous croyons qu'en

transformant l'autoroute Laurentienne, la Ville doit en faire un réel boulevard urbain, une entrée de ville accueillante – pour tous.

Le réaménagement de la place Jacques-Cartier sera lui aussi prioritaire dans la transformation et la consolidation du quartier Saint-Roch. Importante autant à l'échelle du quartier, qu'à celle d'un parcours d'entrée de ville, la place devra être conçue en fonction des différentes activités qui y prendront place et des différents usagers qui l'emprunteront. Cet espace public devra jouer le rôle de parvis à la bibliothèque, de place de rassemblement et de lieu de passage et d'attente pour le transport en commun. Une grande attention devrait être portée aux espaces de seuil entre la place et les bâtiments qui la bordent, à la distinction des différents sous-espaces de la place, à la qualité de l'aménagement et du mobilier urbain ainsi qu'au confort climatique de l'espace d'attente du transport en commun. La hauteur maximale permise pour la tour à construire, puis la qualité de son architecture, devront être étudiées en fonction des impacts qu'elle aura sur la place et sur le paysage urbain.

Finalement, l'ADUQ tient à s'assurer que des propositions d'aménagement réfléchies et abouties seront présentées dans la version finale du programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Nous espérons que la Ville tiendra compte de ces recommandations et de celles émises par d'autres organismes et citoyens dans la suite de ses réflexions.

Plus qu'une entrée au quartier, il s'agit de requalifier et revaloriser l'entrée nord au centre-ville de Québec. C'est l'image du parcours d'entrée qui doit être transformée, en passant par les différentes parties du territoire qui le composent. La Ville de Québec doit être porteuse d'une vision et intervenir afin d'enrichir et compléter les nombreux projets qui formeront le paysage d'entrée de ville du quartier Saint-Roch : un paysage urbain à l'échelle humaine, dynamique et accueillant, à l'image de la Ville de Québec.



ALLIED

**MÉMOIRE DÉPOSÉ PAR
FIDUCIE DE PLACEMENT IMMOBILIER ALLIED PROPERTIES**

**DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE PORTANT SUR
LE PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME
ENTRÉE NORD DE LA VILLE – SAINT-ROCH**

27 NOVEMBRE 2012

Présentation de la fiducie de placement immobilier Allied Properties

Allied Properties REIT est fiducie de placement immobilier canadienne d'envergure. Notre groupe est propriétaire et gestionnaire d'un portefeuille immobilier de bureaux, principalement de catégorie I, dans les zones urbaines de Québec, Montréal, Ottawa, Kitchener, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria.

Nos propriétés cumulent une superficie d'un peu moins de 9 millions de pieds carrés de surfaces de bureaux et correspondent à la quatrième des plus grandes concentrations d'espaces de bureaux de catégorie I au Canada.

Notre entreprise est en pleine croissance : nos actifs immobiliers sont passés d'une valeur de 128 millions de dollars en 2003 à 2,3 milliards de dollars en 2011. Cette valeur est répartie dans 117 propriétés.

Nous sommes engagés à atteindre les standards LEED dans la réalisation de nouveaux développements immobiliers et Boma Best pour les propriétés existantes. La qualité de nos installations et le confort de nos occupants sont au cœur de notre philosophie d'entreprise.

Notre présence dans le centre-ville de Québec

Notre marché cible est d'un million et demi de pieds carrés de surface de bureaux dans le quartier Saint-Roch et nous détenons présentement près de 200,000 pieds carrés.

Nous avons choisi de nous implanter à Saint-Roch pour plusieurs raisons. Ce centre-ville connaît depuis une décennie une relance qui est phénoménale. Le nouveau dynamisme culturel et commercial que l'on y constate se distingue à l'échelle canadienne. La qualité des édifices que l'on y retrouve, alliant modernité et mise en valeur du patrimoine architectural, en fait un quartier des plus accueillant pour les entreprises et leurs employés.

De même, l'on sent une demande croissante de la part de futurs acheteurs d'unités d'habitation qui souhaitent participer à cette relance. Une densification résidentielle soutenue est possible dans le quartier.

Notre vision du Programme particulier d'urbanisme Entrée nord de la ville – St- Roch

Le PPU proposé comporte plusieurs bonnes nouvelles pour le secteur qu'il couvre. Le réaménagement du Parc Victoria, la réalisation de l'éco-quartier de la Pointe-aux-Lièvres et la concrétisation d'un projet structurant à la Place Jacques-Cartier contribueront à améliorer le paysage urbain pour les personnes qui habitent, travaillent ou transitent dans le centre-ville. Le PPU propose des projets qui permettront de rehausser, de manière importante, l'entrée nord de la ville et une portion de son centre.

Nous croyons par ailleurs que le PPU peut aller plus loin dans la consolidation économique du centre-ville de Québec. Une population locale plus importante constitue, selon nous, la clé de la prospérité future et durable du centre-ville de Québec. L'adoption du PPU constitue une opportunité de premier plan pour consolider la relance économique du secteur.

Le PPU peut contribuer à fidéliser davantage les entreprises au centre-ville. Pour ce faire, le centre-ville doit être un lieu accueillant et animé. L'ajout de nouveaux résidents dans le quartier y contribuera directement. Ceux-ci soutiendront les commerces et feront du centre-ville un lieu animé à longueur de journée, tout en y accroissant le sentiment de sécurité. L'ajout d'un nombre suffisant d'unités d'habitation permettra aussi à des employés du quartier de vivre près de leur lieu de travail.

Les entreprises de St-Roch vivent le même défi que les entreprises de la région : une pénurie de main-d'œuvre. En situation de plein-emploi, comme c'est actuellement le cas à Québec, une forte concurrence s'installe entre les commerces et les entreprises au niveau de l'embauche et de la rétention des travailleurs. Les entreprises de St-Roch doivent, elles aussi, être en mesure d'offrir à leurs employés la possibilité de vivre près de leur lieu de travail et d'évoluer dans un milieu où l'offre commerciale est riche et diversifiée. Cette équation est possible si ces commerces ont accès à une assez nombreuse clientèle de base, soit celle qui habite le quartier.

Les commerces de proximité du quartier St-Roch, pour survivre et prospérer, doivent évidemment avoir accès à un bassin suffisant de clients provenant du quartier. Normalement, les commerces qui sont dits de destination auront une clientèle plus importante en provenance de l'extérieur du quartier. Or, dans St-Roch, l'offre en stationnements publics rend plus ardue l'attraction de cette clientèle. Ainsi, les commerces de destination ont, eux aussi, besoin de plus de résidents locaux pour soutenir leur prospérité.

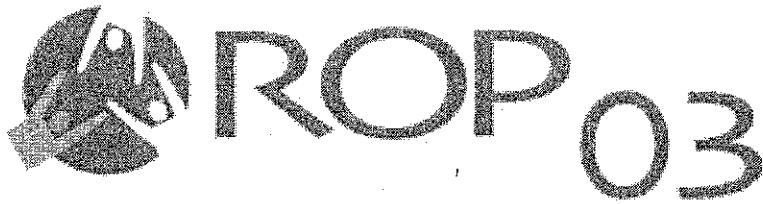
Évidemment, un centre-ville dynamique, donc plus peuplé, attirera de nouveaux commerces, autant de proximité que de destination. Les résidents actuels bénéficieront de cet enrichissement de l'offre commerciale. Les commerces actuels bénéficieront de la hausse de l'achalandage qui sera induite par ceux qui s'ajouteront dans le quartier.

Conclusion

D'entrée de jeu, nous appuyons le projet de PPU proposé, les projets de réaménagement public ainsi que les projets immobiliers qu'il contient. De manière plus particulière, l'aménagement à double sens de la rue St-Joseph, entre Dorchester et de la Couronne, contribuera grandement au désenclavement de la principale artère commerciale du secteur. Cela profitera à tous les commerçants de la section Est de la rue.

Nous croyons que le PPU peut aller plus loin dans la densification résidentielle du centre-ville. En ce sens, le PPU pourrait fort bien être l'occasion de modifier le zonage sur les grandes artères que sont Dorchester et de la Couronne pour permettre la construction en hauteur d'immeubles à logements. La hauteur pourrait, par exemple, rejoindre ce que l'on retrouve sur l'autre grande artère de St-Roch, le boulevard Charest Est, c'est-à-dire 33 mètres.

Finalement, nous croyons qu'une fois ce premier PPU adopté, la Ville devrait déposer un autre PPU qui couvrira le reste du territoire de St-Roch et qui y assurera également une plus grande densification résidentielle.



Avis sur le Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Date : le 27 novembre 2012

Regroupement des organismes des personnes handicapées de la région 03

Courriel : rop03@rop03.com Site web : www.rop03.com

L'organisation :

Le Regroupement des organismes de personnes handicapées de la région 03 (ROP-03) fédère 24 associations de Capitale-Nationale. Il promeut et défend les droits et les intérêts des personnes handicapées et ceux de leurs proches. Pour la rédaction de cet avis, le ROP03 a inclus les avis détaillés de certains de ses membres sur des propositions qui les préoccupaient particulièrement.

Mise en contexte :

Depuis de nombreuses années, plusieurs citoyennes et citoyens, ainsi que plusieurs groupes communautaires, se sont exprimés et engagés pour que les documents d'orientation de leurs divers instances concourent à rendre Québec plus équitable. Notre avis s'appuie donc sur ce que la Ville de Québec s'est engagée à faire directement (voir Annexe 1, Ce que la Ville de Québec a écrit ou dit), par le biais du RTC (voir « Plan de développement du RTC 2012-2016, Améliorer l'accessibilité du transport en commun régulier à Québec »), ou au sein de la Communauté Métropolitaine de Québec (Voir Annexe 2 Le cadre de la Communauté métropolitaine de Québec).

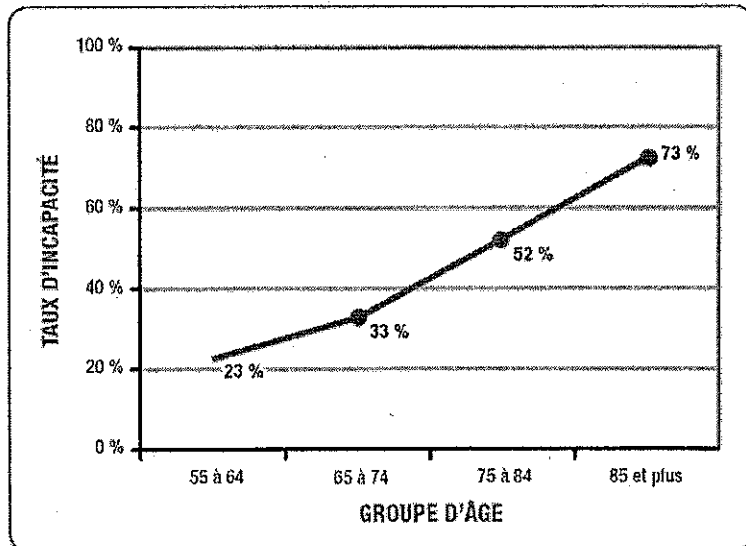
À la consultation des différents documents, le lecteur non averti pourrait penser que rien ne reste à faire, tout est là. Cependant, à la lecture du PPU de Saint-Roch, nous constatons que l'essentiel de la vision inclusive de ces documents et déclarations ne s'y retrouve pas encore. Les indications nous apparaissent timides, limitées à une trop faible partie de ce que vise le PPU.

S'inscrivant dans la dimension sociale du développement durable, l'accessibilité universelle vise prioritairement le respect des droits des personnes ayant des limitations. Cependant, elle est au service de l'ensemble de la population, ce qui handicape les unes gêne souvent les autres. Un territoire cherchant à faciliter les déplacements actifs gagne à placer au cœur de son développement les principes d'accessibilité universelle. Nous retrouvons ainsi ces principes dans le concept de Rue conviviale mise de l'avant par le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec dans laquelle s'inscrit le PPU de Saint-Roch (voir Annexe correspondante).

Pour Saint-Roch, l'opportunité de concrétiser le plus possible ces outils législatifs et techniques en matière d'accessibilité universelle est à saisir. Notre avis proposera donc des ajustements que nous aurions aimé voir dans le projet de PPU afin que le PPU de Saint-Roch s'inscrive au plus près des engagements de la Ville de Québec et des acteurs avec lesquelles elle agit. Nous espérons ainsi contribuer à ce que le Maire annonçait en 2008, permettre à Québec de « devenir une Ville modèle dans le monde » (voir Annexe 1, Ce que la Ville de Québec a écrit ou dit).

Faits saillants du portrait sociodémographique :

Les statistiques existantes sont, à notre connaissance, inadéquates pour décrire la réalité des personnes ayant des limitations sur un territoire aussi restreint que celui du PPU de Saint-Roch. Cela peut expliquer leur absence du portrait sur lequel s'appuie le PPU. Pourtant, il nous apparaît évident que Saint-Roch accueille, avec Limoilou et Saint Sauveur, une population à mobilité réduite, parmi laquelle de nombreuses personnes ayant des limitations, plus élevée qu'ailleurs sur le territoire. Des données plus détaillées sur les tranches d'âge seraient éclairantes recroisées Rapport fédéral de 2011 sur les personnes handicapées Aînés handicapés au Canada : « Le taux d'incapacité triple d'un groupe d'âge à l'autre et passe donc de 23 pour cent chez les personnes âgées de 55 à 64 ans à 73 pour 100 chez les personnes âgées de 85 ans et plus. »



Avec, selon le plan d'action pour les aînés, une surreprésentation des aînés de plus de 85 ans dans l'arrondissement la Cité-Limoilou, ces chiffres éclaireraient partiellement la réalité que nous pouvons constater en parcourant les rues et commerces de Saint-Roch. La forte présence de services de soutien à domicile comme de groupes communautaires soutenant les personnes ayant des limitations est pour nous aussi révélatrice.

Un rapport récent Piétons: sécurité, espace urbain et santé du Forum international des transports (FIT) nous apparaît également éclairant « À tout moment, environ 30 % des piétons présentent une mobilité réduite (parce qu'ils sont trop chargés ou souffrent d'un handicap temporaire ou permanent). En raison du vieillissement de la population dans

de nombreux pays, les autorités publiques doivent se préparer à un avenir où un nombre croissant de personnes très vulnérables seront encore plus tributaires de la marche. » Cette statistique nous semble devoir apparaître dans le portrait bien qu'elle nous semble en dessous de la réalité du territoire visé. Le respect des principes de l'accessibilité universelle dans le PPU de Saint-Roch en sera plus compréhensible.

Portrait sommaire du territoire :

Territoire dont une partie significative et croissante de la population est à mobilité réduite, le PPU de Saint-Roch peut s'appuyer sur divers atouts à inscrire dans le portrait sommaire pour devenir un quartier où limitation ne rimerait plus avec handicap (voir le Cadre de référence pour la Ville de Québec en matière d'intégration des personnes vivant des situations de handicap : Vers une Ville inclusive). La proximité des services, sa topographie plane, réalisations d'accessibilité universelle comme le Parc Victoria, les nombreux feux sonores ou dans une certaine mesure les trottoirs semi-franchissables de la rue Saint Joseph, le parcours linéaire de la rivière Saint-Charles, ainsi qu'une concentration élevée de lignes d'autobus en font un espace où les déplacements des personnes à mobilité réduite sont moins difficiles qu'ailleurs. La présence des premiers parcours du RTC accessibles aux personnes en fauteuil roulant complète ce bref tableau des opportunités existantes avec l'arrivée prévue du tramway et la construction d'un véritable terminus d'autobus.

Du côté des difficultés, un parc immobilier antérieur à 1976 donc majoritairement inaccessible en fauteuil roulant, plusieurs trottoirs étroits et proches de leur fin de vie sont une réalité avec laquelle il faudra composer.

Un point particulier mérite d'être soulevé dans l'utilisation des espaces de stationnement : la préservation des espaces de stationnements réservés aux personnes handicapées munis de vignettes.

La vision d'aménagement

Une phrase dans cette vision devrait clairement identifier Saint-Roch comme voulant devenir un quartier exemplaire en matière d'accessibilité universelle, une vitrine de ce volet social du développement durable au même titre que LEED pour le volet environnemental. À titre d'information, nous suggérons ce qui suit et qui reflète assez bien notre pensée en nous inspirant du plan de mobilité durable.

« Saint-Roch est désormais un quartier exemplaire en matière d'accessibilité universelle. La population dans toute sa diversité, notamment les personnes ayant une limitation temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique, ont la capacité d'y circuler de façon sécuritaire, efficace et confortable. Pour se faire, Saint-Roch leur offre un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement. »

Le concept d'aménagement et les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée. Nous les bonifierons selon l'ajustement proposé à la vision d'aménagement.

Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme nœud majeur de transport en commun

« Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue en portant une attention particulière aux aménagements destinés aux usagers du transport en commun. »

Suggestion : inclure les cheminements adjacents aux îlots contiguës notamment ceux en provenance du boulevard Charest.

Suggestion : ajouter « notamment en appliquant les normes d'accessibilité universelle y compris lors des travaux. »

Comme vous le constaterez à la lecture du « Plan de développement du RTC 2012-2016, Améliorer l'accessibilité du transport en commun régulier à Québec », le RTC s'est donné des objectifs clairs en cohérence avec le Plan de mobilité durable pour ce qui a trait à l'accessibilité universelle de ses services réguliers. Cette démarche s'inscrit également dans les axes du PMAD de la Communauté métropolitaine de Québec ou du rapport du FIT. Tous ses documents sont clairs sur le fait que le transport collectif

révèle son utilité optimale lorsque l'environnement dans lequel il prend place donne une réelle place aux piétons. Sans le partenariat de la Ville pour les cheminements menant aux arrêts d'autobus les efforts d'accessibilité du RTC ne porteront pas grand résultat. Le PPU de Saint-Roch doit donc inclure clairement une préoccupation de l'accessibilité universelle des cheminements sur son territoire. Cette préoccupation doit être pensée toute saison, incluant les périodes de travaux, la gestion des poubelles et des encombrants ainsi que les terrasses.

Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;

Cette orientation se décline en objectifs spécifiques que nous commenterons comme suit :

- Améliorer le cadre bâti vieillissant - Consolider les fonctions non résidentielles : Le programme de Rénovation de façades donnant sur une artère commerciale permet de soutenir financièrement certains travaux dont la mise en accessibilité des bâtiments sur une partie du quartier Saint-Roch . Le territoire de ce programme devrait selon nous être étendu à l'ensemble de la Ville pour ce qui concerne l'accessibilité ce qui fait l'objet d'autres représentations. Cependant, dans le cadre du PPU de Saint-Roch , l'ensemble du territoire visé devrait être couvert par le programme ce qui pour l'instant n'est pas le cas (voir carte). La possibilité d'empiètement sur la voirie en cas d'impossibilité de réaliser une rampe conforme devrait être améliorée. L'attribution d'un soutien à un bâtiment qui pourrait se rendre accessible mais préfère ne pas le faire devrait être refusée. Vous trouverez plus de détails dans le mémoire du CAPVISH.

Une attention particulière devra être portée aux terrasses afin que celles-ci soient accessibles aux personnes ayant des limitations, respectent les couloirs de circulation piétonniers, le tout dans le respect des principes d'accessibilité universelle.

Construire les sites vacants ou utilisés comme stationnements;

Pour nous, il est important de ne pas perdre d'espace de stationnement réservé aux personnes utilisant des vignettes. La réduction des espaces de stationnement disponibles pour l'ensemble de la population nous incite même à demander une vigilance particulière pour surveiller le respect de ces places.

Écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres

Ce quartier, construit quasiment à neuf, sera l'occasion d'appliquer chacune des recommandations d'accessibilité universelle. Ce « milieu de vie exemplaire » doit aussi l'être du point de vue de l'accessibilité universelle. Différents intervenants publics et privés limitent cette dernière en invoquant les contraintes liées à l'existant par des formules comme « on ne peut pas pousser les murs ». La situation d'un espace aussi vaste à construire au cœur de la ville est suffisamment rare pour que le PPU de Saint-Roch soit ambitieux sur la question de l'accessibilité universelle. La proposition « Intégrer les préceptes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics » est donc bien en deçà des besoins et surtout des engagements de la Ville de Québec. Cette partie doit donc clairement mentionner que l'ensemble de l'écoquartier sera pensé et construit en accord avec les principes d'accessibilité universelle. En cohérence avec la politique d'habitation (voir Annexe 1), une indication claire sur la présence de logements sociaux universellement accessibles serait également à retrouver dans cette partie. Près de 800 logements sont à venir et une partie significative d'entre eux devraient être des logements sociaux universellement accessibles.

Focus sur l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres

Pour assurer la mise en œuvre de l'écoquartier, de grands fondements ont été établis afin de guider la prise de décision. Ces fondements sont à modifier afin que l'accessibilité universelle soit, avec l'aspect environnemental, un des piliers de l'écoquartier.

« Ces fondements se déclinent en une série de critères faisant appel aux préceptes du développement durable en matière d'écologie urbaine, de mobilité, d'implantation, de gabarit, d'architecture et d'intégration au paysage urbain ». Inclure l'accessibilité universelle à cet énoncé.

Moyens de mise en œuvre

La diversité de l'offre résidentielle et la diversité fonctionnelle

Mentionner clairement le logement social

Ajouter « Offrir des habitations répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité, notamment les personnes ayant une limitation temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique ».

La qualité des aménagements et des bâtiments

Ajouter « Concevoir des bâtiments et des aménagements en fonction des principes d'accessibilité universelle et qui privilégient des techniques de pointe de l'habitat intelligent dont la domotique ».

Des lieux et des espaces extérieurs agréables, polyvalents, en continuité avec le secteur
Remplacer par « Intégrer les préceptes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics » par « Appliquer les principes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics incluant leur entretien ».

Parc Victoria

Comme vous le constaterez à l'Annexe 1, « L'arrondissement de La Cité-Limoilou a réalisé en 2010 d'importants travaux de réaménagements au Parc Victoria. Une première : les espaces ont été réaménagés selon les principes mis de l'avant par la *Table de concertation pour l'accessibilité universelle de la Ville de Québec* ». En cohérence avec ces travaux tout comme avec le Projet de Plan vert, bleu, blanc, une indication telle que la suivante serait à retrouver dans ce paragraphe : « Cette consolidation permettra également de continuer à faire du Parc Victoria un lieu d'application concrète des principes mis de l'avant par la Table de concertation pour l'accessibilité universelle de la Ville de Québec ».

Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en s'appuyant sur le Plan de mobilité durable

Nous savions que l'idée de rue partagée était portée par d'autres regroupements de Québec. Nous partageons également le constat suivant du Forum International des Transports « Une grande part de la population piétonne comprend des enfants et des personnes âgées ou à mobilité réduite. Ces groupes ne sont pas bien placés ni armés pour faire part de leurs besoins aux décideurs, et manquent souvent de l'aide des groupes de pression actifs dans le domaine des transports. En conséquence, les groupes de piétons les plus vulnérables ne sont pas bien représentés dans les processus décisionnels en matière urbaine. » Nous surveillons donc l'introduction des rues partagées dans d'autres pays afin d'anticiper leur introduction sur notre territoire.

Le paradoxe est constaté ailleurs par les regroupements de personnes ayant des limitations. Les expériences recensées diminuent la sécurité perçue par les personnes ayant des limitations par rapport aux infrastructures classiques. Cela contrevient à la volonté initiale de mise en place des rues partagées, créées pour permettre aux piétons de se réapproprier de manière sécuritaire la ville. Les avis ci-joints du Regroupements des personnes handicapées visuelles, région 03-12, ainsi que du regroupement des personnes ayant une déficience auditive vont dans le même sens que la recommandation du rapport précité du Forum International des Transports : « Adopter une approche orientée vers un « système sûr » pour la conception d'un environnement piéton organisé de manière à ne pas exposer les groupes vulnérables à des risques évitables. » Et cette approche inclut nécessairement la participation des groupes représentant l'ensemble des usagers vulnérables. La plupart étant présents à la Table de concertation pour l'accessibilité universelle de la Ville de Québec, nous souhaitons que la Table apparaisse clairement comme étant associée à la mise en place de ce type d'infrastructure.

Le PPU de Saint-Roch doit dans cette grande orientation inclure clairement une préoccupation de l'accessibilité universelle des cheminements sur son territoire. Cette orientation doit être pensée toute saison, incluant les périodes de travaux, la gestion des poubelles et des encombrants ainsi que les terrasses.

Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu

Bien que l'art soit en apparence éloigné de l'accessibilité universelle, les projets d'art public peuvent créer des obstacles ou des facilitateurs pour les déplacements des personnes ayant des limitations. Les principes de conception universelle sont autant de pistes de réflexion à proposer aux artistes qui interviendront dans l'espace public. Pour ce qui concerne les lieux du Saint-Roch TechnoCulture, nous souhaitons que leur mise en accessibilité soit un défi relevé tant pour le public que pour les artistes ayant des limitations.

Mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

Critères pour les immeubles à fort gabarit :

Extrait des Normes de conception sans obstacles - 2010 - Code de construction du Québec : « Le Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi sur le bâtiment (...) limite l'application du Code. De façon générale, les bâtiments suivants sont exclus : les petits bâtiments d'habitation ; les établissements industriels ; les établissements d'affaires d'au plus 2 étages ; les établissements commerciaux dont la superficie totale est inférieure à 300 m².

Une liste exhaustive des exclusions est publiée dans ce règlement à l'article 3.3.

Cependant, les municipalités peuvent adopter le Code pour les bâtiments qui ne sont pas assujettis à la Loi sur le bâtiment. »

Ce choix n'est vraisemblablement pas celui qu'à fait la Ville de Québec, le PPU de Saint-Roch va dans le même sens et indique une intégration des principes d'accessibilité universelle aux projets de fort gabarit. Selon nous, les principes d'accessibilité universelle doivent s'appliquer avec intelligence à tout projet. La portée sera moindre suivant la dimension du projet, les moyens à mettre en œuvre moins complets mais l'accessibilité universelle peut s'appliquer à tout projet. Certains éléments, comme l'éclairage, les escaliers ou les contrastes de couleurs, ne demandent pas des investissements exceptionnels, juste renforcement du soutien technique de la Ville aux propriétaires, aux commerçants et aux promoteurs. Nous demandons également pour les immeubles à fort gabarit la rectification suivante « Concevoir une architecture dont la performance est optimale en matière d'accessibilité universelle (cheminements larges, éclairage approprié, accès de plain-pied, ...); » Cela nous semble plus avantageux que la simple intégration des principes d'accessibilité universelle telle que proposée par le projet de PPU.

Résumé des recommandations de ce que nous aurions aimé lire dans le PPU :

Ajuster le portrait statistique pour que les personnes ayant des limitations et les personnes à mobilité réduite apparaissent.

Ajuster le portrait sommaire du territoire en présentant les efforts d'accessibilité universelle et les défis de l'accessibilité du parc immobilier et des voiries.

Inclure clairement l'accessibilité universelle dans la vision d'aménagement.

Mentionner la nécessaire complémentarité environnement universellement accessible / service de transport en commun universellement accessible.

Améliorer le cadre bâti vieillissant et consolider les fonctions non résidentielles en améliorant le programme de soutien financier de mise en accessibilité des immeubles notamment en élargissant le territoire.

Préserver les places de stationnement réservées aux personnes ayant une vignette.

Faire de l'écoquartier Pointe-aux-lièvres un milieu de vie exemplaire en matière d'accessibilité universelle notamment pour le logement social.

Poursuivre l'application de l'accessibilité universelle dans le Parc Victoria.

Mettre en œuvre l'accessibilité universelle des cheminements sur son territoire. Cette préoccupation doit être pensée toute saison, incluant les périodes de travaux, la gestion des poubelles et des encombrants ainsi que les terrasses.

Placer les personnes vulnérables au cœur de la démarche de rue partagée notamment en associant clairement la Table de concertation sur l'accessibilité universelle de la Ville de Québec.

Promouvoir un « Saint-Roch TechnoCulture » inclusif.

Renforcer l'application des principes d'accessibilité universelle aux immeubles de fort gabarit et inciter l'application aux autres immeubles en soutenant mieux la mise en accessibilité.

Annexe 1 - Ce que la Ville de Québec a écrit ou dit

Cadre de référence pour la Ville de Québec en matière d'intégration des personnes vivant des situations de handicap : Vers une Ville inclusive

Politique d'habitation de la Ville de Québec

L'habitation est un monde en perpétuel mouvement dans lequel on doit envisager l'évolution à court, moyen et long terme. Trois préoccupations sont au centre de la politique d'habitation : le bon fonctionnement du marché, la réponse aux besoins des clientèles vulnérables et les contraintes reliées à l'environnement naturel et à l'habitat. page 34 La Ville de Québec doit donc faire en sorte d'offrir un large éventail de logements répondant à ces critères (NDR : accessibilité universelle) sur tout son territoire, que ce soit du point de vue du prix, de la superficie ou des services offerts. Elle doit également s'assurer qu'un nombre suffisant de logements sociaux respectent les normes d'accessibilité universelle et que les logements de ce type ou adaptés soient accordés en priorité aux personnes qui répondent aux critères d'accès et qui en ont besoin.

La Ville doit aussi sensibiliser la population à la question de l'accessibilité universelle dans le but de réduire les préjugés et de susciter l'intérêt des propriétaires et des constructeurs pour la construction de tels logements.

Plan d'action 2012-2015 pour les aînés (PDF : 1,5 Mo)

Parmi les principes directeurs pour guider l'élaboration du plan d'action. L'accessibilité universelle : La Ville reconnaît l'importance d'assurer l'accessibilité pour tous les citoyens aux lieux, aux activités, aux biens, aux équipements, aux services, aux programmes et à l'information

Parmi les actions : Inclure les besoins spécifiques des aînés dans les plans d'aménagement urbain, Assurer une circulation piétonnière sécuritaire et sans obstacle sur des secteurs fréquentés par les aînés

Intégration des personnes vivant une situation de handicap : bilan du plan d'action 2008-2009 et plan d'action 2010 (PDF : 128 Ko)

La marche exploratoire. Une façon simple d'améliorer la sécurité dans votre milieu (PDF : 235 Ko)

Devis des clauses techniques

Guide pratique d'accessibilité universelle (édition 2010)

Politique de déneigement (PDF : 1,6 Mo)

Projet de Plan vert, bleu, blanc - Rapport de consultation et mémoires

Accessibilité universelle au parc Victoria (en bas de page)



L'arrondissement de La Cité-Limoilou a réalisé en 2010 d'importants travaux de réaménagements au parc Victoria. Une première : les espaces ont été réaménagés selon les principes mis de l'avant par la *Table de concertation pour l'accessibilité universelle de la Ville de Québec*.

Une société pour tous

Publié le 5 Septembre 2008

Les organisateurs du Congrès Rehabilitation International font le point sur la réalité des personnes handicapées

Afin de bien conclure le 21e Congrès mondial Rehabilitation International de Québec portant sur les droits et la participation sociale des personnes handicapées qui se terminait le 28 août. Les organisateurs faisaient, jeudi dernier, à l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRDPQ), le point sur l'état actuel d'une société pour tous.

Sujets : Congrès mondial Rehabilitation International , ONU , Canada , Québec

Les organisateurs tenaient à rappeler, qu'en mars 2007, la Convention de l'organisation des Nations-Unies sur les droits relatifs aux personnes handicapées était signée par le Canada et 126 autres pays. Depuis mai 2008, 32 pays l'ont ratifié, la rendant contraignante et fournissant des dispositions et principes pour l'élaboration de politiques, mesures légales et projets visant à éliminer les obstacles à la participation sociale des personnes handicapées. Le Canada ne l'a toujours pas ratifié. À Québec, 66 000 citoyens ayant des incapacités physiques, intellectuelles ou un problème de santé mentale peuvent bénéficier de l'adoption par la Ville de Québec d'un plan d'action pour l'intégration des personnes handicapées. Le maire, Régis Labeaume, renchérissait, lors du point de presse, qu'il entendait que «non seulement la Ville de Québec se conforme aux normes et règlements en ce qui a trait à l'accessibilité pour les personnes handicapées, mais qu'elle aille encore plus loin de façon à devenir un modèle dans le monde».



Une société pour tous

La Ville de Québec accueillait, lors du 21e Congrès mondial Rehabilitation International qui se déroulait du 25 au 28 août derniers, plus de 900 personnes de 52 pays afin d'échanger sur les droits et la participation sociale des personnes handicapées. «Il y a beaucoup d'améliorations encore à apporter. Je pense entre autres à l'accessibilité. Mais nous sommes sur la bonne voie...», a exprimé Patrick Fougeyrollas, un des organisateurs du Congrès.

Venus Iligan, de Rehabilitation International (RI), souhaite, quant à elle, que l'engagement de l'ONU, qui pourra bénéficier à 650 millions de personnes, facilitera l'accessibilité à une éducation, un travail, et une vie sociale de qualité pour les personnes handicapées. Mme Iligan rappelait que celles qui demeurent dans des pays en voie de développement comptent parmi les plus discriminées et les plus pauvres des plus pauvres du monde.

Rehabilitation International (RI) regroupe 1000 ONG dans plus de

100 pays. Depuis 85 ans, sa mission est de promouvoir les changements sociaux visant les droits, l'inclusion, la participation et la réadaptation des personnes handicapées.

Bâtir 2031 Structurer, attirer, durer

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la
Communauté métropolitaine de Québec

Ci-dessous, quelques extraits appuyant nos suggestions

STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

Page 18 Tableau 1 - A. Pôle métropolitain de type 1 (dont Saint-Roch et Pointe-aux-Lièvres)

Infrastructures de transport et aménagement public – Prescriptions générales : Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un **partage équitable** entre ces modes et la voiture.

Page 20 F. Axe structurant de type 1 : Trajets des Métrobus et du futur tramway à Québec dont Saint-Roch et Pointe-aux-Lièvres)

Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture. **Ce partage peut se traduire, dans certains secteurs, par des parcours strictement réservés aux transports en commun et actif.**

Page 27 Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux y compris les mandataires de l'État : Qu'ils identifient les opportunités à saisir :

5. pour rendre progressivement **accessible aux personnes à mobilité réduite le réseau courant de transport en commun;**

page 33 Prescriptions contribuant au développement des transports en commun, adapté et actif et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain

5. Des aménagements sur le domaine public ou privé qui favorisent le développement des transports en commun, adapté et actif en donnant priorité aux piétons et aux cyclistes, qui diminuent les conflits entre les différents usagers et qui concourent à la sécurité, au confort et à l'accessibilité universelle des usagers;

Page 47 - Des milieux de vie inclusifs qui doivent répondre aux besoins spécifiques des individus les plus vulnérables.

En 2004, la Communauté s'est dotée d'une vision stratégique du développement de son territoire. Plusieurs grands défis y étaient soulignés dont celui d'assurer les conditions propices au développement de tous les citoyens. **Pour ce faire, les milieux de vie devront notamment offrir les aménagements nécessaires pour faciliter l'inclusion des personnes les plus vulnérables, dont celles à mobilité réduite.**

Page 51 Prescriptions permettant d'établir des principes d'aménagement favorisant la création de milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs

C. Mixité sociale et accessibilité universelle

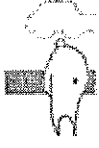








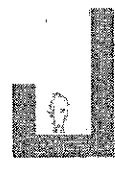


1. Un développement de typologies résidentielles variées et adaptées aux différents revenus des ménages de manière à **favoriser l'intégration d'une mixité sociale et le maintien des populations dans leur milieu de vie;**
2. Une réflexion favorisant **l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les grands projets immobiliers, notamment ceux situés à proximité des services et des réseaux de transport en commun;**
3. Un développement d'une **offre résidentielle adaptée au vieillissement de la population et aux personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle – parcours et accès sans obstacle)**, encadré par des normes de construction pour le confort et la sécurité des clientèles, et dont la localisation tient compte de la proximité des services et des équipements;
4. Une planification des équipements, des espaces urbains et des projets privés qui **intègre les principes d'accessibilité universelle et de parcours sans obstacle.**

E. Sécurité et qualité de l'environnement urbain

Une cohabitation harmonieuse entre les fonctions urbaines existantes et les nouvelles vocations implantées au sein des milieux de vie;

L'intégration de mesures de sécurité urbaine favorisant le sentiment de sécurité des citoyens (ex. : aménagements urbains, **éclairage des lieux publics, espaces réservés pour des déplacements sécuritaires pour les utilisateurs les plus vulnérables**, adaptation du cadre bâti en bordure du domaine public, etc.);

Annexe 1 Les principes de la Rue conviviale

12 critères de qualité de l'espace piéton				
Protection	<p>LA PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS ET LA CIRCULATION – SENTIMENT DE SÉCURITÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • protection des piétons • «élimination de la peur» liée à la circulation 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES CRIMES ET LA VIOLENCE – SE SENTIR EN SÛRETÉ</p> <ul style="list-style-type: none"> • domaine public animé • regard sur la rue • fonctions chevauchantes jour et nuit • éclairage adéquat 	<p>LA PROTECTION CONTRE LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</p> <ul style="list-style-type: none"> • vent • pluie / neige • froid / chaleur • pollution • bruit, poussière, lumière aveuglante 	
	Le confort	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR MARCHER</p> <ul style="list-style-type: none"> • espace pour marcher • aucun obstacle • surfaces adéquates • accessibilité adaptée à tous • façades intéressantes 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR RESTER DEBOUT</p> <ul style="list-style-type: none"> • effet de bord / espaces intéressants pour rester debout • supports 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR S'ASSEOIR</p> <ul style="list-style-type: none"> • espaces pour s'asseoir • tirer profit des avantages : vue, soleil, gens • places adéquates pour s'asseoir • bancs pour se reposer 
		<p>LES OPPORTUNITÉS POUR REGARDER</p> <ul style="list-style-type: none"> • distance de regard raisonnable • champ de vision non obstruée • vues intéressantes • éclairage (la nuit) 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PARLER ET ÉCOUTER</p> <ul style="list-style-type: none"> • niveau de bruit bas • mobilier urbain qui facilite la communication 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR JOUER ET FAIRE DE L'EXERCICE ET FAIRE DE L'EXERCICE</p> <ul style="list-style-type: none"> • invitations à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et au jeu • jour et nuit • en été et en hiver 
Le plaisir	<p>L'ÉCHELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • les bâtiments et les espaces sont conçus à l'échelle humaine 	<p>LES OPPORTUNITÉS POUR PROFITER DES ASPECTS POSITIFS DU CLIMAT</p> <ul style="list-style-type: none"> • soleil / ombre • chaleur / fraîcheur • brise 	<p>LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</p> <ul style="list-style-type: none"> • design intéressant et souci du détail • matériaux de qualité • belles vues • arbre, cours d'eau, végétation 	

Source : GEHL, J. 2011. La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre. Revue Urbanité, hiver 2011 : 28-31.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec page 151

**Consultation publique sur le projet de PPU de l'entrée de ville du quartier
Saint-Roch**

Association des personnes avec une déficience de l'audition

7260 Boul. Cloutier
Québec (Québec)
G1H 3E8

Responsable : Julie Montreuil, directrice générale

Tél. 418-623-5080

jmontreuil@amq1985.org

Consultation publique sur le projet de PPU de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Présentation de l'organisme :

L'Association des personnes avec une déficience de l'audition a son siège à Québec depuis 28 ans. Sa mission est de favoriser l'inclusion sociale des personnes vivant avec une déficience auditive ou une limitation de l'audition en offrant des services d'aide et d'entraide, de défense de droits tout en sensibilisant et en conscientisant la population aux besoins de ces personnes et de leur réalité.

Les raisons de notre réserve sur l'éventualité d'une « rue partagée » telle que proposée dans le document du PPU (p. 39-40)

Selon statistiques Canada en 2006 ; 5,6% de la population canadienne disait avoir une déficience de l'audition allant d'une légère altération de l'audition jusqu'à la surdité profonde. Ce qui représente environ **28 830** habitants la ville de Québec. (Statistique conservatrice). L'âge moyen de nos membres est de 68 ans. On sait qu'une personne sur trois de plus de 65 ans sera malentendante et 1 personne sur deux le deviendra à l'âge de 75 ans. Les audiologistes remarquent aussi une augmentation significative de troubles de l'audition chez les jeunes de 18 à 25 ans, donc le pourcentage de personnes malentendantes au Québec ne cessera d'augmenter.

La surdité entraîne une grande difficulté de repérage des sons et c'est encore plus manifeste lorsqu'une seule oreille est appareillée plutôt que les deux. Ceci est en fait la norme chez les aînés, car seulement une seule prothèse auditive est remboursée par la RAMQ pour les personnes retraitées, même si les deux oreilles présentent une diminution de l'audition.

L'incapacité d'entendre est une déficience invisible. Les autres utilisateurs de la route pensent que tous entendent les klaxons, sonnettes, avertissements, mais la personne malentendante n'entend pas ces signaux sonores. Cette problématique est encore plus marquée pour le malentendant piétonnier lors du partage d'un espace public, où les sons deviennent inaudibles par excès. Dans la perception d'un développement durable, on peut aussi appréhender le peu de bruit des voitures hybrides ou électriques qui ne peuvent annoncer leur présence derrière la personne sourde.

On remarque aussi une diminution de l'acuité sensorielle avec l'âge; la personne aînée malentendante réagira plus lentement devant une situation demandant une capacité à réagir promptement.

Nous soulignons aussi que les analyses des résultats réalisées à post-priori avec des clientèles malentendantes et sourdes ayant utilisées des rues partagées, démontrent les difficultés rencontrées d'entendre les voitures (klaxon) et les vélos qui arrivent derrière soi.

Commentaires

- Les personnes malentendantes se sentent vulnérables et dans un état d'insécurité, si elles ne peuvent pas avoir un cheminement piétonnier exclu de la voie routière.

- La cohabitation de plusieurs moyens de transport ; piétons, automobiles, vélos et peut-être autobus, décuple les difficultés d'attention et de réaction déjà rencontrées lors de la mobilité de ces personnes comme piétons.

- Le manque de courtoisie et de respect envers les piétons au Québec, situations rencontrées régulièrement avec le tournage à droite et la lumière pour la traversée piétonnière, ne fait qu'accentuer ce sentiment d'insécurité.

- Les personnes ayant un chien d'assistance de l'audition porteront une attention soutenue aux réactions du chien pour savoir d'où viennent les sons au détriment de l'attention visuelle sur leur environnement.

Les recommandations

- Nous demandons que la Ville travaille en étroite collaboration et en concertation avec les groupes représentatifs de personnes malentendantes et sourdes (inclure les organismes concernés dans la démarche, mais aussi dépasser le cadre des associations exemple : focus groupe et rejoindre les personnes âgées) La démocratie de la rue commence d'abord par une approche démocratique, transparente, en concertation et de manière non-hiérarchique de son étude, à sa concrétisation.

- Nous proposons d'instaurer une **rue piétonnière** plutôt qu'une rue partagée avec un accès aux vélos et aux automobiles des résidents en limitant la vitesse à 15 km. Si la Ville de Québec désire vraiment implanter une rue partagée, il faudrait un large trottoir pour les personnes plus vulnérables désirant être exclues de la rue partagée afin qu'elles soient en sécurité.

- Nous suggérons aussi de tenir compte des besoins d'une clientèle âgée dans l'aménagement de cette rue piétonnière. L'aménagement devra respecter les besoins de ces personnes (exemple : bancs à l'abri du soleil). Il est aussi essentiel d'y appliquer les règles d'accessibilité universelles prescrites dans le guide d'accessibilité de la Ville de Québec.

L'Association des personnes avec une déficience de l'audition se fera un plaisir de collaborer avec les différents intervenants afin de participer à l'application du PPU de l'entrée de ville du quartier St-Roch.