

Modifications réglementaires concernant le site de l'îlot Landry – aménager un espace vert sur un stationnement souterrain

Projet de règlement modifiant le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy, R.V.Q. 3178

Activité de participation publique

Consultation écrite

Date et heure (ou période)

Du 11 au 18 mai 2023

Lieu

Formulaire en ligne

Activité réalisée à la demande du :

Conseil de Ville

Projet

Il est souhaité d'aménager un espace vert sur un stationnement souterrain dans le secteur du plateau centre de Sainte-Foy.

Des terrains localisés en bordure de la rue Landry, situés au nord du boulevard Hochelaga, au sud de la rue Wilfrid-Légaré et à proximité de la route de l'Église, ont été ciblés afin d'accueillir une nouvelle aire de stationnement souterraine visant à compenser une partie des cases retirées en raison de l'implantation du tramway.

PRINCIPALES MODIFICATIONS RÉGLEMENTAIRES

Il est prévu de créer une nouvelle zone à même la zone visée (33216Ma). La nouvelle zone comporterait les mêmes caractéristiques que la zone 33216Ma. Il est proposé en parallèle, de créer une nouvelle aire d'affectations M_ER9 à même l'aire d'affectations M_SD1.

Les modifications réglementaires visent uniquement ces nouvelles entités. Elles prévoient l'ajout de l'usage C30 Stationnement et poste de taxi, avec des restrictions qui obligeraient l'aménagement de ces cases uniquement en souterrain. En surface de ce stationnement, il est prévu d'aménager un espace vert de proximité sur une portion de l'aire d'affectation, en cohérence avec les orientations du [Programme particulier d'urbanisme \(PPU\) pour le plateau centre de Sainte-Foy](#).

Des modifications sont requises au PPU pour le plateau centre de Sainte-Foy, ainsi qu'au Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge sur l'urbanisme, en concordance.

Documentation disponible sur le site Internet de la Ville de Québec

<https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/participation-citoyenne/activites/fiche.aspx?IdProjet=495>

Participation

Membres du conseil municipal :

Marie-Pierre Boucher, conseillère du district électoral Louis XIV, membre du comité exécutif et responsable des dossiers d'aménagement

David Weiser, conseiller du district électoral du Plateau

Personnes-ressources :

Nathalie Cournoyer, conseillère en urbanisme, Division de la gestion territoriale.

Annie Boisvert, conseillère en urbanisme, Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement

Cyndie Carrier, évaluatrice agréée, Développement économique et grands projets

Coordination de la consultation :

Éloïse Gaudreau, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Participation

5 personnes ont soumis un commentaire écrit ou un mémoire

Questions et commentaires du public

Commentaire 1 : Ce citoyen soumet un [commentaire écrit](#)

Commentaire 2 : [Le commentaire](#) a été déposé sous forme de lien vers un billet de blog

Commentaire 3 à 5 : Ces commentaires ont été déposés sous forme de mémoire ([voir annexe 1](#))

Commentaire 1 :

« J'ai assisté à la consultations publique et j'aimerais appuyer les idées suivantes exprimée par le conseil de quartier de St-Louis. Le stationnement souterrain devrait : - Inclure des stationnements pour vélos et des stationnements pour l'autopartage; - Avoir des bornes de recharges électriques

partagées; - Et être accessible aux résidents du quartier en dehors des heures de bureau. La disponibilité de véhicules en autopartage inciterait les employés du SQI à prendre le tramway pour se rendre à leur travail, quitte à utiliser au besoin un véhicule d'autopartage pour aller à une rencontre à l'extérieur par exemple. Communauto offre d'ailleurs un service aux entreprises : <https://montreal.communauto.com/entreprises/>

Tous ces éléments sont en ÉTROITE CONCORDANCE avec le point 8 du Plan d'action de développement durable de la SQI https://www.sqi.gouv.qc.ca/vision/Documents/plan_action_dev_durable_2022-2023_final.pdf : « 8. Contribuer à l'électrification des transports et à la mobilité durable La Société soutient le développement de mesures visant l'exemplarité de l'État dans l'électrification de sa flotte automobile et poursuit l'implantation de bornes de recharge électriques dans son parc immobilier ou prévoit les infrastructures nécessaires à leur implantation dans les nouveaux bâtiments et lors des rénovations majeures de stationnement... » Des bornes de recharges accessibles le soir et la fin de semaine pour les résidents minimiserait les besoins en infrastructures.

En effet, plusieurs tours résidentielles près du futur stationnement n'ont pas de bornes de recharges, ce qui impliquerait des coûts élevés d'installations, coûts qui pourraient être en partie évités en rendant accessible les bornes du futur stationnement. Je vous invites à lire l'article suivant, qui décrit bien les problèmes actuels et que la solution à court terme passe par des règlements municipaux : <https://www.lesaffaires.com/dossier/electrification-des-transports-et-mobilite-durable/pas-de-garage-pas-de-vehicule-electrique/624505> Pour une question d'équité : Enfin, de façon plus globale, il serait intéressant que la Ville de Québec prenne le leadership et règlemente afin que toute nouvelle construction de multi-logements (incluant les condos) intègre un minimum de bornes pour véhicules électriques. C'est d'ailleurs ce qu'ont fait plusieurs municipalités de la Colombie-Britannique : Extrait de <https://veva.ca/EV-POLICY> : There are 15 cities with a 100% 'energized' requirement representing 50% of the population of BC. (Note that the City of North Vancouver's bylaw states 20 % wired at time of commissioning, with capacity for the remaining 80% of parking stalls.) Par exemple, La Ville de Vancouver dans son Building bylaw 10908 indique (page 89) : 10.2.3.1. – Electric Vehicle Charging for Buildings 3) A multi-family building or the multi-family component of a mixed use building with three or more dwelling units, shall be designed with a receptacle for charging electric vehicles in 20 per cent of all parking stalls used by owners or occupiers of dwelling units. 4) A commercial building, or the commercial component of a mixed use building, shall be designed with a receptacle for charging electric vehicles in 10 per cent of all parking stalls. 5) The receptacle required by Sentences (3) and (4) shall be supplied by a separate branch circuit rated no less than 40 A at the nominal alternating current of 208 V or 240 V as applicable. Notons aussi que l'Ontario a légiféré pour les édifices non résidentiels avec stationnement souterrain (ou sur le toit): 20% des espaces de stationnement doivent avoir une «Borne de recharge installée», tandis que le reste des espaces de stationnement doivent être «Prêt pour l'installation». Dossier général (état de la réglementation au Canada et aux États-Unis, initiatives de municipalités, normes, etc.) sur le site de l'AVÉQ (2019) : <https://www.aveq.ca/actualiteacutes/le-code-de-construction-ev-ready-les-villes-comme-fer-de-lance-de-lelectrification-des-transports> »

Commentaire 2 :

« Mes commentaires prennent la forme du billet publié le 12 mai 2023 à l'adresse suivante : <https://chercheurnomade.blogspot.com/2023/05/a-lilot-landry-les-bazous-seront.html> »

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport au conseil de Ville

Réalisation du rapport

Date

23 mai 2023

Rédigé par

Éloïse Gaudreau, conseillère en consultations publiques, Service de l'interaction citoyenne

Annexe 1

Mémoires déposés dans le cadre de la consultation écrite

Présentation d'un Avis dans le cadre de la consultation publique
Îlot Landry - aménagement d'un parc sur un stationnement souterrain

Consultation publique 10 mai 2023

Par Carolle Dussault

2833 le Noblet Québec

Îlot Landry - aménagement d'un parc sur un stationnement souterrain

Consultation publique 10 mai 2023

Introduction :

La création d'un espace vert dans les environs de l'îlot Landry est un excellent projet, d'autant plus que ce secteur est fortement minéralisé.

De même, les stationnements souterrains sont une bien meilleure utilisation du territoire urbain que les stationnements en surface, qui dégradent l'environnement urbain. La surface peut ainsi être utilisée pour un projet de parc, de place publique ou d'immeuble, selon les besoins du quartier. Cependant la localisation des stationnements souterrains ne doit cependant pas accroître le trafic dans les rues résidentielles.

On note aussi pour ce secteur une faible proportion de logements sociaux. Les commentaires suivants visent à proposer un projet alternatif, combinant l'ensemble de ces éléments.

Quelques faits :

- La ville veut aménager un espace vert sur un éventuel stationnement souterrain dans le secteur du plateau centre de Sainte-Foy. (en bordure de la rue Landry, situé au nord du boulevard Hochelaga, au sud de la rue Wilfrid-Légaré et à proximité de la route de l'Église.) Ce stationnement souterrain vise à compenser une partie des cases retirées en raison de l'implantation du futur tramway.
- Ce projet exige une modification au PPU pour l'aménagement de ce stationnement souterrain qui vise à compenser une partie des cases retirées en raison de l'implantation du futur tramway. Une nouvelle aire d'affectation serait ainsi créée et couvrirait une superficie d'environ 2200 m²;
- À quelques mètres au sud des terrains visés au coin sud est de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga se trouve un grand terrain « vague » appartenant à la ville. lot 2012238 .Ce terrain mesure 1766 m², couvert à 55 % d'arbres .mâtures . (Voir figure 1)
- Le Conseil de quartier a effectué deux interventions auprès de la ville demandant de protéger cet espace soit :

- (résolution 21-06-05). Suite à une suggestion citoyenne, le conseil d'administration a demandé en 2021 à la Ville de Québec de créer un parc sur le lot 2012238 et d'assurer sa protection immédiate par un changement adéquat au zonage.
 - (résolution 22-01-03): le conseil de quartier a demandé à la Ville de modifier le zonage et tenir une assemblée publique de consultation pour la création d'un parc à cet endroit
 - (La réponse de la Ville a été que « *le secteur est actuellement bien desservi. Il n'y a pas de besoin en parcs et la couverture arborescente du terrain est de 55%. La localisation de ce terrain ne favoriserait pas l'amélioration de cette desserte.* »
- Or, dans l'argumentaire présenté par la ville pour la consultation publique du 10 mai prochain en vue de modifier le PPU, elle avance que créer un espace vert à l'îlot Landry serait maintenant un besoin et en cohérence avec les orientations du PPU du plateau Ste-Foy;
 - Le secteur au nord du boulevard Hochelaga incluant la rue Landry est un quartier résidentiel et familial qui fait déjà face à une problématique de circulation automobile de transit et à des vitesses élevées des véhicules;
 - Il y a une grave pénurie de logements dans la plupart des villes du Québec, dont Québec, et tout particulièrement les logements abordables; le manque de ce type de logements est critique au Plateau centre de Ste-Foy car les terrains pour en construire y sont extrêmement rares et coûteux;
 - Les besoins manifestes à l'accessibilité de logements abordables sont bien documentés dans le dernier rapport produit en février par le **Comité sur la hausse des loyers à Québec du Service de la planification de l'aménagement et de l'environnement Division des projets majeurs et de la mise en valeur du territoire (28 février 2023)**

Attendu que

- Il existe actuellement dans le même secteur que la rue Landry, un terrain appartenant à la ville actuellement propice à la création d'un espace vert (intersection route de l'Église et Hochelaga);
- Ce terrain est pourvu de plusieurs arbres et n'a besoin que d'être aménagé pour convenir à un usage de parc par la population;
- Il y a risque que la ville dédie ce terrain au droit de construire à nouveau un immeuble de grande taille avec des loyers encore inaccessibles pour les familles à revenus modestes
- Beaucoup de grands espaces de stationnement en surface sont présents dans le secteur du boulevard Hochelaga;
- L'intention de la ville est de répondre à deux besoins en utilisant le même terrain pour y construire un stationnement souterrain et y aménager en surface un espace vert pour la population,

- L'aménagement d'une petites zone verte sur un stationnement souterrain ,avec plantations de vivaces, d'arbustes ou d'arbres à faible indice de canopée n'est pas aussi efficace que les arbres matures déjà en place sur l'autre terrain de la ville.(lot 201#2238)
- Le Plateau centre de Ste-Foy connait depuis quelques années une prolifération de tours à logements qui affichent des coûts élevés de loyers et qui favorisent une clientèle aisée et homogène qui ne contribue aucunement à la mixité sociale recherchée dans une ville;
- Un immeuble administré par l'Office municipal d'habitation de Québec localisé au 1090 Wolfe et comptant 24 logements utilise un terrain de 1793 m²;
- Les terrains identifiés par la ville pour le projet de stationnement au sud de la rue Landry couvrent une superficie d'environ 2200m²;
- Cette surface pourrait permettre d'y réaliser un autre projet dont la construction d'un immeuble pour logements abordables, ce qui serait en harmonie avec le zonage présent de la rue Landry;
- Le projet actuel de stationnement comporte de grands risques d'accroissement de la circulation dans le quartier dépendamment des accès (entrées-sorties) de ce stationnement.

Il est demandé à la ville :

- De ne pas donner suite au projet d'aménagement tel que prévu d'un stationnement souterrain sous un parc à « l'ilot Landry »;
- Pour la portion parc, créer et aménager l'espace vert, dont ce secteur du Plateau-centre de Ste-Foy a besoin, sur le terrain qui lui appartient au coin sud-est de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga;
- Pour la portion stationnement, envisager d'autres choix de sites plus judicieux notamment à même les différents terrains de stationnements en surface existants dans le secteur Hochelaga
- De titrer profit de la disponibilité d'un rare terrain adéquat (superficie, localisation et usage) au Plateau centre de Ste-Foy et propriété de la ville, pour y construire des logements abordables comme ce fut le cas au début 2000 pour le terrain du 1090 Wolfe.
- D'utiliser des pratiques nouvelles en regard de la déconstruction des immeubles sur les lots qui tiennent compte d'une récupération maximale des matériaux dans un souci de développement durable.

FIGURE 1

Consultation publique / Stationnement souterrain à l'îlot Landry

Les terrains sur lesquels serait construit le stationnement souterrain avec espace vert en surface (« îlot Landry ») fait partie du secteur St-Denys, plus précisément de la portion sud du quadrilatère délimité par le chemin des Quatre-Bourgeois, l'avenue Wolfe, le boulevard Hochelaga et la route de l'Église.

Densification accélérée du secteur

Les axes Laurier et route de l'église, constituant antérieurement le centre-ville de Ste-Foy; sont et deviendront un pôle (sinon le pôle) commercial majeur pour la ville de Québec. Le secteur St-Denys fait déjà l'objet d'une importante densification qui est mise en lumière notamment par la construction au cours des 10 dernières années de 10 tours d'habitation de 10 étages et plus (axe route de l'Église) avec majoritairement un volet commercial au rez-de-chaussée.

Le secteur fait également l'objet d'une densification de l'intérieur suite à la démolition d'habitations unifamiliales remplacées par des unités à logements multiples, que ce soit des maisons jumelées, maisons en rangées ou bâtiments multi logements de 3 ou 4 étages.

De plus, au plan démographique et suivant un cycle d'environ 20-25 ans, le secteur se transforme et se rajeunit suite à l'abandon progressif d'habitations unifamiliales par des personnes trop âgées pour les entretenir et l'arrivée en remplacement de jeunes familles, avec 2, 3 ou 4 enfants de 0-6 ans. À titre d'exemples, on compte 7 garderies (ou CPE) dans ce secteur ou en périphérie, et on y dénombre plus de 50 enfants, en bas âge seulement, uniquement dans l'environnement immédiat des rues Montreuil et Gigault.

Environnement particulier

Vu son positionnement géographique, le secteur résidentiel St-Denys s'avère être enclavé par diverses institutions, entreprises et infrastructures à vocations diverses qui fournissent des services municipaux et même régionaux à la population telles :

- **commerciale** dont les 3 Centres commerciaux d'envergure sur Hochelaga (Laurier, Place de la Cité et Place Ste-Foy), le Marché public et diverses entreprises commerciales dont celles présentes au rez-de-chaussée des tours d'habitations sur la route de l'Église;
- **éducative** dont l'École De Rochebelle, le centre d'éducation des adultes (Le Phenix), le centre de formation professionnelle Maurice-Barbeau, l'école St-Vincent qui deviendra vers 2025 une école anglophones de 1200 élèves (+ personnel enseignant et soutien);
- **soins de santé** dont les hôpitaux Laval (IUCPQ) et CHUL (Centre mère-enfant);
- **services publics** dont le centre de services Andrée-P Boucher, l'INSPQ, les postes de police et de pompiers;

Consultation publique / Stationnement souterrain à l'îlot Landry

- **sportive** dont l'ancien Centre sportif et le Centre de glaces;
- **récréative** tels les parcs St-Denys et Roland-Beaudin.
- **culturelle** telle la Bibliothèque Monique-Corriveau.

Problématiques actuelles reliées aux déplacements automobiles

Quoique de plus en plus de personnes optent pour les déplacements actifs (piétons et cyclistes), exception faite des élèves des niveaux primaire et secondaire, la majorité des utilisateurs des services précités utilisent l'automobile. Ceci a pour effets de :

- augmenter les déplacements automobiles dans nos rues;
- empirer la problématique relié au trafic de transit et à la vitesse automobile;
- mettre en péril la sécurité des piétons et cyclistes.

Tous ces déplacements automobiles ont déjà des impacts négatifs importants sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens du secteur dont :

- Des risques accrus d'accidents automobiles impliquant des piétons et cyclistes suite au nombre élevé de déplacements et du trafic de transit, jumelés trop souvent à une vitesse automobile élevée.
- Une exacerbation de l'inquiétude des parents quant à la sécurité physique de leurs enfants aux abords de nos rues,
- Une augmentation de la pollution reliée au bruit et à l'émission de polluants atmosphériques,
- Une diminution pour tout résident de la quiétude et du plaisir de marcher sereinement dans nos rues (majoritairement sans trottoir).

Ces problématiques de sécurité routières sont plus particulièrement ressenties sur les avenues Wolfe, Isle-Dieu et Fournier ainsi que les rues Montreuil, Wilfrid-Légaré, Landry et Mainguy. Ces rues et avenues sont larges, en ligne droite, sans aucune contrainte physique (ex. rétrécissements de voie ou bollards) et offrent de grandes distances entre 2 arrêts obligatoires d'où un incitatif à augmenter sa vitesse.

Les citoyens du secteur St-Denys et le Conseil de quartier de St-Louis (CQSL) ont demandé à maintes reprises à la ville de mettre en place des mesures visant à décourager l'usage de nos rues à des fins de transit, d'y réduire la vitesse automobile et de les rendre plus sécuritaires pour les piétons et cyclistes.

À ce jour, les seules interventions sur le terrain effectuées par la ville se sont limitées à celles reliées à l'affichage dont notamment les affiches de limite de vitesse par secteur et au déploiement ponctuel d'afficheurs de vitesse mobile.

Consultation publique / Stationnement souterrain à l'îlot Landry

Ceci a pour effet que la sécurité routière est régulièrement compromise dans ce secteur qui est très prisé des automobilistes dans leur quête de raccourcis pour leurs déplacements.

Évolution des besoins en stationnement

Les cibles visées et les investissements effectués et à venir pour contrôler les émissions de gaz à effet de serre (GES) et ralentir le réchauffement climatique ont l'automobile à l'œil, ce qui aura un impact sur les besoins en cases de stationnement en milieu urbain au cours des prochaines décennies.

Cette décroissance anticipée des besoins en stationnements, particulièrement pour les travailleurs(leuses), sera accentuée par plusieurs facteurs dont :

- le recours au télétravail qui est de plus en plus répandu suite aux 3 dernières années de pandémie, la diminution des besoins en espaces à bureau en est un signe;
- les investissements effectués en transport collectif (train léger, tramway, autobus, etc.) qui vont rejoindre plus d'automobilistes en leur offrant plus de flexibilité et de services en transport;
- l'évolution des mentalités où les déplacements actifs (piétons et cyclistes) s'intègrent de plus en plus dans les valeurs personnelles,
- l'abandon de véhicules automobiles suite aux coûts afférents et toujours croissants reliés à leur usage tels le prix d'un stationnement mensuel, de l'essence, des réparations, des assurances, etc.

Il faut rappeler que les cases de stationnement réservées aux travailleurs(leuses) d'une organisation ou entreprise sont inutilisées (vides) 79 % du temps sur une base hebdomadaire.

En contrepartie, de nouveaux besoins ponctuels en stationnement ne sont pas répondus actuellement dans notre secteur; à titre d'exemples, aucun stationnement disponible aux résidents et visiteurs lors de périodes de déneigement, ni aux visiteurs des multiples tours d'habitation qui n'ont pas accès à un stationnement et qui sont contraints aux règles de stationnement sur rues, été comme hiver.

Le projet de stationnement souterrain avec verdure en surface à l'îlot Landry

Le 10 mai 2023, lors de la présentation du projet dans le cadre de la consultation publique portant sur les projets de modifications réglementaires, les citoyens présents ont exprimé, appuyé par le conseil de quartier de St-Louis, une fin de non-recevoir envers ce projet si des accès à ce stationnement (entrée et/ou sortie) étaient situés sur les rues Landry ou Fournier, immédiatement à proximité.

Consultation publique / Stationnement souterrain à l'îlot Landry

Les résidents du secteur St-Denys sont réfractaires à tout projet non résidentiel réalisé à l'intérieur du quadrilatère défini précédemment qui ne respecterait pas le PPU et qui se traduirait par un nouvel apport de déplacements automobiles dans nos rues, d'où des risques accrus d'accident et une aggravation de la situation actuelle qui est déjà problématique.

Même sans aucun accès au stationnement par les rues Landry ou Fournier, la configuration actuelle des principales rues et avenues qui quadrillent le quartier (Wolfe, Isle-Dieu, Fournier, Montreuil, Wilfrid-Légaré, Landry et Mainguy) est en soi un incitatif à les utiliser par tout usager de ce stationnement qui désirerait y accéder plus rapidement, tout particulièrement les automobilistes en provenance du chemin des Quatre-Bourgeois ou de route de l'Église.

Au plan environnemental et cohérence du discours écologique auprès des citoyens, la construction en 2023 d'un stationnement souterrain de 115 cases dédié spécifiquement à des travailleurs(leuses) en remplacement de cases de stationnement en surface est un non-sens. Il est inconcevable qu'une ville moderne construise un stationnement à « son centre-ville » afin d'y implanter un tramway et ce, pour des besoins de déplacements automobiles reliés au travail. D'autant plus que le pôle d'échanges du tramway de Ste-Foy est à quelques mètres du lieu de travail de ces même travailleurs(leuses).

Autre zone d'inconfort : la position exprimée par la ville à l'effet qu'elle a les deux mains liées par la Loi sur l'expropriation quant à une issue dans ce dossier. Il serait bon de se rappeler que les deux parties dans « ce litige » sont des entités gouvernementales (provincial et municipal), gérées par des personnes visionnaires et responsables, ayant chacune des objectifs convergents pour décarbonner le Québec (et donc les villes), et qu'il y a une seule et même source de financement de ce projet, soit le contribuable. Entre dirigeants efficaces et éclairés, il y sûrement une solution autre qu'aucunement du béton en réponse aux besoins du SQI.

Il est demandé à la ville :

- De ne pas construire un stationnement souterrain à l'îlot Landry **totalelement dédié aux travailleurs(leuses) du SQI, payé par la ville mais propriété du SQI**, en remplacement pour la perte de cases de stationnement dans le dossier du tramway;
- **De construire à cet endroit un immeuble à logements abordables** en lieu et place d'un espace vert surplombant un stationnement souterrain;
- **D'y adjoindre tout de même un stationnement souterrain, de moindre envergure, construit par la Ville et propriété de la ville**, pouvant répondre à la fois à des besoins du SQI ainsi qu'aux besoins de stationnement des locataires de l'immeuble sur ce terrain et aux besoins ponctuels de résidents actuels (ex.

Consultation publique / Stationnement souterrain à l'îlot Landry

visiteurs, périodes de déneigement) et futurs (ex. développements résidentiels du quartier militaire et des divers terrains de stationnement en surface le long d'Hochelaga);

- **De négocier en hauts lieux** à la ville et au gouvernement (responsables politiques) **une formule de compensation monétaire où la ville demeure propriétaire du stationnement;**
- **D'envisager une formule de compensation à 2 volets** où la ville :
 - compense immédiatement (\$) les cases de stationnement (valeur marchande actuelle du terrain occupé) qui ne seraient plus requises suite à la décroissance anticipée des besoins;
 - compense les autres cases de stationnement « plus pérennes » en mettant gracieusement à la disposition du SQI un nombre de cases de stationnement, décroissant dans le temps, bien inférieur à 115 cases et propriété de la ville, sur la base d'une entente long terme (ex. 30-40 ans ?!);
- **Ne permettre aucun accès (entrée-sortie) à un stationnement à l'îlot Landry par les rues Landry ou Fournier;**
- **De prendre rapidement des actions pour décourager sinon minimiser la circulation de transit dans le secteur St-Denys** et contraindre les automobilistes à diminuer leur vitesse.

Le déboursé total de la Ville envers le SQI pour la réparation suite à la perte de cases de stationnement due au tramway devrait être significativement inférieur au montant estimé pour la construction d'un stationnement de 115 cases par la SQI compte tenu notamment de la valeur ajoutée d'un stationnement souterrain au lieu qu'en surface et celle ajoutée à l'immeuble du SQI (1141-1145 route de l'Église) suite à ce stationnement adjacent.

Commentaires écrits

Modification du PPU pour le plateau centre de Sainte-Foy, R.V.Q. 3178 pour faire un stationnement sur l'Îlot Landry

La ville de Québec propose l'adoption d'un projet de règlement modifiant le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au PPU du plateau centre de Sainte-Foy afin de réaliser un stationnement d'environ 115 places au Nord du boulevard Hochelaga près de la route de l'Église. Ce stationnement sera la propriété de la Société québécoise infrastructures (SQI) et pour l'usage de ses employés. Un poste de taxis y sera aussi aménagé. Pour ce faire, deux résidences unifamiliales du quartier résidentiel communément appelé Saint-Denys doivent être acquises et démolies. Un parc de dimension restreinte (environ 2 000 mètres carrés) serait aménagé sur le dessus du stationnement pour le masquer.

Nous sommes d'avis que **la Ville ne devrait pas adopter ce projet de règlement et ne devrait pas autoriser la réalisation d'un stationnement à cet endroit** pour les différentes raisons qui suivent.

Questions sans réponse

Lors de l'assemblée publique de consultations sur ce projet tenue le 10 mai dernier, les réponses à plusieurs questions sont demeurées approximatives et certaines questions sont encore sans réponse :

- Les coûts du projet sont inconnus.
- Le nombre de places et le nombre d'étages du stationnement souterrain ne sont pas encore arrêtés et pourraient être supérieurs à celui contenu dans la présentation.
- Le stationnement intégrera un poste de taxis; quels sont les impacts sur le nombre d'espaces du stationnement ?
- Personne ne peut garantir que l'entrée et la sortie du stationnement se feront effectivement sur le boulevard Hochelaga comme dans la présentation, même si ce sont les intentions de la Ville. Elles pourraient devoir se retrouver sur la rue Landry parmi les résidences de la rue.
- Quels seront les impacts du stationnement sur la traverse de piétons donnant sur la rue de Soulanges et sur la piste cyclable sur le boulevard Hochelaga.
- Les plans du futur stationnement ne sont pas élaborés, ce qui laisse beaucoup d'incertitude sur la nature finale que prendra ce stationnement en plein quartier résidentiel.

Malgré toute la disponibilité et la bonne volonté des représentants de la Ville pour présenter ce projet, il n'est manifestement pas assez avancé et trop d'incertitudes

demeurent pour qu'une décision éclairée soit prise concernant les modifications réglementaires proposées et l'expropriation de citoyens.

Pressions additionnelles sur la circulation de transit dans le quartier résidentiel

Lors de la consultation publique, les représentants de la Ville ont laissé entendre que, si la sortie et l'entrée du stationnement sont sur le boulevard Hochelaga, il n'y aura pas d'impacts sur la circulation de transit dans le quartier résidentiel.

Nous ne souscrivons pas à cette affirmation et croyons plutôt que la circulation de transit dans le quartier sera aggravée. En effet, le stationnement actuel de la SQI a son entrée sur la route de l'Église du côté ouest face à la rue Jules Dallaire. Le nouveau stationnement donnera sur le boulevard Hochelaga Nord, donc du côté est de route de l'Église. Plusieurs usagers de ce futur stationnement qui arriveront par le nord verront donc un avantage à passer par les rues du quartier résidentiel pour emprunter l'avenue Wolfe jusqu'au boulevard Hochelaga Nord et ainsi accéder au stationnement. Ils éviteront ainsi les feux de circulation sur route de l'Église. De plus, le nouveau stationnement intégrera aussi un poste de taxis qui générera des arrivées et départs fréquents au stationnement.

Rappelons que **la circulation automobile de transit est déjà fortement chargée dans ce quartier résidentiel.** Le problème avait d'ailleurs déjà été identifié lors de l'adoption du PPU il y a plus de 10 ans : « Des problèmes de congestion sur le réseau artériel et une circulation de transit indésirable dans certaines rues locales » (page 24). Aucune action n'a été entreprise à ce jour pour limiter cette circulation malgré les nombreuses interventions des citoyens. Au contraire, lors de l'adoption des nouvelles limites de vitesse, au moins trois rues traversant le quartier ont vu leur limite fixer à 40KM/heure, ce qui incite les automobilistes à les utiliser en plus d'envoyer un message que la vitesse dans ce quartier peut être rapide.

Plusieurs citoyens ont manifesté de l'insécurité pour leurs enfants face à cette situation lors de la consultation du 10 mai dernier.

Autres options étudiées

Lors de l'assemblée consultative du 10 mai, les représentants de la Ville ont mentionné que d'autres options avaient été étudiées pour répondre aux besoins de stationnement de la SQI et qu'elles avaient toutes été rejetées. Nous ne disposons d'aucune information sur ces autres options et sur les raisons de leur rejet. Plusieurs terrains situés au sud du boulevard Hochelaga sont vacants et leur utilisation pour un stationnement aurait eu moins d'impacts sur le quartier résidentiel.

L'intransigeance de la SQI concernant la nécessité du remplacement de son stationnement ainsi que le rejet par la Ville de toutes les alternatives au projet présenté

donnent aux citoyens le sentiment que le processus de consultation n'est qu'une formalité et que le projet se fera, quels que soient leurs commentaires et propositions.

Coupe d'arbres matures

La construction de ce stationnement exigera vraisemblablement la coupe **d'autres arbres matures**. Rappelons qu'au-delà de 150 arbres matures et en santé ont été coupés dans le cadre de l'élargissement de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga et que la canopée de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge a diminuée de 4% depuis 2015 et que ce sont les arbres matures qui contribuent le plus à la diminution des GES.

Incohérence face au discours environnemental de la Ville de Québec

Le projet de stationnement proposé par la Ville de Québec est inconséquent avec la nécessité de favoriser la mobilité durable et avec les actions que requiert l'urgence environnementale. La nouvelle administration municipale semblait être favorable à la mobilité durable, aux déplacements actifs et à la protection de l'environnement. D'ailleurs le maire de Québec a été très présent sur différentes tribunes au Québec et à l'étranger pour promouvoir la nécessité de telles orientations.

On voit mal comment le projet de stationnement sur l'Îlot Landry peut se situer par rapport à un tel discours et il sème le doute sur la crédibilité des orientations ainsi que sur le discours de la Ville à ce sujet.

Desserte du quartier en transport en commun

Le quartier visé par le nouveau stationnement est l'un des mieux desservis par le transport en commun à Québec et le projet de tramway viendra bonifier significativement cette desserte. Il est plutôt singulier que la SQI qui est un organisme public relevant du Gouvernement du Québec ne puisse pas réduire ses exigences de stationnement et favoriser une utilisation accrue du transport en commun par ses employés.

On peut comprendre que l'immeuble concerné de la SIQ bénéficierait d'une plus-value si elle disposait d'un stationnement souterrain, mais il faut rappeler que les coûts de ce projet de stationnement seront financés à même les crédits publics dédiés au projet de tramway qui risque de subir des hausses de coûts avec les dépassements qui peuvent y être associés.

Les citoyens comprennent mal que la Ville et un organisme public ne puissent convenir d'une solution moins coûteuse et plus adaptée au contexte de mobilité durable.

Adhésion au Tramway

La construction d'un stationnement dans un quartier résidentiel dans le cadre du projet de tramway ne peut que **contribuer davantage aux difficultés d'adhésion que rencontre déjà le projet de tramway auprès de la population.**

Préjudices aux citoyens concernés

L'acquisition de résidences avec la menace d'expropriation cause des **préjudices aux citoyens concernés** qui se voient forcer d'abandonner leur demeure et se relocaliser sans nécessairement retrouver le confort d'un lieu qu'ils ont aménagé sur plusieurs années selon leurs préférences. De tels préjudices pour faire un stationnement démontrent un manque de considération pour les citoyens de ce quartier.

Conclusion

Considérant les commentaires ci-dessus et les nombreux citoyens qui ont manifesté leur inconfort et leur opposition au projet de stationnement de l'Îlot Landry, la ville de Québec devrait :

- Ne pas adopter la modification du PPU pour le plateau centre de Sainte-Foy, R.V.Q. 3178 pour faire un stationnement sur l'Îlot Landry.
- Revenir auprès de la SQI pour lui signifier que la vive opposition des citoyens au projet de stationnement à l'Îlot Landry entraîne qu'il ne peut être réalisé et que ses exigences doivent être assouplies.
- Au besoin, faire une ou des interventions politiques auprès du ministre responsable des infrastructures et de la Capitale nationale afin que la SQI assouplisse ses exigences.

Jean-François Boudreau
1035 Mainguy
Québec, QC
G1V 3S9
Jfboudreau.hroyer@gmail.com
418 658-4811