

Vision d'aménagement pour le secteur Charest Ouest

Groupes de discussion avec les principaux acteurs du milieu



Compte-rendu

TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 <i>Information générale</i>	3
1.2 <i>Séances de travail</i>	3
1.3 <i>Objectifs des rencontres</i>	3
1.4 <i>Secteur d'intervention</i>	4
2. DÉMARCHE CONSULTATIVE	5
2.1 <i>Première phase des consultations</i>	5
2.2 <i>Prochaines étapes (2019-2020)</i>	5
2.3 <i>Parties prenantes par groupe :</i>	5
2.4 <i>Communication</i>	6
2.5 <i>Déroulement des rencontres</i>	6
3. FAITS SAILLANTS	7
4. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES	10
4.1 <i>Activités et vocation</i>	10
4.2 <i>Cadre bâti</i>	13
4.3 <i>Mobilité et déplacements</i>	15
4.4 <i>Aménagement des espaces publics</i>	18

1. MISE EN CONTEXTE

1.1 Information générale

La Ville souhaite doter le secteur Charest Ouest d'une vision d'aménagement. Elle tient à profiter de la mise en place du Réseau structurant de transport en commun (RSTC) afin de favoriser la création d'une entrée de ville urbaine, moderne et dynamique, en plus de soutenir le développement des grands terrains vacants ou sous-utilisés.

Les citoyens qui habitent, travaillent ou fréquentent le secteur ainsi que les acteurs économiques, institutionnels ou communautaires intéressés ont été invités à partager leur connaissance du milieu et à donner leur avis sur la qualité des aménagements urbains, des constructions, des déplacements, du stationnement, des commerces, des services offerts.

1.2 Séances de travail

GROUPE	DATE	ENDROIT	NOMBRE DE PARTICIPANTS
1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires	Mardi 30 avril, 15h30	YWCA Québec, salle Marie Wood 855, avenue Holland	13
2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire	Vendredi 3 mai, 14h00	Centre Durocher 680 rue Raoul-Jobin, Québec, salle 303	9

1.3 Objectifs des rencontres

- ✓ Rassembler les acteurs principaux dans le cadre d'un « groupe de discussion » portant sur la vision d'aménagement du secteur;
- ✓ Leur présenter la démarche d'élaboration de la Vision;
- ✓ Recueillir leur point de vue sur les divers thèmes d'intérêt :
 - Activités et vocations;
 - Cadre bâti;
 - Mobilité et déplacements;
 - Aménagements des espaces publics.

- ✓ Les informer et les impliquer dans la démarche participative;
- ✓ Répondre à leurs interrogations.

1.4 Secteur d'intervention

1. **Secteur Frank-Carrel** : espace commercial *Palladium* et environs, cimetière Notre-Dame-de-Belmont, parc industriel Jean-Talon (sud);
2. **Secteur Charest—Saint-Sacrement** : parc industriel Jean-Talon (nord), terrains commerciaux aux abords du boulevard Charest;
3. **Secteur Saint-Malo** : parc industriel Saint-Malo, terrains commerciaux aux abords du boulevard Charest Ouest.



2. DÉMARCHE CONSULTATIVE

2.1 Première phase des consultations

- Questionnaire en ligne (4 au 28 avril 2019);
- Atelier participatif (24 avril);
- **Groupes de discussion ciblés (30 avril – 3 mai).**

2.2 Prochaines étapes (2019-2020)

- Élaboration du projet de vision d'aménagement (orientations, objectifs et propositions d'aménagement);
- Présentation du projet de la vision d'aménagement;
- Deuxième phase de consultation sur le projet de vision d'aménagement;
- Adoption de la vision d'aménagement.

2.3 Parties prenantes par groupe :

- Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires :
 - Université Laval;
 - Québec International;
 - Société de Développement Commercial (SDC) de Saint-Sauveur;
 - Compagnie du Cimetière Saint-Charles;
 - PlanIDesign - pour le Cimetière Saint-Charles;
 - Coopérative funéraire des Deux Rives;
 - La Galerie du Meuble – SDC Saint-Sauveur;
 - Les Immeubles Rainier Speth Inc.;
 - Pro Wroucke limité;
 - Cominar;
 - Outillage Industriel Québec Ltée.
- Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire :
 - Conseil de quartier de Saint-Sauveur;
 - Comité des citoyens et citoyennes du quartier Saint-Sauveur.
 - Organismes environnementaux :

- Conseil régional de l'environnement de la Capitale-Nationale (CRE-CN);
- Vivre en Ville;
- Nature Québec.
- Organismes experts en mobilité durable :
 - Accès transports viables;
 - Mobilit-T.
- Groupe BC2, firme conseil en urbanisme et aménagement du territoire;
- Institut Hydro-Québec en environnement, développement et société (Institut EDS), Université Laval.

2.4 Communication

- Communiqué de presse – 4 avril;
- Envoi courriel – parties prenantes, listes de distribution;
- Médias sociaux et écrans interactifs.

2.5 Déroulement des rencontres

- Accueil des participants;
- Mot de bienvenue;
- Présentation des objectifs des rencontres et de la démarche d'élaboration de la Vision;
- Présentation du portrait du territoire (mise en contexte);
- Présentation des thèmes et discussion par thème à l'aide de questions clés :
 - Thème 1 : Activités et vocations;
 - Thème 2 : Cadre bâti;
 - Thème 3 : Mobilité et déplacements;
 - Thème 4 : Aménagements des espaces publics.
- Conclusion et remerciements.

3. FAITS SAILLANTS

Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires

- **1^{er} thème : Activités et vocation du territoire**
 - Construire plus de bureaux dans le secteur;
 - Densifier les parcs industriels pour amener plus de gens pour soutenir le transport en commun (trambus) et les services;
 - Le parc industriel Saint-Malo a une localisation avantageuse (centrale);
 - Le développement résidentiel dans le parc industriel Saint-Malo pourrait restreindre les possibilités de développement du parc;
 - Développer une plus grande mixité de fonctions;
 - Prévoir des activités (divertissement, sport, etc.) qui vont y amener des gens toute la journée. Garder le secteur vivant.

- **2^e thème : Cadre bâti**
 - Dans le parc industriel Saint-Malo, il y a une forte présence de bâtiments désuets, vétustes et désaffectés ainsi que de terrains contaminés (besoins d'incitatifs à la décontamination);
 - Il y a aussi une présence importante d'infrastructures publiques en mauvais état (aqueduc / égout);
 - Au-delà de la qualité architecturale des bâtiments, il faut évaluer leur potentiel de transformation vers une autre vocation à des coûts raisonnables;
 - Charest Ouest : porte d'entrée de la Basse-Ville qui doit être revalorisée.

- **3^e thème : Mobilité et déplacements**
 - Desservir les deux côtés du parc industriel Jean-Talon avec le transport en commun et le transport actif;
 - Réaménager la trame urbaine afin d'encourager le transport en commun, le transport actif et améliorer la sécurité routière;
 - L'accessibilité au trambus est très importante dans le secteur, il doit desservir le parc industriel Jean-Talon et il pourrait aussi réduire les besoins en stationnement (ex. Cégep Saint-Lawrence et parc industriel Jean-Talon);
 - Limiter les contraintes aux déplacements automobile : maintenir l'accessibilité en voiture.

- **4^e thème : Aménagement des espaces publics**
 - Clairement un manque d'arbres. Prévoir la construction d'espaces publics et d'espaces verts sur toutes les rues et le long des axes piétons et cyclables;
 - Prévoir l'aménagement des parcs et la plantation d'arbres dans les parcs industriels.

Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire

- **1^{er} thème : Activités et vocation du territoire**
 - Créer des noyaux de milieu de vie dans les parcs industriels (restaurants, quelques commerces, garderies). Ne pas penser sous une logique d'accès automobile uniquement;
 - Concernant la mixité, il est nécessaire de faire une étude de marché pour comprendre les dynamiques du marché et planifier en conséquence en pensant aux usages qui manquent actuellement dans les quartiers centraux à proximité;
 - Besoin d'une infrastructure routière cohérente. Si on veut de l'habitation près de Charest, il faut convertir l'autoroute en boulevard urbain à partir de Robert-Bourassa;
 - Intégrer de l'habitation en améliorant l'environnement urbain;
 - Localisation stratégique. La proximité des institutions et des emplois justifie des efforts pour stimuler la requalification, une planification optimale et une meilleure utilisation des voies de circulation;
 - Moins d'industries lourdes. Encourager des activités plus propices à une mobilité durable et qui génèrent moins de camionnage.

- **2^e thème : Cadre bâti**
 - Le parc industriel Saint-Malo représente un patrimoine industriel intéressant (desservi par les trains), mais une revalorisation est souhaitable (ateliers d'artiste, localisation qui est encore centrale).

- **3^e thème : Mobilité et déplacements**
 - Lors de construction de projets immobiliers, il faut rendre la trame urbaine plus perméable (accessibilité) pour les piétons et pour les cyclistes;
 - Les intersections devront être des lieux stratégiques (clés) dans la perméabilité de la trame urbaine;
 - Enjeu important d'accessibilité et de connectivité;
 - Enjeu important concernant la connectivité entre la Haute-Ville et la Basse-Ville;
 - Développer des passages à niveau sur le chemin de fer;
 - Enjeu important concernant la sécurité routière;
 - Présence importante de « barrières urbaines » (autoroute, falaise, chemin de fer);
 - Transformer l'autoroute Charest Ouest en boulevard urbain à partir de l'autoroute Robert-Bourassa;
 - Construire à « échelle humaine » (rues piétonnes, rues partagées);
 - Construire sous le concept du *parkway* (reboiser le coteau Sainte-Geneviève, en intégrant le boulevard Charest Ouest);
 - Placer le trambus au centre de la chaussée et l'entourer de bandes boisées.

- **4^e thème : Aménagement des espaces publics**
 - Verdissement des entreprises et des parcs industriels (création d'incitatifs pour favoriser la plantation et permettre aux citoyens de contribuer au verdissement de la rue);
 - Concernant l'implantation des bâtiments, penser à l'avance aux besoins d'espaces verts, canopée, etc.;
 - Créer des liens à plusieurs endroits entre le coteau Sainte-Geneviève et la rivière Saint-Charles afin d'augmenter la canopée;
 - Mettre en valeur le cimetière comme un atout pour la ville et comme un moteur économique important (ex. tourisme religieux);
 - Développer des ambiances urbaines (créer de la vie), pas seulement sur les heures de travail.

4. RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES

4.1. Activités et vocation

De façon générale, certaines fonctions (commerces, habitations, écoles, etc.) sont-elles trop peu présentes et devraient être renforcées? Où? À l'inverse, certaines fonctions sont-elles inadéquates ou trop présentes?

L'accroissement de la population résidante au sein du secteur est-il une priorité? Le cas échéant, quel type d'offre résidentielle répondrait le mieux aux besoins?

L'accroissement des fonctions commerciales et d'emplois (bureaux) semble-t-il prioritaire? Quels usages ou quelles activités (existantes, à renforcer, à ajouter) inciteraient-ils à fréquenter davantage ou à investir dans le territoire? À quels endroits?



Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires

- **Parc industriel Saint-Malo**
 - Le parc industriel Saint-Malo est devenu un parc industriel central qui présente des avantages pour l'accessibilité des travailleurs. Sa localisation centrale le rend très attractif pour des usages de haute technologie plus propice à une mixité résidentielle (3);
 - Faire du développement résidentiel dans le parc industriel Saint-Malo sera une bonne idée pour valoriser la ville. Toutefois, mettre du logement de haute densité près du parc industriel pourrait restreindre ses possibilités de développement (3);
 - Élargir la zone d'intervention au parc industriel nord tout le long du boulevard Charest Ouest jusqu'à l'autoroute Robert-Bourassa du côté nord de l'autoroute;
 - Puisque les parcs industriels sont de plus en plus orientés vers la distribution, si c'est un parc industriel central cela représente plus de développement durable.
- **Mixité des fonctions**
 - On a besoin de plus de gens pour soutenir le trambus et le transport en commun. Il faut ajouter des bureaux avec des employés qui soutiendront les services (2);
 - Plus de bureaux et plus de superficies de bureaux (retirer le RCI sur les superficies de bureaux);
 - Agrandir la mixité des fonctions.

- **Résidentiel et autres vocations**

- Prévoir des activités qui vont amener de gens à tout moment dans la journée. Développer la vocation de divertissement dans le secteur, car il y a un manque dans les secteurs centraux (ex. : les cinémas sont tous rendus en banlieue, les salles de gym, etc.) (2);
- Le développement résidentiel devrait se concentrer entre l'avenue Saint-Sacrement et la rue Marie-de-l'Incarnation;
- Hôtellerie : ajout intéressant dans le secteur, car il y a un gros manque;
- Faire attention que les activités prévues dans le secteur Charest Ouest ne nuisent pas aux activités commerciales des quartiers centraux déjà établis.

Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

- **Territoire**

- Le secteur a une localisation stratégique. La proximité des institutions et des emplois justifie les efforts pour stimuler la requalification, une planification optimale et une meilleure utilisation des voies de circulation (3);
- Prévoir un développement plus important des arrêts du tramway, type TOD ([Transit-Oriented Development](#)), pour créer des cœurs de quartier réfléchis dans une logique avec moins d'automobiles et plus de transport en commun (3);
- Faire une étude de marché pour comprendre les dynamiques du marché et planifier en conséquence en pensant aux usages qui manquent actuellement dans les quartiers centraux à proximité (2);
- Comme Ville, il est important de mettre des infrastructures qui seront des produits d'appel pour les promoteurs et les investisseurs (équipements publics, parcs, etc.). Ex. : Regent Park à Toronto, la plus belle piscine de la ville; parc Jean-Paul L'Allier;
- Donner plus de place au coteau Sainte-Geneviève.

- **Mixité des fonctions et industrie**

- Créer des noyaux de milieu de vie dans les parcs industriels (restaurants, quelques commerces, garderies, etc.). (2)
- Moins d'industries lourdes. Encourager des activités plus propices à une mobilité durable et qui génèrent moins de camionnage. (2)
- Le parc industriel Saint-Malo est le parc industriel de la ville qui a un avantage sur tous les autres : la possibilité de s'y rendre à pied et à vélo. Il est le premier des parcs industriels qui doit passer par une requalification;
- Si l'on maintient l'industrie, il faut tenir compte du camionnage. Configuration du milieu et cohabitation avec les usages.

- **Habitation**
 - Plus d'habitation. Évoque les 7,500 logements prévus dans le Plan de mobilité durable;
 - Intégrer de l'habitation : mais pour que cela fonctionne, il faut améliorer l'environnement urbain;
 - Pour le développement résidentiel, il faut avoir de continuité avec le quartier Saint-Sauveur et le coteau. Mais il faut garder de l'industriel;
 - Si l'on veut de construire de l'habitation près du boulevard Charest, il faut convertir l'autoroute en boulevard urbain à partir de l'autoroute Robert-Bourassa;
 - Il faut aménager de l'infrastructure routière cohérente avec le type de développement souhaité;
 - Si l'on veut du développement résidentiel, cela prend des équipements communautaires bien localisés, pas situés en périphérie.

- **Charest-Ouest**
 - La Ville doit militer pour la transformation de l'autoroute Charest Ouest en boulevard urbain (2).

4.2 Cadre bâti

Quels sont les composantes d'intérêt à conserver et à valoriser dans le cadre bâti du territoire? Certains éléments du cadre bâti gagneraient-ils à être transformés ou requalifiés?

Où semble-t-il y avoir un potentiel de développement ou de redéveloppement? Quelle forme devrait-il prendre et comment devrait-il s'intégrer dans le milieu (gabarits, volumétrie, hauteur, architecture, aménagement, etc.)?



Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires

- **Valorisation du secteur**
 - Porte d'entrée de la Basse-Ville, le boulevard Charest Ouest a besoin de plus de transformation, malgré une amorce en ce sens (2);
 - Au-delà de la qualité architecturale des bâtiments, il faut évaluer leur potentiel de transformation vers une autre vocation à des coûts raisonnables;
 - Exemple Griffintown. Avec un zonage de très haute densité (nombre d'étages très élevé) il a réussi à stimuler le développement;
 - Le trambus doit jouer un rôle dans la valorisation et de développement de la ville;
 - Rendre le redéveloppement très payant.
- **Parc industriel Saint-Malo**
 - Présence de plusieurs bâtiments désuets et de terrains contaminés, ainsi que de bâtiments vétustes et désaffectés;
 - Présence d'infrastructures publiques en mauvais état : aqueduc / égout.
- **Décontamination des terrains**
 - Besoins d'incitatifs à la décontamination. Comment inviter des gens à venir s'installer quand on sait qu'il y a des problèmes? Pour le faire, la Ville devrait prendre des actions, sinon rien ne va se passer;
 - Le coin du boulevard Charest Ouest et avenue Saint-Sacrement est un terrain très contaminé qui bloque le développement.

Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

- **Valorisation**

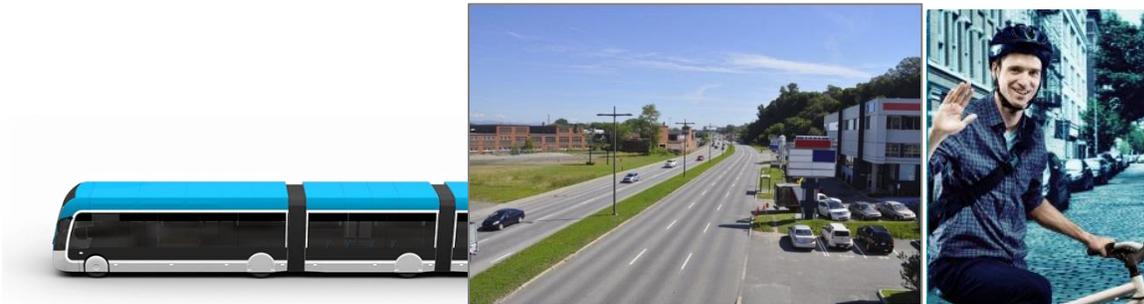
- Le Parc industriel Saint-Malo, desservi par les trains, représente un patrimoine industriel intéressant, mais il est souhaitable une revalorisation (ateliers d'artiste, localisation qui est encore centrale) (2);
- Basiliares intéressants : vitrés, ouverts, pour animer la rue, ouvertures et accès sur la rue, pas par les stationnements à l'arrière;
- La chaufferie est emblématique, elle pourrait devenir un repère;
- Il y a l'opportunité d'innover. On peut penser à la transition avec les plex de Saint-Sauveur, par exemple avec de toitures vertes et végétalisation;
- Prendre exemple des reconversions industrielles inspirants : cartoucherie à Toulouse, Shop Angus à Montréal, etc.;
- Faire de lotissement à 45 degrés est tributaire de la voie ferrée.

4.3 Mobilité et déplacements

Quels sont les principaux obstacles à la mobilité rencontrés dans le territoire ou autres problèmes liés aux déplacements qui mériteraient une attention particulière? Comment peuvent-ils être réglés?

En outre des composantes du réseau structurant de transport en commun projeté, quelles sont les occasions d'améliorer le transport (tous modes) et à quels endroits?

Comment le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes, des usagers du transport en commun peuvent être bonifiés? Comment peut être améliorée la cohabitation avec les véhicules?



Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires

- **Trambus**
 - Assurer l'accessibilité au trambus est très important pour le développement et l'animation du secteur et plus particulièrement du parc industriel Jean-Talon (4);
 - Le manque de stationnement peut être pallié par une desserte optimale sur le territoire par le trambus (exemple le Cégep Saint-Lawrence ou le parc industriel Jean-Talon) (2);
 - Aménager des trottoirs sécuritaires pour faciliter l'accès au trambus. Si l'on veut que les gens prennent le trambus, il faut que les aménagements soient propices.
- **L'intersection Saint-Sacrement**
 - Pour éviter l'engorgement, envisager d'aménager d'un parc-obus avant la rue Semple (2).
- **Parc industriel Jean-Talon**
 - Il est important de desservir les deux côtés du parc industriel Jean-Talon (passages piétons et vélos);
 - Équilibrer et optimiser les espaces de stationnement dans le parc industriel (il y a un manque de stationnement du côté nord, tandis qu'il y a beaucoup de stationnements sur la rue Cyrille-Duquet);
 - Dans le nouvel aménagement, il faut s'assurer de ne pas enclaver le parc industriel Jean-Talon.

- **Boulevard Charest**
 - Défi de transformer l'autoroute Charest en boulevard urbain;
 - Développer les accès nord-sud, développer la perméabilité;
 - Espace limité sur le boulevard Charest Ouest pour répondre à tous les besoins : prévoir de la place pour le trambus, les piétons et les automobiles;
 - Il faut garder des voies automobiles sur le boulevard Charest Ouest. Axe surchargé aux heures de pointe.

- **Rue Frank-Carrel**
 - Elle ne pas sécuritaire (besoin de base). Juste l'aménagement de trottoirs serait une grande amélioration.

- **Contrainte du relief et fluidité des déplacements**
 - Si l'on augmente la densité, il faut que les réseaux soient prêts à absorber la densité supplémentaire;
 - Maintenir l'accessibilité en voiture en limitant les contraintes à la circulation automobile;
 - Construire un lien piétonnier aérien ou souterrain pour traverser l'autoroute;
 - Besoin d'une meilleure gestion de la falaise. La neige entreposée près du coteau, lors de la fonte, cause des problèmes aux bâtiments d'en bas de la falaise;
 - Il faut tenir compte de l'hiver dans la planification et dans l'aménagement du secteur.

Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire

- **Charest-Ouest**
 - Transformer l'autoroute Charest Ouest en boulevard urbain à partir de l'autoroute Robert-Bourassa (2);
 - Reconfigurer le boulevard Charest Ouest pour en faire une signature d'entrée de ville. Pour réaménager l'autoroute et pour inciter à réduire la vitesse de la circulation (2);
 - S'inspirer du concept du *parkway* : reboiser le coteau Sainte-Geneviève en intégrant le boulevard Charest Ouest;
 - Sécuriser les traverses du boulevard Charest Ouest;
 - Dans sa portion d'entrée de ville, aménager Frank-Carrel/Cyrille-Duquet/Charest Ouest pour faciliter et inciter à la circulation les piétons et les vélos.

- **Connectivité Haute-Ville – Basse-ville**
 - Faciliter et développer les liens Haute-Ville – Basse-Ville (2);
 - Présentement, les déplacements se font vers la Haute-Ville. Penser à développer des attractions en Basse-Ville;

- Opter pour des remontées mécaniques utilisables aussi par les cyclistes.
- **Parc industriel**
 - Connecter le parc technologique au parc industriel Saint-Malo / parc industriel Jean-Talon (2);
 - Le parc industriel Saint-Malo présente, sur son territoire, une opportunité d'envergure pour réaliser le réseau projeté dans le cadre de la Vision vélo et pour éviter que les vélos circulent sur le boulevard Charest;
 - Assurer la sécurité des déplacements piétons (usagers du transport en commun) dans les parcs industriels en assurant, entre autres, un bon éclairage des rues.
- **Trambus**
 - Trambus au centre, bordé de bandes boisées;
 - Implanter les arrêts du trambus en favorisant les endroits permettant les connexions vers la Haute-Ville.
 - Lorsque le trambus sera en place, il faut faire connaître rapidement les services offerts dans les entreprises pour développer rapidement de bonnes habitudes.
- **Perméabilité de la trame urbaine (connectivité)**
 - Les intersections sur le boulevard Charest Ouest sont des lieux stratégiques et représentent les clés dans la perméabilité de la trame pour les piétons et les cyclistes (2);
 - Réduire la place de la chaussée. Donner plus de place aux autres modes de déplacement;
 - Développer des îlots perméables à travers les projets immobiliers;
 - Penser à une connexion vers le nord sur l'avenue Saint-Sacrement;
 - Pour définir un plan d'aménagement cohérent, il faut considérer des solutions aux problèmes engendrés par les barrières urbaines que sont l'autoroute, la falaise et le chemin de fer;
 - Développer les passages à niveau sur le chemin de fer;
 - Cœur du potentiel en gestion des déplacements à Québec : beaucoup d'entreprises ont de la difficulté à être accessibles. Penser à mettre en place un règlement municipal obligeant les plans de gestion des déplacements, par exemple: s'inspirer de l'arrondissement Saint-Laurent à Montréal;
 - Avoir un minimum de cases de stationnement : ne pas les imposer, les réduire ou encore imposer des maximums plutôt que des minimums;
 - Interdire le service à l'auto des commerces de restauration rapide;
 - Faire un développement à échelle humaine en favorisant des rues piétonnes, des rues partagées entre différents modes de déplacement;
 - Pour attirer dans le secteur des employés jeunes, dynamiques, innovants, il est nécessaire de leur offrir des modes de vie et de déplacement qui répondent à leurs attentes;
 - Prendre en compte l'apport des citoyens tel qu'exprimé dans le Plan de mobilité du quartier Saint-Sauveur.

4.4 Aménagement des espaces publics

Quelles sont les priorités d'intervention sur l'espace urbain (rues, boulevards, parcs, places) pour faire du territoire de planification et de ses environs un milieu de vie plus agréable? (Exemples : aménagement urbain, verdissement, etc.)

Comment la qualité de vie de l'ensemble des usagers du secteur (résidents actuels et futurs, travailleurs, visiteurs) peut être améliorée?

Quels sont les points de vue ou les paysages à mettre en valeur?



Groupe 1. Acteurs du milieu économique, institutions et propriétaires

- **Verdissement**
 - Prévoir des espaces verts et la plantation d'arbres dans les parcs industriels (2);
 - L'intersection du boulevard Charest / avenue Saint-Sacrement est un espace propice pour créer un espace vert (terrain sud-ouest; Hydro-Québec / RTC);
 - Favoriser la plantation d'arbres le long des axes piétons et cyclables.
- **Parcs**
 - Aménager le plateau du bas du Cimetière ND-Belmont. Ainsi, il jouera un rôle de parc en plus de répondre aux besoins de sépultures;
 - Il y a déjà un sentier pédestre cédé à la Ville sur le terrain du cimetière qui en fait un lieu ouvert;
 - S'il y avait plus de bureaux dans le secteur, les espaces publics / espaces verts (existants ou à créer) seraient plus fréquentés (exemple Saint-Roch : premier geste de M. L'Allier a été le parc).

Groupe 2. Acteurs du milieu communautaire, de l'architecture, de l'environnement et de l'aménagement du territoire

- **Verdissement**
 - Le positionnement du parc industriel Saint-Malo est à 16% plus élevé que le quartier Saint-Sauveur ce qui représente un potentiel de verdissement;

- Plusieurs entreprises sont très ouvertes au verdissement et à la plantation d'arbres sur leurs terrains. La Ville est amenée à mettre en place des incitatifs pour favoriser la plantation;
 - Occupation du domaine public : permettre aux citoyens de contribuer au verdissement de la rue;
 - Créer des liens à plusieurs endroits entre le coteau Sainte-Geneviève et la rivière Saint-Charles afin d'augmenter la canopée;
 - S'inspirer de l'exemple *High Line Park* (transformation d'une ancienne zone industrielle, voie ferrée en parc de divertissement et de loisirs à New York) pour développer un potentiel touristique sur le territoire, d'autant plus qu'on n'est pas loin du centre-ville et des secteurs touristiques.
- **Aménagement et paysage**
 - Par rapport à l'implantation des bâtiments, il faut penser à l'avance aux besoins d'espaces verts et canopée, etc. (2);
 - Considérer le paysage. Caractériser les vues avant de construire en hauteur;
 - Bien réfléchir à la localisation des bureaux en zone industrielle;
 - Identité du secteur à créer, à établir;
 - Le Cimetière représente un atout pour la Ville (Coteau Sainte-Geneviève, tourisme religieux, etc.);
 - Mettre à contribution l'école de menuiserie (EMOICQ) dans le mobilier urbain;
 - Développer de l'agriculture et des serres sur les toits.
- **Qualité de vie**
 - Développer des ambiances urbaines, pas seulement sur les heures de travail (2).