

Modifications réglementaires concernant le site de l'îlot Landry – création d'une nouvelle zone/aire d'affectations et ajout de l'usage C30 stationnement et poste de taxi en souterrain

Règlement R.C.A.3V.Q 324 modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge sur l'urbanisme aux fins de sa concordance au Programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire (Règlement R.V.Q 3178)

Activité de participation publique

Assemblée publique de consultation et demande d'opinion au conseil de quartier de Saint-Louis

Date et heure (ou période)

Le 10 mai 2023, à 19 h

Lieu

Centre de glaces Intact Assurance (salle 121), 999, avenue de Robebelle, et en ligne (webinaire Zoom).

Déroulement de l'activité

1. Accueil, présentation des personnes-ressources et du déroulement de la séance;
2. Rappel du cheminement des demandes de modifications à la réglementation d'urbanisme et du processus de consultation prévu selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et la politique de consultation publique de la Ville de Québec;
3. Présentation des moyens utilisés pour informer le public de la consultation publique.
4. Mention que la documentation présentant le projet de modifications réglementaires disponible en ligne;
5. Mention que le projet de Règlement R.C.A.3V.Q. 324 ne contient pas de dispositions susceptibles d'approbation référendaire;
6. Présentation du projet de modifications à la réglementation d'urbanisme par les personnes-ressources;
7. Période de questions et commentaires du public;
8. Période de questions et commentaires du conseil de quartier;
9. Recommandation du conseil de quartier.

Activité réalisée à la demande du :

Conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge

Projet

Secteur concerné

Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, quartier de Saint-Louis.

Description du projet et principales modifications

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 dans la plateforme Web de participation publique :

[Îlot Landry - aménagement d'un parc sur un stationnement souterrain](#)

Participation

Membres du conseil d'administration du conseil de quartier :

- Nadia Aubin-Horth, secrétaire
- Martin Boucher, administrateur
- Arnaud Desbiens, trésorier

- Bernard Drouin, administrateur
- Marie-Hélène Felt, présidente
- Célia Forget, administratrice
- Tammy Lacasse, administratrice
- Amélie Laliberté, administratrice
- Elsa Moreau, administratrice

Membres du conseil municipal

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

Personnes-ressources

- Nathalie Cournoyer, conseillère en urbanisme, Division de la gestion territoriale
- Annie Boisvert, conseillère en urbanisme, planification de l'environnement et de l'aménagement
- Cyndie Carrier, évaluatrice agréée, développement économique et grands projets
- Marie-Claude Jean, cheffe de tronçon, bureau de projet du tramway

Animation de la rencontre

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

Participation

34 personnes (26 personnes en salle, 8 personnes en ligne)

Recommandation du conseil de quartier

Le conseil de quartier de Saint-Louis recommande au conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge d'adopter le projet de *Règlement modifiant le Règlement de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge sur l'urbanisme R.C.A.3V.Q. 324 (Aménagement d'un espace vert sur un stationnement souterrain)* mais aux conditions suivantes :

- Que l'entrée et la sortie du stationnement se fasse impérativement par la rue Hochelaga – et en aucun cas par le quartier résidentiel;
- Qu'à la sortie du stationnement, le passage sécuritaire et prioritaire des personnes usagères du transport actif (à pied, à vélo) soit assuré;
- Que la Ville oblige la SQI à installer un dispositif d'extraction non bruyant du CO dans son stationnement;
- Que la Ville exige de la SQI un accès au stationnement pour les résidants-es du quartier en dehors des heures de bureau et lors d'opérations de déneigement;

- Que la Ville incite la SQI à proposer des alternatives à la voiture dans son stationnement : stationnement vélo, bornes de recharge, autopartage;
- Que la Ville consulte les citoyens et citoyennes en amont de l'aménagement du parc pour que ce projet réponde aux besoins de la communauté;
- Que la Ville mette en place des solutions pour résoudre les problématiques de circulation dans le quartier Saint-Denys.

Options soumises au vote		Description des votes
Options	Nombre de votes	
A.	0	Accepter la demande Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
B.	0	Refuser la demande Recommander au conseil d'arrondissement de ne pas approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme
C.	9	Accepter la demande, avec proposition d'ajustement Recommander au conseil d'arrondissement d'approuver le projet de modification à la réglementation d'urbanisme, mais avec une demande particulière
Abstention	0	
TOTAL	9	

Questions et commentaires du public

De nombreuses questions et de nombreux commentaires ont été émis par le public. Ceux-ci concernent principalement :

- Les sites alternatifs considérés par la Ville et les démarches réalisées afin d'éviter de construire un stationnement souterrain;
- Le coût du stationnement souterrain et la possibilité d'offrir plutôt une compensation monétaire qui refléteraient davantage la valeur actuelle du stationnement de surface de la Société québécoise des infrastructures (SQI);
- Les craintes que l'option d'une sortie/entrée sur le boulevard Hochelaga soit abandonnée au profit d'une sortie sur la rue Landry;
- Les impacts de ce stationnement sur les enjeux existants en matière de sécurité piétonne et de circulation.

Intervention 1 – Un citoyen souhaite savoir qui paiera pour le stationnement.

Réponse de la Ville : C'est la Ville qui paiera pour le stationnement. Comme la Ville acquiert ce terrain pour aménager le pôle d'échanges du tramway, elle doit offrir une compensation au propriétaire (la SQI). Cette compensation peut être monétaire ou matérielle, c'est-à-dire fournir à l'exproprié des conditions similaires à ce qui était existant. Dans le cadre des négociations, la SQI a négocié une compensation en cases de stationnement.

Intervention 2 – Est-ce que le stationnement extérieur qui se trouve derrière le bâtiment de la SQI sera également mis en souterrain?

Réponse de la Ville : Il s'agit de deux dossiers distincts.

Intervention 3 – Est-ce que l'entrée et la sortie du stationnement se feront au même endroit ?

Réponse de la Ville : La sortie se fera exclusivement sur le boulevard Hochelaga, donc il ne devrait pas y avoir d'impacts sur la circulation dans les rues Wilfrid-Légaré ou Landry.

Intervention 4 – La participante aimerait plus de détails sur les projets résidentiels prévus sur l'autre partie du terrain. Elle souhaite savoir l'impact de ces projets sur la circulation routière dans le secteur résidentiel.

Réponse de la Ville : Dans la présentation, les projections d'immeubles étaient fournies pour illustrer ce qui serait possible avec la réglementation actuelle, qui permet six étages. Pour l'instant, aucun projet résidentiel n'est prévu ou en cours. Ainsi, il est impossible de se prononcer sur les impacts potentiels sur la circulation.

Intervention 5 – Quels sont les coûts prévus pour le projet ?

Réponse de la Ville : La SQI est responsable de la construction du stationnement. Les analyses sont en cours de leur côté pour déterminer le nombre de cases et le nombre d'étages requis, et par conséquent, le coût. Le montant sera éventuellement connu.

Intervention 6 – Est-ce que le nombre de cases de stationnement sera maintenu à 115 cases ?

Réponse de la Ville : En vertu de la Loi sur l'expropriation, la Ville est tenue de remettre la SQI dans une situation comparable à la situation actuelle. Comme la SQI dispose de 115 cases de stationnement derrière le Canadian Tire, la Ville doit donc lui fournir 115 cases. Dans un contexte de stationnement en souterrain, si on a besoin de faire un étage supplémentaire pour atteindre le nombre de 115 cases, il pourrait y avoir un nombre différent de cases. Des négociations auront lieu pour déterminer le nombre final.

Intervention 7 – Une citoyenne souhaite savoir pourquoi la compensation offerte n'est pas de nature monétaire, sachant qu'on essaie d'encourager les transports actifs et collectifs. Elle observe une sous-occupation des cases actuelles, notamment en lien avec le contexte de télétravail.

Réponse de la Ville : Dans le cadre de la Loi sur l'expropriation, la Ville doit remettre l'exproprié dans une situation similaire. La compensation aurait pu être monétaire si la SQI l'avait voulu. Comme leur bâtiment du 1141, route de l'Église compte très peu de cases de stationnement, la SQI a préféré une compensation en cases. C'est vraiment une disposition de la Loi sur l'expropriation dans le cas d'une vente forcée. Si requis par la SQI, la Ville est tenue de le faire.

Intervention 8 – Le citoyen comprend bien la nécessité de compenser la SQI et aurait aimé qu'il soit envisagé de créer des stationnements souterrains aux endroits où il y a déjà des stationnements en surface.

Intervention 9 – Combien de stationnements en souterrain se trouvent déjà sous l'édifice en question ? Combien d'étages seront nécessaires pour aménager 115 cases de stationnement sous deux lots résidentiels ?

Réponse de la Ville : Pour l'instant, il n'y a aucun stationnement en souterrain. Le sous-sol est aménagé. Le futur stationnement comptera entre 2 et 3 étages, tout dépendant de la configuration.

Intervention 10 – Le citoyen croit qu'il est impossible d'aménager 115 cases sous cette surface. Il souhaite savoir si le stationnement souterrain s'étendra jusqu'en dessous de la rue Landry et en dessous de l'édifice.

Réponse de la Ville : Il n'est pas prévu de dépasser les frontières du lot.

Intervention 11 – Une citoyenne s'informe sur la durée des travaux et les impacts anticipés. Elle mentionne que des travaux viennent d'avoir lieu sur le boulevard Hochelaga et appréhende les conséquences (circulation de transit, bruit, matériaux, camionnage).

Réponse de la Ville : Les analyses de la SQI ne sont pas assez avancées pour se prononcer sur le sujet.

Intervention 12 – Combien d'arbres seront coupés ?

Réponse de la Ville : Habituellement, le bureau de projet compense en plantant 20 arbres par arbre coupé. Donc, il y aura assurément plus d'arbres plantés que d'arbres coupés.

Intervention 13 – Le citoyen souligne que le stationnement actuel de la SQI n'a pas fait l'objet d'investissements. Dans ces circonstances, comme la SQI gère son chantier et propose les aménagements, le citoyen souhaite savoir si la Ville a mis en place des moyens pour contrôler les coûts, pour s'assurer que le futur stationnement souterrain sera équivalent à l'actuel, et que celui-ci n'augmentera pas la valeur de ses avoirs aux frais de la Ville.

Réponse de la Ville : Lorsque la SQI va être prête à soumettre son projet, des analyses seront faites du côté de la Ville. Des contre-expertises seront produites pour s'assurer que les fonds publics ne soient pas utilisés pour enrichir un exproprié, mais bien pour aboutir à une situation comparable à la situation avant l'expropriation.

Intervention 14 – En guise de question de relance, le même citoyen demande s'il pourrait y avoir une analyse comparative de la valeur du stationnement actuel, de la valeur du stationnement construit, et de la hauteur de la compensation monétaire qui aurait pu être prévue, et ce, dans le but d'opter pour un scénario moins coûteux et plus équivalent.

Réponse de la Ville : C'est le genre d'analyse qui sera effectuée.

Intervention 15 – La citoyenne remarque qu'il semble rester de l'espace chaque côté de la ligne de tramway pour aménager des cases de stationnement. Elle demande s'il serait possible d'y mettre une partie des stationnements au lieu de démolir des maisons et entreprendre des travaux complexes.

Réponse de la Ville : Effectivement, sur [la diapositive en question \(5\)](#), on voit une mince ligne qui représente les rails du tramway. Il faut rappeler que le reste de l'espace sera occupé par un pôle d'échanges, composé de terminus d'autobus pour la Société de transport de Lévis et pour les autobus du Réseau de transport de la Capitale (RTC), des plateformes pour les personnes qui arrivent à pied et un Parc-O-Bus. D'ailleurs, c'est le terminus du RTC qui occupera l'espace du stationnement actuel de la SQI.

Intervention 16 – La même citoyenne relance pour savoir si une réflexion a été faite pour y réserver des espaces à la SQI afin d'ultimement diminuer le nombre de cases à aménager en souterrain.

Réponse de la Ville : Plusieurs scénarios ont été analysés. Le scénario de la rue Landry est celui qui a été retenu comme le plus réalisable et répondant le mieux aux besoins de la SQI, tout en étant conforme aux exigences de la Loi sur l'expropriation. Les seuls stationnements prévus dans le pôle d'échanges sont ceux qui sont liés au transport en commun.

Intervention 17 – Une participante souhaite revoir les images du futur stationnement (la diapositive 6). Elle doute de la faisabilité de la sortie sur Hochelaga, étant donné la densité de la circulation. Elle demande comment il est possible d'aménager cette sortie sans nuire à la circulation et à la sécurité des piétons. Elle s'informe sur la façon de garantir qu'il n'y aura jamais de sortie ou d'entrée du côté de la rue Landry.

Réponse de la Ville : La Ville rappelle que les images ne sont pas des plans finaux. Elles ont été produites pour permettre au public de pouvoir visualiser l'espace. La SQI n'a pas encore réalisé ses plans. Dans la réglementation, la Ville vient autoriser un usage de stationnement et obliger l'aménagement du stationnement en souterrain. Les accès seront précisés dans l'entente qui lie la Ville et la SQI. Il s'agit d'un document notarié où les conditions négociées pourront être consignées.

Intervention 18 – La même participante se dit peu rassurée puisque la localisation de l'accès dépend de la SQI.

Réponse de la Ville : En fait, le Service des transports et de la mobilité intelligente (STMI) de la Ville exige une sortie sur le boulevard Hochelaga pour éviter des impacts sur les rues résidentielles. Par conséquent, il s'agit d'une exigence qui sera faite à la SQI. Si les exigences du STMI changent, à ce moment-là, les exigences à la SQI pourraient effectivement changer.

Intervention 19 – Est-ce que la SQI planifie de rendre ce stationnement accessible au public en dehors des heures normales de bureau ?

Réponse de la Ville : Le stationnement est prévu pour l'usage privé de la SQI. La SQI pourrait décider de le rendre accessible ou non.

Intervention 20 – Est-ce que d'autres options ont été envisagées pour la localisation du stationnement, par exemple sur le terrain vague de la rue Jules-Dallaire ?

Réponse de la Ville : Plusieurs analyses ont été effectuées par plusieurs Services de la Ville. Certains scénarios ont été écartés d'emblée. D'autres solutions ont été étudiées plus en profondeur. La solution retenue est celle de l'Îlot Landry.

Intervention 21 – Est-ce que l'espace vert sera géré par la Ville? Est-ce que le public sera consulté sur l'aménagement du parc ?

Réponse de la Ville : Lorsque la Ville aménage des parcs, les citoyens sont généralement consultés.

Intervention 22 – Quels impacts auront la consultation et la demande d’opinion au conseil de quartier sur le projet ?

Réponse : La Ville écoute les propositions de modifications au projet ou à la réglementation. Le projet n’est pas susceptible d’approbation référendaire, donc le projet va de l’avant. Dans ce cas précis, il faut comprendre que la Ville a l’obligation de compenser la SQI pour les cases de stationnement. L’orientation de la Ville est d’aménager ces cases en souterrain pour éviter les stationnements de surface. Pour réaliser le projet, la Ville cherche la meilleure solution et prend en considération les préoccupations soulevées et les propositions d’amélioration.

Intervention 23 – Un citoyen demande si le stationnement du commerce de tissu a été considéré. Également, il souhaite savoir s’il est assuré que le parc soit au niveau du sol ou s’il pourrait être surélevé d’un étage, si la SQI aménage de plus nombreux étages de stationnement.

Réponse de la Ville : L’option du stationnement a été considérée et écartée. La réglementation oblige l’aménagement des cases en souterrain, donc en dessous du niveau du sol. La SQI devrait prévoir à la conception une structure qui permet de recevoir la terre et les fosses de plantation.

Intervention 24 – Le citoyen craint qu’au moment de la réalisation du projet, la sortie soit finalement aménagée vers la rue Landry.

Réponse de la Ville : L’analyse STMI conclut que la sortie du stationnement doit se faire dans le prolongement de la rue de Soulanges, à l’intersection où se trouvent des feux de circulation. La sortie sur la rue Landry a été analysée et le STMI a rejeté cette possibilité.

Intervention 25 – Le citoyen demande si la proposition de nouveaux sites peut constituer une amélioration possible au projet. Il remarque que plusieurs espaces vides sont disponibles dans le quartier. Il émet des préoccupations en lien avec la sécurité piétonne, peu importe le lieu où est aménagée la sortie. Il souligne que le boulevard Hochelaga est très passant et que la sortie de 115 véhicules supplémentaires à l’heure de pointe aggrave les risques qui dépassent les bénéfices du projet. Il ajoute que le secteur est desservi en autobus, taxi et bientôt tramway. Il trouve incohérent que la Ville détruise des maisons pour construire un nouveau stationnement.

Réponse de la Ville : La Ville a retenu ce site au terme d’une analyse approfondie du secteur. Le stationnement doit être aménagé dans un rayon de marche du bâtiment de la SQI. Par ailleurs, la Ville aménage ce stationnement pour compenser les cases perdues par la SQI dans le processus d’expropriation. Les préoccupations en lien avec la sécurité piétonne seront partagées aux équipes du STMI.

Intervention 26 – Une citoyenne de la rue Montreuil rappelle que les gens dans la salle notent déjà des problématiques de vitesse excessive et craignent pour la sécurité de leurs enfants. En l'absence de garantie sur l'emplacement de l'accès au stationnement, elle se sent peu rassurée.

Réponse de la Ville : Les préoccupations concernant la sécurité piétonne et les craintes concernant l'accès au stationnement sont notées et seront également partagées au Service du transport et de la mobilité intelligente.

Intervention 27 – Une citoyenne demande si la Ville a également considéré l'option de fournir 115 cases dans le secteur, qui ne seraient pas nécessairement toutes au même endroit, par exemple en les répartissant dans des stationnements moins utilisés à cause du télétravail.

Réponse de la Ville : L'analyse de la Ville a considéré le recours à des espaces en co-utilisation ou en dehors du terrain adjacent à la SQI. La présence de contraintes a détourné la Ville de ce scénario.

Intervention 28 – La même citoyenne souhaite savoir si la Ville a fait les représentations nécessaires pour sensibiliser la SQI aux enjeux d'acceptabilité sociale qui entourent la construction de 115 places de stationnement dans un contexte où le tramway sera mis en place. Selon elle, la SQI, comme organisme qui doit rendre des comptes au public, devrait être consciente de la difficulté à justifier le projet aux yeux du public.

Réponse de la Ville : La discussion a eu lieu avec la SQI. Elle bénéficie de seulement 15 cases hors sol sur la route de l'Église pour l'ensemble des bureaux situés au 1141, route de l'Église. Si aucun autre stationnement n'est fourni, l'immeuble perd beaucoup de valeur à cause du fait qu'il n'y a pas suffisamment de cases de stationnement.

Intervention 29 – Un citoyen en ligne demande si le budget pour le stationnement vient de l'enveloppe du tramway.

Réponse de la Ville : Le montant qui sera déboursé vient effectivement du budget pour les acquisitions du tramway de Québec.

Intervention 30 – La citoyenne affirme que la Ville demande au conseil de quartier de se prononcer sans fournir d'études d'impact sur les nuisances, la durée des travaux, les impacts sur le stationnement. Elle anticipe que d'autres acquisitions et expropriations sont à prévoir et demande si la Ville fournira des stationnements souterrains à tous les expropriés.

Réponse de la Ville : Des acquisitions sont effectivement réalisées pour faire place au tramway. Dans certains cas, les expropriés acceptent une certaine perte de stationnement. Dans d'autres cas, le bureau de projet du tramway est en discussion pour compenser les cases perdues sous forme de stationnement souterrain, notamment avec Industrielle Alliance.

La Ville rappelle que le conseil de quartier est formé de bénévoles, qui sont des personnes qui habitent le quartier et qui s'expriment à titre de personnes qui ont à cœur le quartier. Il leur est demandé de fournir au conseil d'arrondissement une opinion qui fait office de recommandation, au meilleur de leur connaissance. C'est le travail des membres du conseil municipal d'émettre des votes et de prendre les décisions finales.

Intervention 31 – Un citoyen s'exprime au nom de la salle et dénonce l'augmentation de la circulation automobile dans ce secteur du quartier. Il n'est pas rassuré par l'aspect incertain de certaines réponses. Il craint qu'en l'absence de garantie, ces éléments soient modifiés et que la circulation soit déviée vers le quartier résidentiel.

Réponse de la Ville : La Ville est désolée de ne pas être arrivée à rassurer le public avec ses réponses et remercie le citoyen de partager cette préoccupation.

Intervention 32 – La citoyenne demande ce qui arrivera si le conseil de quartier émet un avis défavorable.

Réponse de la Ville : L'avis du conseil de quartier constitue un intrant dans le processus de prise de décision des conseillers et conseillères municipales, tout comme la consultation publique. Ainsi, les personnes élues sont amenées à le prendre en considération.

Intervention 33 – Un citoyen se dit étonné qu'il soit impossible d'aménager 115 cases de stationnement à un autre endroit.

Réponse de la Ville : La Ville est consciente du fait qu'il est contre-intuitif de construire des cases de stationnement si près du tramway. Pour mettre en place ce tramway, et ultimement diminuer notre attachement à la voiture, la Ville doit acquérir des terrains et compenser les propriétaires, ce qui amène malheureusement à recréer des stationnements. La Ville comprend que le public soit surpris, mais la Loi sur les expropriations est claire à cet égard.

Intervention 34 – La citoyenne affirme que ce qui choque le public, c'est le fait que l'ajout d'un stationnement souterrain adjacent au bâtiment de la SQI fasse augmenter la valeur de cette dernière. Elle est consciente que le parc bénéficiera au quartier, mais demeure choquée que la SQI s'enrichisse avec un projet qui n'intéresse pas les gens dans la salle.

Questions et commentaires des membres du CA du conseil de quartier

Intervention 35 – Une administratrice souligne que les questions posées en assemblée étaient pertinentes. Elle demande si la Ville pourrait suggérer à la SQI de

rendre accessible les cases de stationnement inutilisées au voisinage ou de les utiliser pour du rangement.

Réponse de la Ville : La Ville souligne que c'est un thème qui a déjà été abordé dans les discussions avec la SQI. La Ville peut faire des suggestions, mais en tant que propriétaire, la SQI peut faire ce qu'elle veut avec son bien, comme les propriétaires peuvent disposer de leur garage, leur cour ou autre.

Intervention 36 – Une autre administratrice rappelle que certains plans et visions pour l'avenir de la Ville comportent des orientations intéressantes. Elle considère que le projet en question s'insère difficilement dans la Vision de l'habitation, dans le programme particulier d'urbanisme et dans les orientations sur les changements climatiques. Elle veut savoir à quelle fréquence la Ville permettra que des propriétaires privés puissent faire changer la réglementation et supplanter ainsi les orientations de la Ville.

Réponse de la Ville : La Ville est consciente de la disparité entre les objectifs poursuivis, qui font en sorte qu'on développe en même temps un projet de tramway et un stationnement. Toutefois, pour permettre la mise en place du tramway, il y a des acquisitions à réaliser tout le long du parcours et la Ville a des obligations légales à respecter. Chaque terrain acquis a sa particularité. Dans le cas de la SQI, la particularité était que les cases n'étaient pas sur son terrain.

Intervention 37 – Un administrateur signale que le secteur résidentiel va rester affecté par des problèmes de sécurité routière, qu'il y ait stationnement ou pas. Selon lui, le nouveau stationnement n'aurait pas d'impact sur le flux global de circulation puisque ces véhicules circulent déjà depuis le stationnement actuel de la SQI. En revanche, si les véhicules sortaient du stationnement du côté résidentiel, ce serait inacceptable et cela aurait des impacts négatifs sur la sécurité. Il appelle la Ville et les élus à ne permettre en aucun cas que la sortie du stationnement se fasse du côté des rues Landry ou Fournier. Il enjoint la Ville à effectuer des représentations proactives auprès de la SQI pour tenter d'inclure le plus de conditions possibles dans l'entente. Il aimerait également avoir accès à la liste des sites qui ont été envisagés dans l'analyse, et émet le souhait que les élus y aient accès avant leur vote.

Intervention 38 – Une administratrice admet qu'un stationnement couronné d'un parc lui semble moins pire qu'un stationnement en surface ou qui nécessite de détruire un milieu naturel. En revanche, elle ajoute que :

- Elle aimerait être assurée que la Ville a considéré toutes les autres avenues possibles pour la localisation du stationnement.
- Le conseil de quartier a été mis devant le fait accompli, apprenant l'existence du projet dans les médias, alors que les terrains avaient déjà été achetés. Selon elle, le conseil de quartier aurait dû être impliqué plus en amont dans la discussion.
- Elle souhaite revenir sur les problématiques de circulation qui ont été mentionnées par le public lors de l'assemblée. Elle rappelle que le

conseil de quartier a transmis plusieurs résolutions et demandes à la Ville en lien avec la sécurité piétonne, sans recevoir de réponse. Elle croit que si le secteur avait fait l'objet d'interventions efficaces, que si autant d'énergie était mise pour assurer la sécurité des enfants que pour développer le tramway, le projet en question serait mieux reçu. Elle insiste sur la nécessité d'aménager une sortie du côté de la rue Hochelaga pour s'assurer qu'il n'y aura pas d'impacts du côté résidentiel.

- Le stationnement souterrain proposé à la SQI n'est pas équivalent à son stationnement actuel composé de cases en surface. La compensation de la Ville constitue selon elle une amélioration de la situation de la SQI, en faisant augmenter la valeur du bâtiment qu'elle possède. Il s'agit d'une mauvaise utilisation des fonds publics. Elle se demande ce qui arriverait si la Ville disait qu'elle est incapable de fournir des stationnements équivalents.
- Le projet n'est pas en concordance avec la Vision d'une ville dotée d'un tramway qui souhaite diminuer le recours à la voiture. Beaucoup d'efforts sont mis pour implanter un tramway et dans ces circonstances, les stationnements devaient être éliminés.

Intervention 39 – Une administratrice approuve la dernière intervention. Elle est persuadée que c'est la question de la sécurité routière qui est centrale dans les différentes résistances émises par rapport au projet lors de l'assemblée publique. Elle croit que le projet aurait été mieux reçu si des interventions avaient été mises en place pour régler la situation et pour s'assurer d'un projet sans impact sur la sécurité ou le trafic. Elle se dit curieuse des conséquences pour la Ville de refuser de compenser la SQI en cases de stationnement.

Réponse de la Ville : Le bureau de projet détermine les besoins en matière d'acquisitions. Ces besoins sont transmis au DEGP (développement économique et grands projets). Une partie de l'équipe entre en contact avec le propriétaire pour faire l'acquisition des terrains à des fins municipales. Les discussions se tiennent avec la Ville et le propriétaire. On tente d'en arriver à des ententes de gré à gré en tenant compte des conditions souhaitées par la Ville. Dans le cas présent, les conditions sont notamment en lien avec la sortie sur Hochelaga et l'intégration d'une dalle de toit qui permet d'aménager un parc. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre, si par exemple la SQI soumet des montants exagérés, elles se retrouvent devant le Tribunal administratif du Québec. Dans ce cas-ci, il n'y a plus place à la négociation, et un juge décide ce qu'il advient de l'acquisition. Par conséquent, les conditions de gré à gré ne sont plus possibles et la Ville ne pourrait plus exiger de sortie sur Hochelaga ou la présence d'une dalle qui a la capacité de supporter un parc. La Ville préfère négocier de gré à gré parce que ça rend possible d'intégrer des conditions qu'un juge pourrait rejeter en bout de ligne.

À la suite des échanges, les membres du conseil d'administration discutent et conviennent d'émettre une recommandation conditionnelle à l'Arrondissement l'Arrondissement de Sainte-

Foy–Sillery–Cap-Rouge avant d'accepter la demande de modifications réglementaires. Les conditions sont citées plus haut.

Nombre d'interventions

39 interventions

Prochaines étapes

Transmettre ce rapport à la Division de la gestion territoriale, à la Direction de l'Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, au conseil d'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et au conseil municipal.

Réalisation du rapport

Date

Le 26 mai 2023

Réalisé par

Éloïse Gaudreau

Approuvé par :

Marie-Hélène Felt, présidente du conseil de quartier de Saint-Louis