

Vision d'aménagement pour le secteur Charest Ouest

Rapport de la consultation en ligne



TABLE DES MATIÈRES

1. MISE EN CONTEXTE	3
1.1 <i>Information générale</i>	3
1.2 <i>Objectif de la consultation</i>	3
1.3 <i>Secteur d'intervention</i>	3
2. DÉMARCHE CONSULTATIVE	5
2.1 <i>Première phase de consultation</i>	5
2.2 <i>Prochaines étapes (2019-2020)</i>	5
2.3 <i>Parties prenantes dans le cadre de la consultation en ligne</i>	5
2.4 <i>Communication</i>	5
2.5 <i>À propos de la consultation en ligne</i>	5
3. FAITS SAILLANTS	6
4. RÉSULTATS DES QUESTIONS FERMÉES	7
4.1 <i>Connaissance du territoire</i>	7
4.2 <i>Le cadre bâti et ses fonctions</i>	9
4.3 <i>Les déplacements et l'aménagement des espaces publics</i>	12
5. SYNTHÈSE DE COMMENTAIRES	14
6. PROFIL DES PARTICIPANTS ET MOTIFS DE FRÉQUENTATION DU SECTEUR	29

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.

Dans le but de connaître plus profondément la perception des citoyens sur l'avenir du secteur, du 13 février au 10 mars 2019 la Ville a mis en œuvre une consultation en ligne. À travers la réponse à un questionnaire 804 citoyens ont pu participer en donnant leur opinion en rapport avec 3 grands thèmes : la connaissance du territoire, ses forces, ses contraintes et les défis à relever; le cadre bâti et ses fonctions, et les déplacements et l'aménagement des espaces publics.

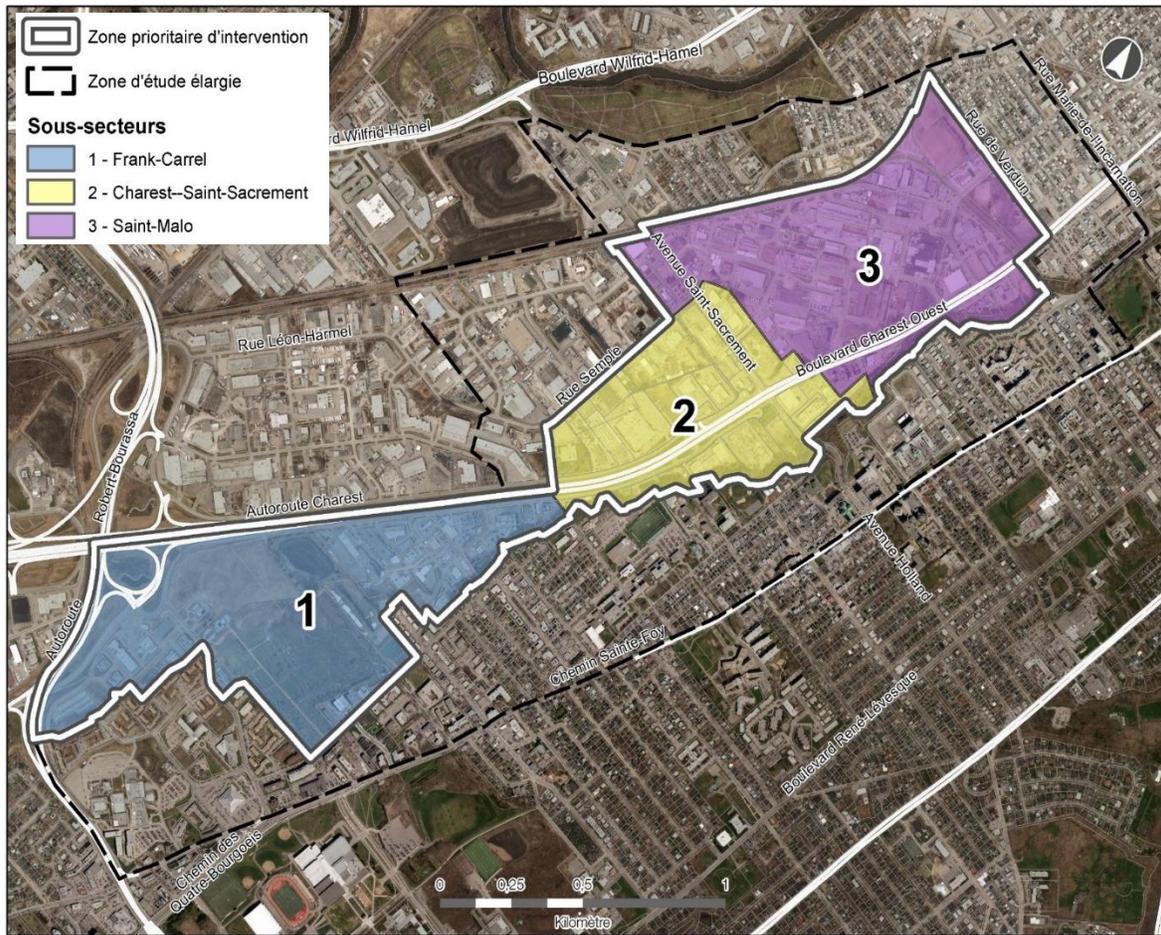
Les diverses réponses des participants sont demeurées anonymes et ont été traitées de façon confidentielle.

1.2 Objectif de la consultation

- ✓ Recueillir la perception des citoyens en lien avec les activités et la vocation du secteur, son cadre bâti (bâtiments, architecture, hauteurs), les déplacements de ses usagers et la qualité de son domaine public (rues, parcs et espaces verts).

1.3 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 de consultation

- **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 dans le cadre de la consultation en ligne

- Citoyens et citoyennes de la ville de Québec;

2.4 Communication

- Communiqué de presse – 4 avril 2019;
- Médias sociaux et écrans interactifs.

2.5 À propos de la consultation en ligne

- Questionnaire contenant sept questions organisées en trois grandes thématiques. Aucune des questions n'étant pas obligatoires;
- Une huitième question ouverte dans le but de faire partie à la Ville d'autres commentaires;
- Données sociodémographiques étaient anonymes et traitaient de façon confidentielle;
- 10 minutes de temps approximatif pour répondre au questionnaire.

3. FAITS SAILLANTS

Voici les faits saillants qui sont ressortis en rapport avec les trois thèmes abordés :

- **1^{er} thème : Connaissance du territoire**

Forces et atouts du secteur

- Fort potentiel de développement;
- Position : entrée de ville;
- Proximité des autoroutes;
- Proximité établissements enseignant;
- Quartiers voisins – proximité main-d'œuvre.

Contraintes et défis à relever

- Peu de plantation d'arbres;
- Bâtiments vieillissants et niveau d'entretien inégal;
- Liens déficitaires avec les autres secteurs de la ville.

- **2^e thème : Le cadre bâti et ses fonctions**

Le cadre bâti

- Architecture durable;
- Améliorer fonctionnalité du parc Saint-Malo;
- Terrains vacants ou sous-utilisés.

Les fonctions à avoir plus sur le territoire

- Récréation extérieure;
- Commerces et services de proximité;
- Établissements de loisirs;
- Habitation.

- **3^e thème : Les déplacements et l'aménagement des espaces publics**

Mobilité et déplacement

- Sécurité des piétons et cyclistes;
- Optimiser l'accès au tramway;
- Liens cyclables vers les quartiers voisins.

Les plus importantes interventions en aménagement urbain

- Réaménagements des voies de circulation pour les rendre plus conviviales;
- Planter des arbres;
- Verdir les espaces publics.

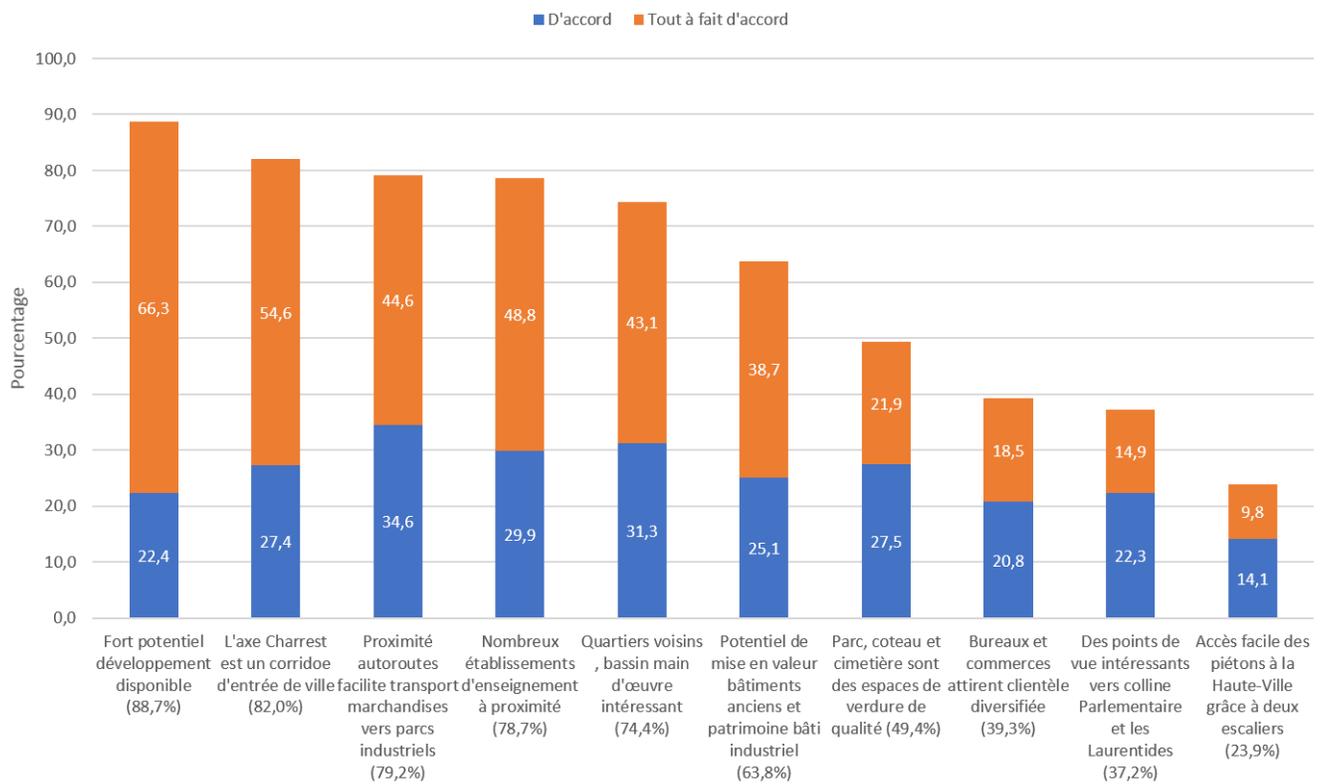
4. RÉSULTATS DES QUESTIONS FERMÉES

4.1 Connaissance du territoire



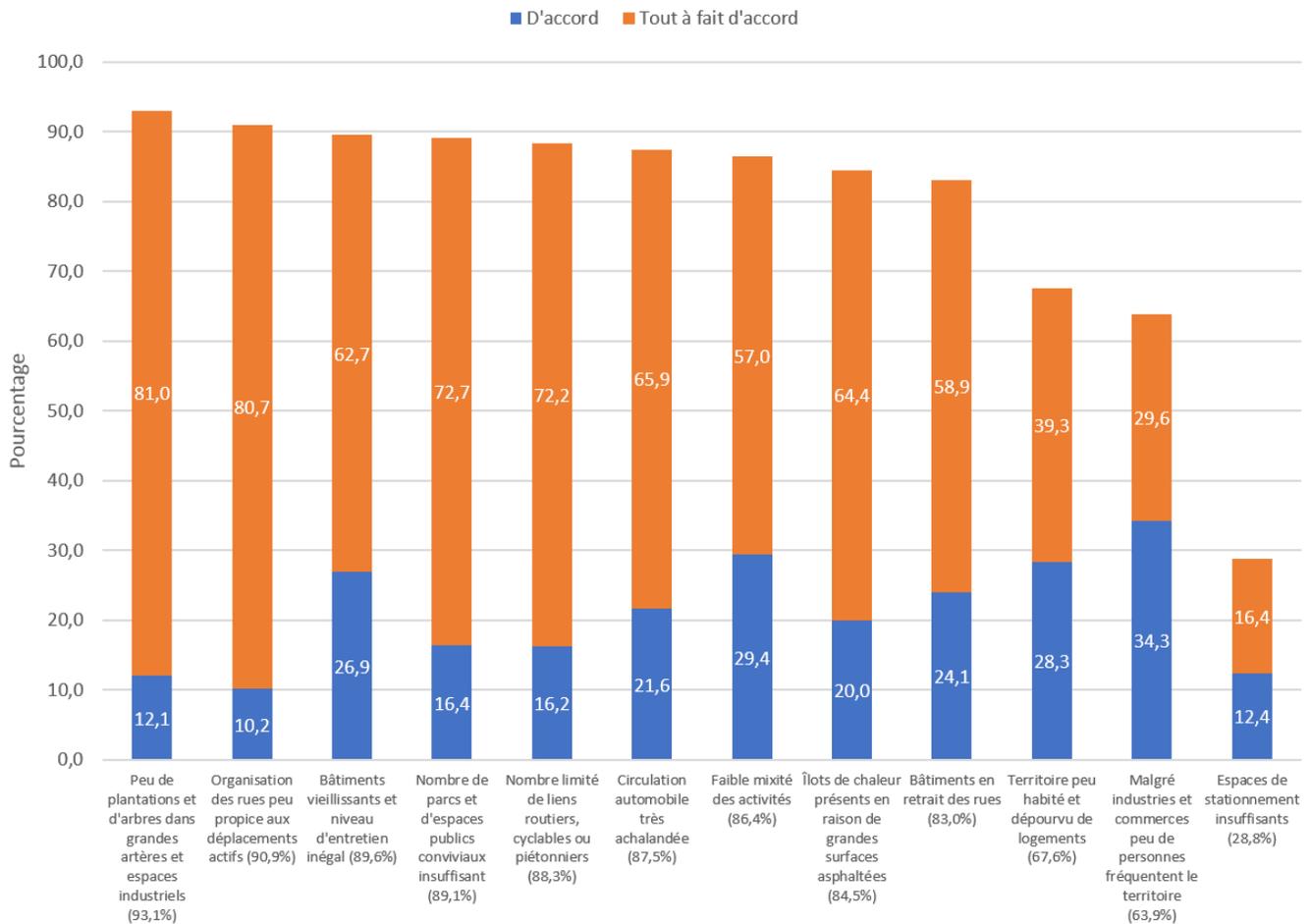
Question 1. Le secteur Charest Ouest présente plusieurs forces. Quel est votre degré d'accord pour chaque énoncé, en utilisant une échelle de 1 à 5 (1 signifiant PAS DU TOUT D'ACCORD et 5 signifiant TOUT À FAIT D'ACCORD)?

Les forces du territoire



Question 2. Le secteur Charest Ouest présente aussi des contraintes et des défis à relever. Quel est votre degré d'accord pour chaque énoncé, en utilisant une échelle de 1 à 5 (1 signifiant PAS DU TOUT D'ACCORD et 5 signifiant TOUT À FAIT D'ACCORD)?

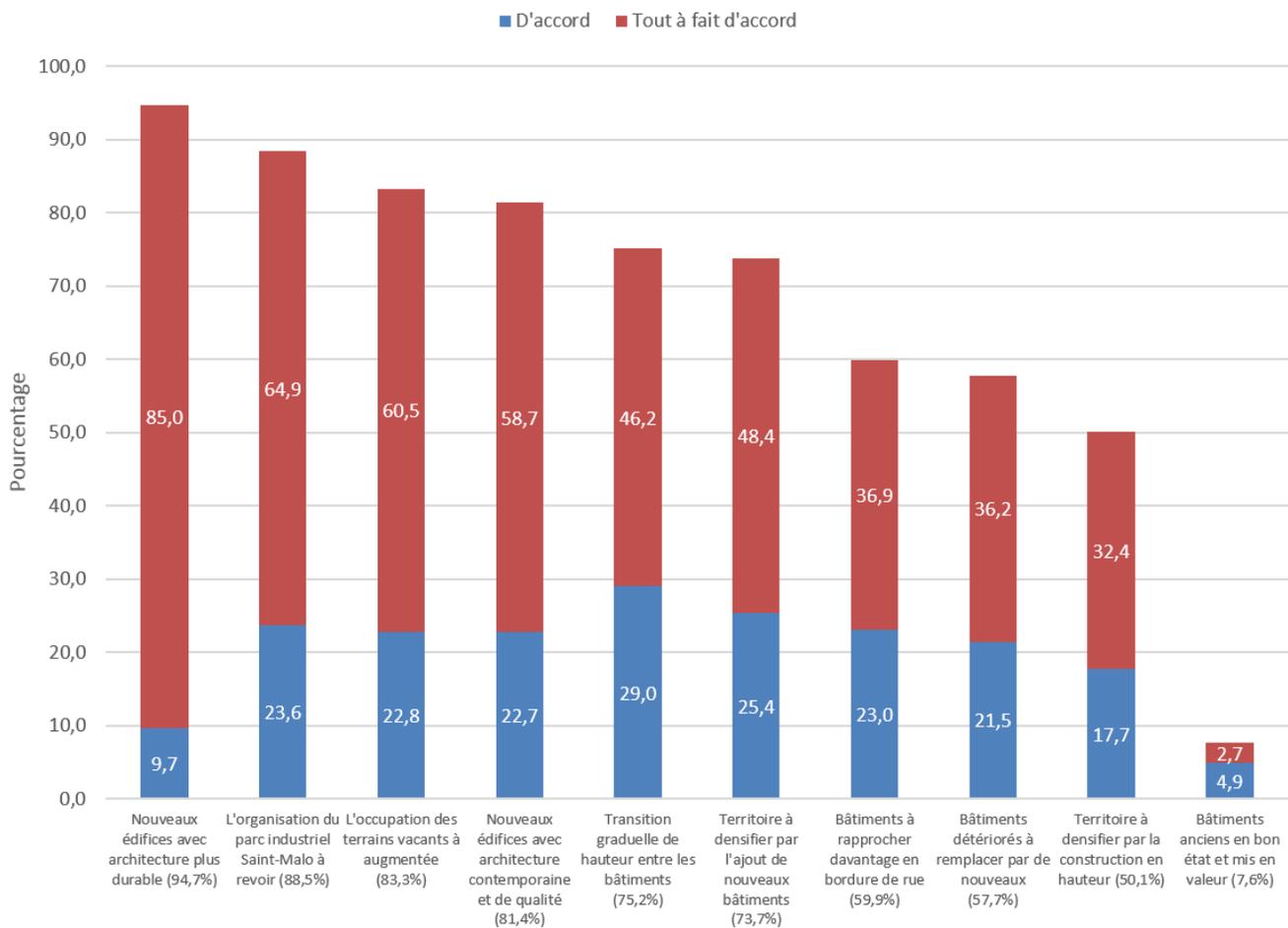
Les contraintes et les défis à relever





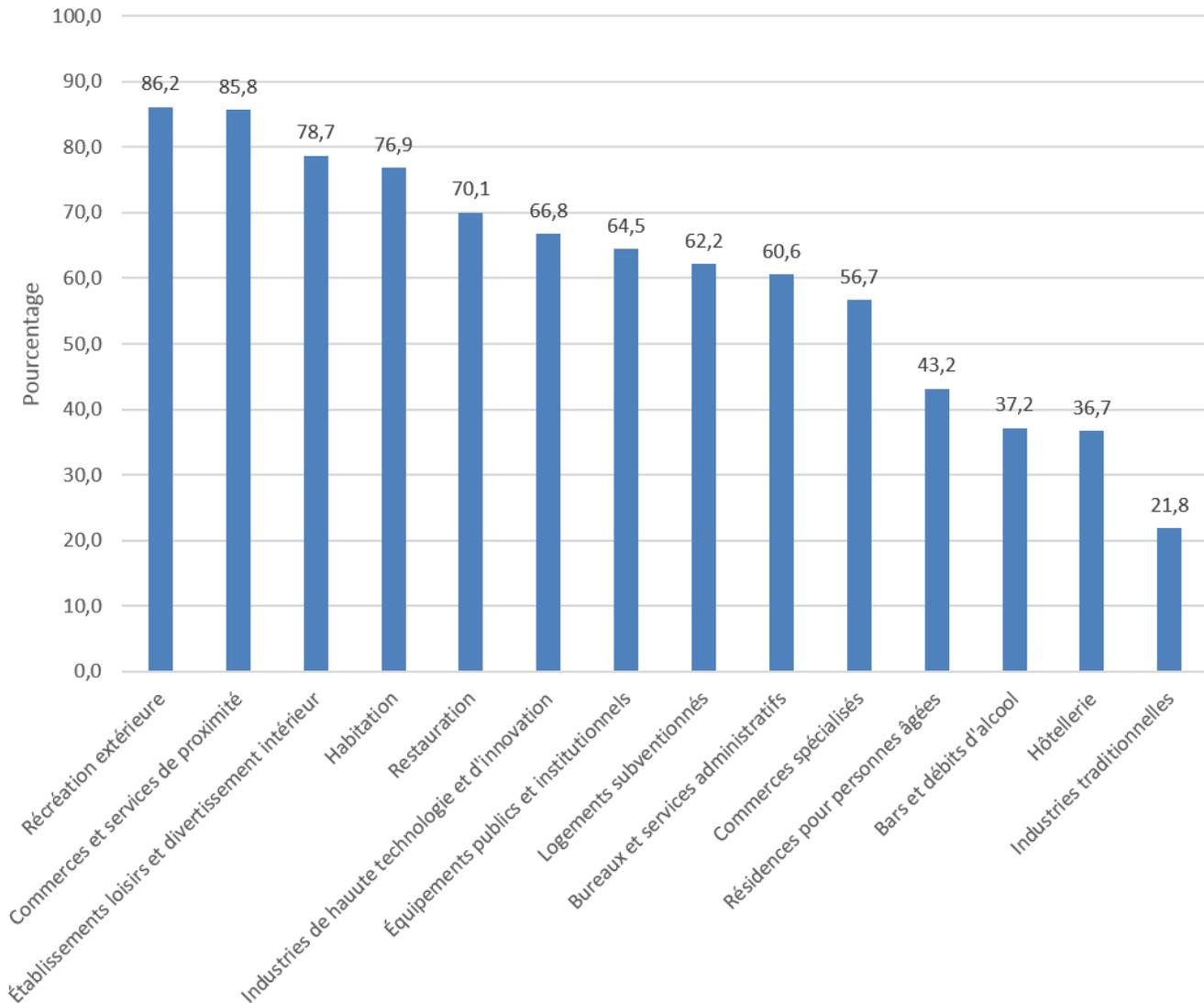
Question 4. En ce qui concerne le cadre bâti, indiquez votre degré d'accord pour chaque énoncé, en utilisant une échelle de 1 à 5 (1 signifiant PAS DU TOUT D'ACCORD et 5 signifiant TOUT À FAIT D'ACCORD).

Le cadre bâti



Question 5. Les fonctions du cadre bâti. Pour chacune des fonctions identifiées, déterminez s'il devrait y en avoir moins ou plus sur le territoire, en utilisant une échelle de 1 à 5 (1 signifiant BEAUCOUP MOINS et 5 signifiant BEAUCOUP PLUS).

Les fonctions à avoir plus sur le territoire

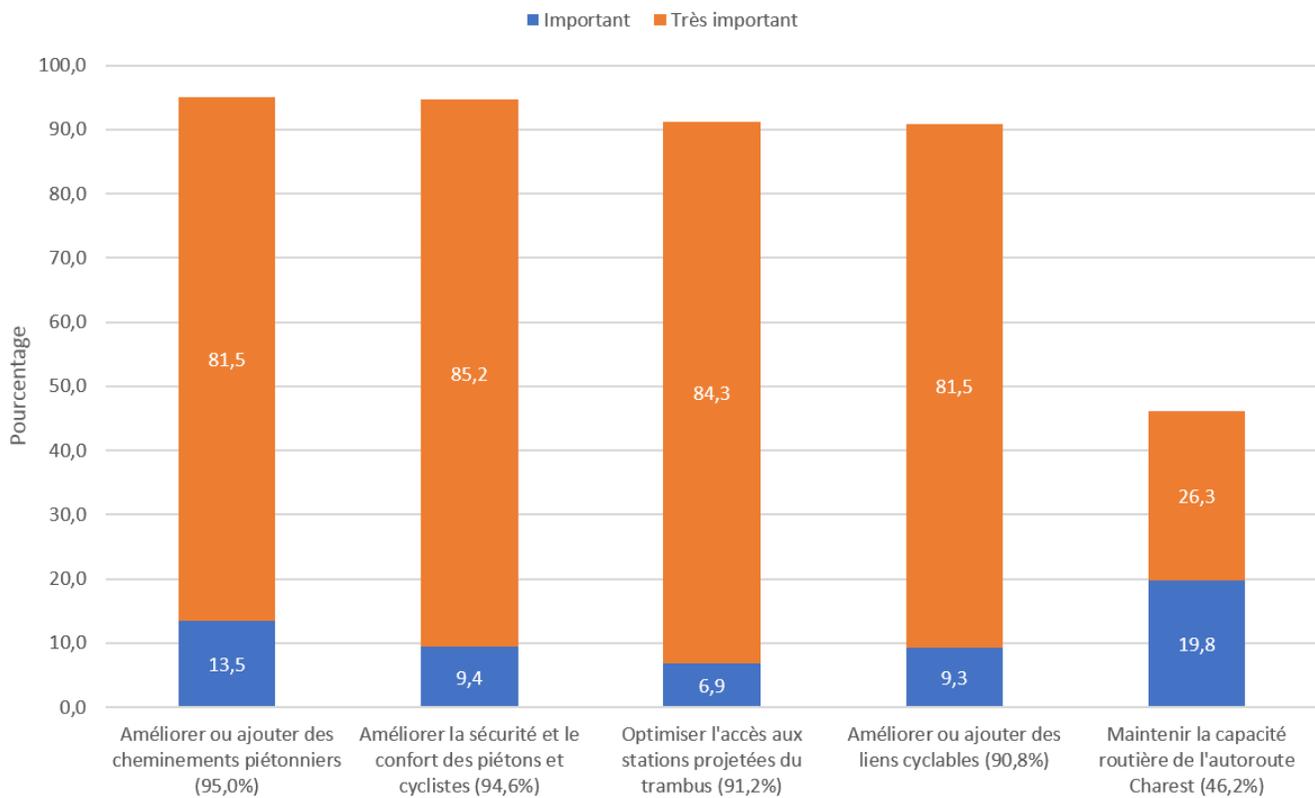


4.3 Les déplacements et l'aménagement des espaces publics

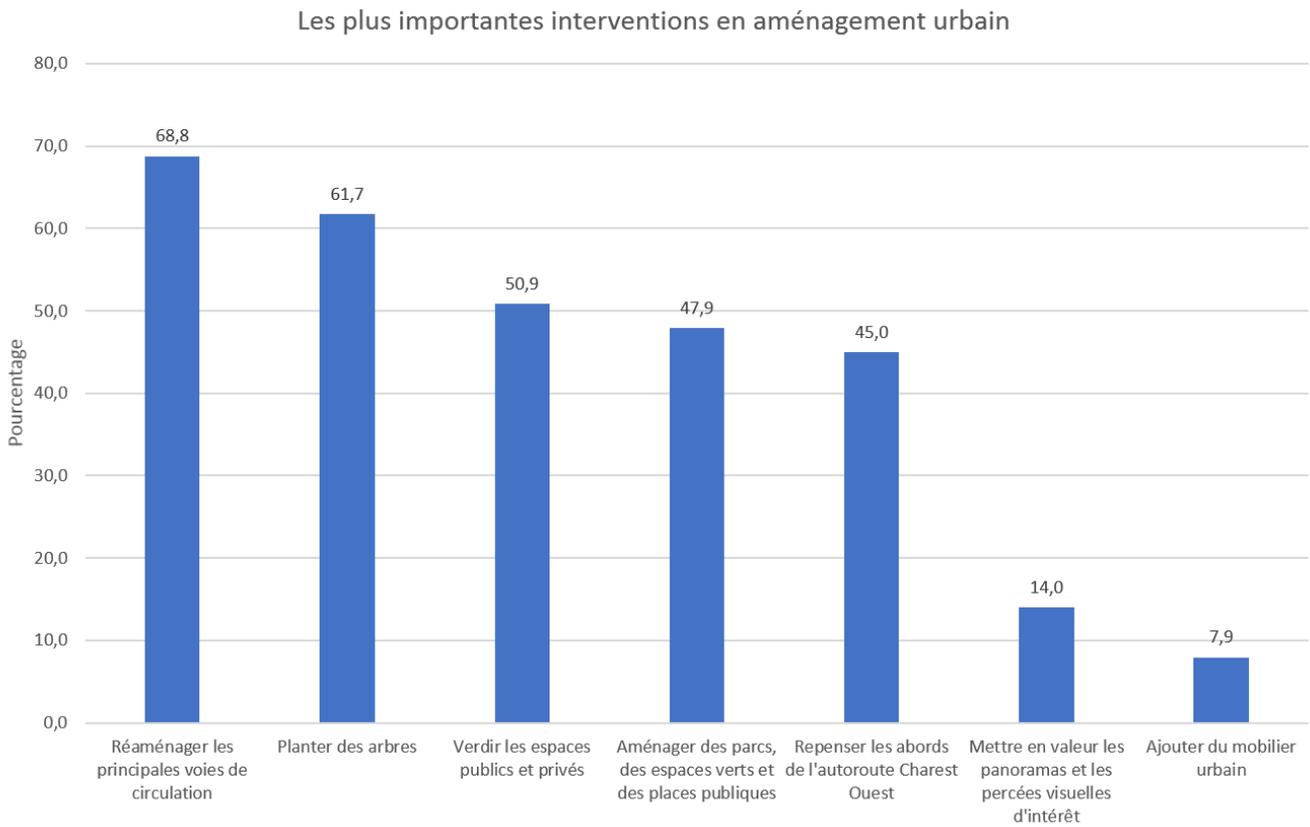


Question 6. En matière de mobilité et de déplacements, quelle importance accordez-vous à chacune des interventions suivantes, en utilisant une échelle de 1 à 5 (1 signifiant PAS DU TOUT IMPORTANT et 5 signifiant TRÈS IMPORTANT)?

Mobilité et déplacements



Question 7. Parmi les interventions suivantes en matière d'aménagement urbain, lesquelles sont les plus importantes? (3 choix possibles)



5. SYNTHÈSE DE COMMENTAIRES

Une question ouverte (question 8) invitant les participants à émettre des commentaires ou à proposer des idées concernant la Vision d'aménagement Charest Ouest a permis de recueillir **328 commentaires**. Les thèmes abordés par les répondants au questionnaire en ligne ont été regroupés par grand thème pour faciliter leur analyse. Ils sont présentés en ordre d'occurrence. Il est à noter qu'une même personne pouvait couvrir plusieurs thèmes dans son commentaire écrit.

Thèmes	Nombre d'occurrences
1. Vocation du territoire (<i>Industrie, offre de commerces et de services, commerce de proximité, etc.</i>)	69
1.1 Industrie et commerces	33
1.2 Position : entrée à la ville et proximité aux quartiers voisins	17
2. Cadre bâti (<i>Aménagement des autoroutes, rues, trottoirs, stationnements, connectivité, habitation, mixité sociale, logements sociaux et communautaires, etc.</i>)	210
2.1 Réaménagement de la trame urbaine (connectivité, mobilité durable, transport actif, etc.)	135
2.2 Fonctions diverses (habitation, commerce de proximité, etc.)	100
2.3 Réaménagement de l'autoroute Charest et du boulevard Charest Ouest (conversion en boulevard urbain).	22
3. Déplacements et mobilité (<i>Accessibilité universelle, transport en commun, transport actif, piétons, pistes cyclables, sécurité routière, etc.</i>)	183
3.1 Transport actif (piétons, pistes cyclables)	84
3.2 Transport en commun (RSTC, tramway, trambus, métro)	61
3.3 Sécurité routière (feux de circulation, limites de vitesse, etc.)	33
4. Autres sujets (<i>Verdissement, santé et environnement, etc.</i>)	145
4.1 Verdissement (parcs, espaces verts, etc.)	75
4.2 Santé et environnement (pollution sonore et atmosphérique, agriculture urbaine, quartier écologique.)	23
5. À propos de la consultation	19

1. Vocation du territoire (*Industrie, offre de commerces et de services, commerce de proximité, etc.*)

La plupart des participants qui s'expriment sur la vocation du territoire considèrent que le secteur présente un très grand potentiel du développement industriel, commercial et résidentiel, mais il ne considère pas nécessairement que les vocations peuvent être développées conjointement. Quelques participants affirment que la vocation industrielle du territoire doit être spécialement maintenue et même renforcée en favorisant une diversification ou une modernisation de l'industrie présente sur le territoire. Pour une autre portion des participants, la vocation industrielle du secteur doit être réanalysée

puisqu'elle pourrait être potentiellement accompagnée d'un développement résidentiel et commercial à une plus grande échelle.

De plus, l'emplacement stratégique du secteur est soulevé comme étant l'une des entrées principales de la ville, située près du centre-ville et des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur.

Ainsi, il est possible d'observer que parmi les propositions et les commentaires en rapport avec la vocation du territoire (**69 occurrences**), deux axes thématiques suscitent plus d'intérêt pour les participants, à savoir l'analyse sur la pertinence du caractère industriel de la zone et son emplacement stratégique dans l'ensemble de la ville.

1.1 Industrie et commerce.

Parmi les répondants, tous semblent s'accorder sur le très grand potentiel de développement industriel et commercial, mais également résidentiel du secteur. Les commentaires traitent du potentiel du secteur, précisément pour mettre en évidence l'abandon apparent de l'industrie existante et l'offre insuffisante de commerces et de services.

« Le parc industriel est en désuétude, le découpage des rues secondaires est inefficace et non-intuitif. Tout ce secteur aurait besoin d'être entièrement redessiné. Des édifices neufs dans un découpage de rues où les visiteurs vont se perdre n'incitera pas les entreprises à s'y établir ».

Selon un autre participant :

« Une partie importante du parc industrielle Saint-Malo semble complètement laissée à l'abandon. Le secteur Saint-Valier-Ouest devrait être mieux connecté et développé en priorité en résidentiel. De Charest à Saint-Vallier, plusieurs terrains vagues et bâtiments désaffectés pourraient laisser leur place à des résidences, afin d'étendre le quartier Saint-Sauveur vers l'ouest ».

Un autre participant abonde dans le même sens, suggérant que « le secteur répond déjà bien aux besoins des industries et des commerces qui y sont installés. » Pour lui, le secteur « [...] n'a aucune vocation d'habitation, de cyclisme ou de marche et c'est très bien ainsi ». Il ajoute que « chaque chose a sa place, cet endroit est bien situé pour remplir ses fonctions industrielles et commerciales ».

Si quelques participants préfèrent maintenir le caractère industriel du secteur, d'autres considèrent qu'au contraire il devrait plutôt faire l'objet d'une diversification et d'une modernisation de l'industrie : « [...] il s'agirait d'une erreur de vouloir en faire un pôle de densification résidentielle et de proximité ». Aux yeux de ce participant, « ce site a TOUS les atouts pour en faire un important pôle d'emplois en recherche, haute technologie, énergie verte, etc. ». Il observe que « [...] Malheureusement, ces entreprises se localisent en périphérie, et malgré les efforts, elles demeurent isolées et accessibles que par les autoroutes, ce qui contribue à l'étalement urbain ».

Un autre participant mentionne que : « même en conservant les nombreuses industries du secteur, celles-ci pourraient se diversifier en incluant des projets de production alimentaire par exemple, il me semble que ce serait un secteur de choix pour l'établissement de serres et de commerces de développement durable ».

Quelques participants abondent également en ce sens, soutenant que le secteur présente un bon potentiel pour le développement d'initiatives d'agriculture urbaine. Soucieux d'illustrer la modernisation attendue du secteur, un autre indique qu'il serait le foyer idéal pour établir un *fablab*.¹ « *Un fablab dans ce secteur ça serait bien* ». La vocation uniquement industrielle est donc à plusieurs reprises remise en question. Elle devrait être révisée et accompagnée d'un développement résidentiel et commercial à grande échelle.

« Ce secteur est très mal utilisé, il est important de garder une fonction industrielle facilement accessible, mais une partie du quartier pourrait être convertie en logement, ça permettrait de densifier et d'augmenter l'offre de logements (les maisons de ville devraient être privilégiées au lieu des condos [...]) »

Dans un même ordre d'idées, un participant indique « [qu'] *il faut une mixité plus grande entre logements-entreprises. Fini les villes aux quartiers attribués aux activités économiques industrielles, à moins que celles-ci soient nuisibles à l'habitation de proximité* ». Les plus audacieux suggèrent même qu'il faille « *repenser la formule des parcs industriels pour augmenter la mixité des fonctions résidentielle, commerciale, travail [...]* ».

Malgré les avis favorables à l'introduction de fonctions résidentielles dans le secteur, les approches proposées diffèrent entre les participants.

« [...] Avec de profonds changements, ce pourrait devenir un bon mariage entre l'industrie et le travail. Je ne vois pas ce secteur industriel devenir résidentiel même si l'accès aux piétons, cyclistes, bus est facilité. Je ne voudrais pas habiter ce secteur à dominance industrielle et commerciale, peu importe les changements qui y seront faits à cause des autoroutes et du bruit et de l'agitation qui règne dans ce milieu [...] »

De manière générale, malgré le désaccord de certains, la diversification des usages sur le territoire semble rejoindre bon nombre de participants.

« Le secteur de l'autoroute Charest et du boulevard Charest nécessite de grands aménagements que ce soit dans le partage de la route, la mixité des usages (logements, commerce, industrie) et la création d'espaces verts. Le secteur Saint-Malo est à repenser complètement, mais comme pour le quartier Saint-Roch (hautes technologies, pôle universitaire) à l'époque la Ville a besoin d'une vision, d'orientations pour ce quartier. La densification dans ce secteur est un enjeu majeur, mais celle-ci doit aussi inclure la mise en valeur du patrimoine existant composé de bâtiments industriels qui est plus aisé de reconverter. »

1.2 Position : entrée dans la ville et proximité aux quartiers voisins

De nombreux commentaires reçus font état de l'emplacement stratégique de ce secteur, étant un des principaux accès à la Ville de Québec, situé près du centre-ville, aux portes des quartiers Saint-Roch et Saint-Sauveur.

¹ Un Fab Lab (contraction de l'anglais fabrication laboratory, « laboratoire de fabrication ») est un lieu ouvert au public où il est mis à sa disposition toutes sortes d'outils, notamment des machines-outils pilotées par ordinateur, pour la conception et la réalisation d'objets. La caractéristique principale des Fab Labs est leur « ouverture ». Ils s'adressent aux entrepreneur-euse-s, aux designers, aux artistes, aux bricoleur-euse-s, aux étudiant-e-s ou aux hackers en tout genre, qui veulent passer plus rapidement de la phase de concept à la phase de prototypage, de la phase de prototypage à la phase de mise au point, de la phase de mise au point à celle de déploiement, etc. Ils regroupent différentes populations, tranches d'âge et métiers différents. Ils constituent aussi un espace de rencontre et de création collaborative qui permet, entre autres, de fabriquer des objets uniques: objets décoratifs, objets de remplacement, prothèses, orthèses, outils..., mais aussi de transformer ou réparer des objets de la vie courante. Source : <http://carrefour-numerique.cite-sciences.fr/fablab/wiki/doku.php?id=charte>

« [...] l'axe Charest Ouest est l'entrée de la ville. Une entrée de ville attrayante ne donne pas l'impression d'étouffer et préserve les percées sur les lieux stratégiques de la Ville. En ce sens, une entrée de ville bondée de gratte-ciel ne doit pas être envisagée. Préserver des bâtiments à échelle humaine serait une façon plus attrayante de développer ce point stratégique. »

Bien que certains jugent que cet accès à la Ville soit dans des conditions acceptables, d'autres insistent sur l'urgence d'agir pour l'améliorer.

« C'est un secteur avec beaucoup de potentiel (proximité de la ville), mais il est malheureusement très désagréable par son caractère presque autoroutier [...] »

« Grand potentiel ; vitements des actions pour ce secteur qui est une des entrées majeures vers le centre-ville de Québec. Verdir pourrait se faire rapidement. »

Selon l'avis d'un nombre important de citoyens, la proximité des quartiers comme Saint-Roch et Saint-Sauveur est un élément central à considérer dans le développement du secteur. Pour eux, cette proximité est à même de définir l'aménagement résidentiel, commercial et industriel futur.

« Ce secteur doit être repensé en fonction de sa proximité avec les quartiers qui l'entoure. C'est un secteur de choix à proximité du centre-ville pour en faire un pôle de lieux d'habitation en améliorant le parc de logement à proximité du centre-ville. Pourquoi ne pas y penser un écoquartier ? Il faut transformer Charest en boulevard urbain et réduire la vitesse et la circulation de façon à améliorer les transports en commun et actifs. »

« Je suis enchantée que ce secteur de la ville sera valorisé afin de permettre un meilleur développement du centre-ville (quartiers avoisinants) en ajoutant des résidences, tout en offrant un nouveau milieu de vie adapté à toutes et tous, comprenant tous les avantages de résider au centre-ville. Il était temps que cette portion de la ville soit repensée pour éviter encore plus d'étalement urbain. Il faudrait, selon moi, que les développements soient pensés en fonction des quartiers avoisinants afin d'améliorer leur développement, tout en offrant une qualité de services de proximité aux nouveaux résidents de ce quartier. Par exemple, l'offre qualifiée de destination ou loisirs (restaurants, bars, magasins spécialisés) devrait être limitée pour permettre aux commerces déjà existants dans les quartiers avoisinants de mieux se démarquer dans l'économie actuelle. »

Le fait d'être une des principales entrées dans la ville entraîne des contraintes spécifiques, spécialement pour le secteur touristique. Suivant certains commentaires, le design et l'architecture deviennent des éléments importants à considérer dans le nouvel aménagement.

« Le boulevard Charest est la voie d'entrée pour de nombreux touristes qui se dirige au centre-ville. Le visuel est "acceptable" au mieux à certains endroits, mais très laid à plusieurs endroits. Cela donne une mauvaise opinion aux touristes (et citoyens) qui se dirigent vers la Ville. La grande majorité des bâtiments industriels ou les commerces sont particulièrement laids. L'ajout massif d'arbres est essentiel et pourra compenser en partie pour la laideur de nombreux bâtiments. »

2. Cadre bâti (Aménagement des autoroutes, rues, trottoirs, stationnements, connectivité, habitation, mixité sociale, logements sociaux et communautaires, etc.)

Le cadre bâti est le sujet qui a suscité le plus d'intérêt auprès des participants (210 occurrences). De façon générale, les participants considèrent que le cadre bâti du secteur devra être repensé et réaménagé pour permettre une meilleure connexion entre la haute et la basse-ville, encourageant la mobilité durable entre ces deux parties

de la ville par la création d'infrastructures pour le transport actif et le transport en commun.

Pour rendre le secteur plus convivial, plusieurs participants jugent essentiel le réaménagement des voies de circulation et des stationnements, notamment les voies de l'autoroute Charest et de certains espaces de stationnement privés. De même, des participants croient nécessaire d'analyser la fonction des divers immeubles présents pour permettre une meilleure mixité sociale et l'établissement d'une plus grande diversité de commerces.

2.1 Réaménagement de la trame urbaine (connectivité, mobilité durable, transport actif, etc.)

Il est intéressant de constater le nombre important de commentaires (135 occurrences) concernant le nécessité de réaménager la trame urbaine du secteur pour permettre une meilleure connexion avec les quartiers environnants, notamment avec la haute-ville, et améliorer les conditions de sécurité routière.

« Mieux connecter ce secteur à la haute ville (Saint-Sacrement) par des transports en commun, et /ou passerelles piétonnières serait de première importance ».

De façon générale, les participants indiquent que le secteur a été conçu pour l'utilisation prépondérante de l'automobile au détriment des autres modes de transport, notamment du transport actif, comme en témoignent ces deux commentaires :

« Le secteur Charest-Ouest est aménagé pour favoriser le déplacement automobile. Le piéton, le cycliste et l'usager du transport en commun y subissent l'insécurité, le bruit et la pollution. Il y a un manque criant de trottoirs, de connexions piétonnes et cyclables. Cela est anormal, car toute cette zone est au cœur de la ville et des milliers de personnes y transitent ou vont y travailler chaque jour [...] ».

« À l'heure actuelle, ce secteur est franchement mal conçu pour le transport en commun. Entre autres, il n'y a pas de trottoir ou d'espaces prévus pour les arrêts d'autobus sur la rue Frank-Carrel. Il s'agit d'un secteur de la ville pensé uniquement pour les automobilistes, ce qui en fait une zone peu intéressante pour les piétons et les cyclistes. Bref, un énorme potentiel peu exploité ».

Pour un grand nombre de participants, l'enjeu de la sécurité routière est au cœur du débat et l'un des principaux éléments à corriger dans l'ensemble du secteur. Du point de vue d'un participant, *« ce secteur n'est pas convivial pour le piéton et le cycliste. Ce serait une première chose à corriger »*. Pour un autre participant, cette correction est nécessaire sur l'ensemble de la trame urbaine. :

« Sur Charest Ouest, entre Marie-de-l'Incarnation et Saint-Sacrement, impossible de rejoindre le boulevard de l'Entente sans risquer sa vie à bicyclette. C'est beaucoup trop long actuellement pour les piétons et les cyclistes de franchir l'intersection Saint-Sacrement-Charest Ouest, car nous devons utiliser deux feux piétons à tour de rôle... Cyclistes et piétons ont besoin sur cet axe de voies cyclables et de trottoirs en site propre ! Même chose sur Saint-Sacrement entre Charest et le boulevard Wilfrid-Hamel (ou une bande cyclable unidirectionnelle si pas suffisamment d'espace pour une piste en site propre) ».

Aux yeux de plusieurs participants, il s'agit d'un espace stratégique pour la ville en matière de connectivité, alors, pour la plupart des participants, l'amélioration des conditions de sécurité routière est un incontournable à considérer dans l'ensemble du secteur.

« Améliorer la perméabilité, la sécurité et rendre les déplacements plus agréables pour le transport actif. Ce secteur est la croisée des chemins pour plusieurs déplacements dans la ville de Québec (Sainte-Foy vers basse-ville et rivière Saint-Charles, de Lebourgneuf et Vanier à Sainte-Foy). Certaines personnes habitent plus au nord et souhaiteraient aller travailler à Sainte-Foy en vélo. L'absence de sécurité de ce secteur est une importante barrière. Il serait selon moi impératif de prioriser l'accès à pied et à vélo dans ce secteur (tout en maintenant la fonction de passage des nombreuses voitures et camions) ».

Considérant les problèmes relatifs au transport actif dans ce secteur et sa mauvaise intégration avec les quartiers avoisinants, les participants encouragent la Ville à procéder à un réaménagement plus équilibré, à l'échelle humaine.

« Dans la réflexion sur le réaménagement de ce secteur, une approche prenant en compte les autres modes de transports que l'automobile sera essentiel afin de changer le paradigme de planification, mettant sur un pied d'égalité les piétons et cyclistes avec les automobiles afin de donner la rue à tous [...] »

Pour certains citoyens, *« les personnes devront être au cœur de la rénovation des zones. L'asphalte et les véhicules doivent céder la place aux personnes. Et ne pas oublier surtout, si on décide d'y faire venir des résidents, de créer un milieu convivial et d'intérêt pour les personnes ».*

2.2 Fonctions diverses (habitation, commerce de proximité, etc.)

Un nombre important de répondants (100 occurrences) pensent que le secteur présente un grand potentiel de développement résidentiel et commercial et que la revitalisation nécessite la présence de jeunes familles, provenant de tous les milieux sociaux, ainsi que des commerces de proximité pour combler leurs besoins de base. Selon eux, il faut *« rendre le coin plus intéressant et sécuritaire pour inciter les jeunes familles à s'y établir. Favoriser la construction de logements (maisons et condos) pour les jeunes familles, c'est-à-dire des projets d'au moins trois chambres à coucher [...] ».*

Pour d'autres intervenants, il faut également en faire un secteur plus dense pour y limiter les besoins de déplacements ou la circulation de transit : *« je pense que le développement de ce quartier passe par la densification. Ainsi, les gens peuvent vivre, travailler et se divertir en limitant leur déplacement [...] ».*

Ce souci de densification amène un des participants à souligner *« [qu'] il faut penser garder des familles dans la ville et non les envoyer en banlieue [...] ».* À son avis, *« les nouveaux espaces à créer devront être sécuritaires et abordables pour les familles ou les couples à revenu moyen soit ceux qui quittent les quartiers de la ville vers les banlieues ».* D'autres ajouteront qu'il est nécessaire de planifier en considérant le secteur comme un quartier dans son ensemble, répondant aux besoins élémentaires des habitants.

« Je crois qu'il serait pertinent de considérer cet espace dans un tout. C'est-à-dire de oui densifier et créer davantage de logements en hauteur et des commerces, mais aussi le penser comme un quartier. Les résidents doivent avoir accès à des parcs, des crémeries, des aires de jeu pour que les familles délaissent la maison de banlieue pour le condo de ville à un prix abordable ».

L'opinion des intervenants quant à la conception architecturale des bâtiments se polarise autour de deux éléments clés :

- Favoriser le recyclage de l'architecture industrielle du bâti actuel afin de moderniser le secteur

« [...] Conserver les vieux bâtiments industriels en brique rouge et leur redonner une seconde vie. Ne pas détruire sous le prétexte que c'est vétuste. Potentiel de réhabilitation certain de ces édifices et plein de vocations possibles : logements, résidence d'artistes, maison retraite...mais avec développement sécuritaire et convivial des alentours : Épiceries, restaurants, espaces verts, etc. [...] ».

« [...] Il me semble que certains édifices 19/20 siècle en brique pourraient convertis en atelier/logements d'artiste. Aussi, des logements sociaux, car dans ce coin, on trouve des usines qui emploient des personnes à faible revenu qui ne possèdent pas d'auto et qui doivent se rendre à leurs emplois à pied pour de longues distances [...] ».

« On peut vouloir que les nouveaux bâtiments soient "de qualité" (comme le suggère une des questions), mais ils n'ont pas à être cantonnés dans un style architectural "moderne". Matériaux et conception modernes, oui, mais pourquoi ne pas permettre des styles variés et bien intégrés, rappelant les différentes époques de développement de notre belle capitale ».

- Empêcher la construction de bâtiments de plus de 6 étages pour assurer un milieu à échelle humaine, convivial et harmonieux

« Évitez le développement en hauteur. Harmoniser avec le quartier Saint-Sauveur et Saint-Sacrement. Créer une vie de quartier conviviale accessible à toutes les bourses ».

« [...] Une certaine densité est nécessaire afin de faire vivre des services de proximité, mais je suis convaincue que densité n'est pas synonyme de hauteur. Des bâtiments de trop fort gabarit ne permettent pas des espaces publics agréables. Une densité intéressante est possible tout en limitant la hauteur des bâtiments de 4-5 étages ».

« [...] Les bâtiments d'habitation comme les édifices commerciaux ne devraient pas dépasser les 4 à 6 étages afin de garder à notre ville une dimension humaine. Il faut prévoir les écoles, les commerces de proximité, les parcs et le transport en commun pour que tout soit disponible en même temps [...] »

Finalement, parmi les commentaires, une préoccupation particulière quant à la liaison du secteur avec la haute-ville est soulevée. L'aménagement d'infrastructure pour permettre la connexion piétonnière entre la haute-ville et la basse-ville est souhaité. Il est ainsi souvent fait mention de l'aménagement ou du réaménagement des escaliers, des passages piétonniers et de la construction d'un lien mécanique comme un escalier ou un ascenseur.

« L'escalier Joffre est un piège dangereux pour les piétons : au pied de l'escalier, il n'y a aucun trottoir pour aller vers l'ouest ! »

« Des escaliers pour relier le boul. Charest et le haut de la falaise, c'est bon pour les jeunes et les personnes en forme, mais ni pour les parents avec de très jeunes enfants ni pour les personnes âgées ou à mobilité réduite ! Il serait intéressant d'installer un ascenseur comme en haut de la rue de la Couronne ».

« Rendre la basse ville et la haute ville en une ville belle au lieu de deux villes. Les escaliers électriques pour joindre la basse ville avec la haute ville et pour faciliter le vas et viens des piétons de tout âge »

« L'ajout d'une remontée mécanique serait fort pertinent pour ce secteur. Une telle infrastructure connecterai davantage la basse-ville et la haute-ville en atténuant la barrière qu'est la forte dénivellation, en plus d'être accessible pour tous les usagers piétons et cyclistes ».

2.3 Réaménagement de l'autoroute Charest et du boulevard Charest Ouest (conversion en boulevard urbain)

Certains répondants considèrent qu'il est indispensable de transformer l'autoroute Charest en boulevard urbain. De leur point de vue, le design du boulevard empêche les déplacements actifs et incite les automobilistes à circuler à haute vitesse, ce qui rend le secteur hostile pour les piétons et les cyclistes.

« [...] La largeur du boulevard incite les automobilistes à aller vite ; rajouter des arbres pourrait aider à réduire la vitesse, sans pour autant diminuer la place de l'auto sur la route. Et vu que le boulevard est large, autant en profiter pour ajouter des voies cyclables et piétonnes attrayantes, sécuritaires et à taille humaine [...] »

« Le boulevard Charest est une barrière au transport actif entre la Cité-Universitaire et Saint-Sauveur/rivière Saint-Charles [...] »

Un participant considère que le boulevard est manifestement mal conçu. À ses yeux, « le boulevard Charest ressemble à une autoroute, mais à 50 km/h (radar). C'est incohérent ». C'est aussi ce que constate un autre intervenant qui juge nécessaire de réaménager la trame urbaine à l'entrée du boulevard depuis l'autoroute, question de faciliter la transition entre ces segments d'une même voie de circulation. À son avis, « un traitement urbain différent doit être utilisé afin que les automobilistes puissent clairement comprendre la transition entre l'autoroute et le boulevard urbain [...] ». L'autoroute Charest est considérée par plusieurs comme un obstacle à la construction de bâtiments à usages mixtes (commerce, logement, bureau, etc.) et un obstacle à la mobilité durable.

« Une autoroute au cœur de la ville, la séparation des usages, ce sont des erreurs des années 50-60-70. Il faut revenir à une échelle humaine, une mixité des usages, faire plus de place à la beauté, donner plus d'importance au piéton et moins à la voiture ».

« Transformer l'autoroute Charest entre Saint-Sacrement et l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain pour favoriser le développement d'un quartier habitable pour les familles qui pourraient s'y installer »

« Transformer l'autoroute en boulevard urbain. Libérer des terrains pour construire un développement mixte exemplaire. Recycler certains immeubles industriels significatifs pour conserver la mémoire du lieu et offrir un caractère unique au quartier. Ajouter de nouvelles rues pour créer de petits îlots. Lotir en petite parcelle pour assurer une diversité de bâtiments. Réduire les marges pour assurer la densité du bâti à échelle humaine. Favoriser la marchabilité. Réduire l'espace accordé à l'automobile et planter des alignements d'arbres. Mettre en valeur le coteau Sainte-Geneviève par une promenade linéaire à son sommet, une piste multifonctionnelle à sa base et plusieurs liens nord-sud ».

Un citoyen affirme que « la seule façon d'en faire un milieu de vie intéressant est de transformer l'autoroute en boulevard vert ». Selon d'autres, seule une transformation en profondeur permettra de corriger les lacunes de cette voie de circulation et les contraintes qu'elle occasionne sur l'aménagement. On cite le réaménagement du boulevard Champlain comme exemple.

« Rendre plus étroites les voies sur Charest (comme ça a été fait sur Champlain), MAIS ne pas enlever de voie. Planter des arbres, ajouter de la végétation. Rendre le boulevard à échelle plus humaine. Stationnements à l'arrière, comme sur Lebourgneuf ».

« Je vois un parallèle avec la transformation réussie du boulevard Champlain qui tout en conservant son rôle dans la circulation routière, est devenu un lieu de verdure, de détente, de loisirs, de voies cyclables et piétonnes. La densification urbaine a suivi. Les lieux ont été embellis [...] ».

En résumé, la transformation de l'autoroute est l'un des premiers pas dans le réaménagement du secteur. *« La transformation de l'autoroute en boulevard est essentielle pour réussir tout projet cohérent et intéressant dans le secteur. Et cette transformation sera d'autant plus simple que le trambus compensera la baisse de capacité routière ».*

3. Déplacements et mobilité (Accessibilité universelle, transport en commun, transport actif, piétons, pistes cyclables, sécurité routière, etc.)

Les déplacements et la mobilité se retrouvent parmi les sujets qui ont suscité le plus d'intérêt chez les participants (183 occurrences), au même niveau que le cadre bâti. De façon générale, les participants considèrent que l'aménagement routier actuel encourage de façon très disproportionnée l'utilisation de l'automobile au détriment d'autres modes de transport comme le transport en commun et le transport actif. Cette remarque est liée au manque de liaison du secteur avec les quartiers avoisinants évoquée dans la section précédente. Plusieurs commentaires font effectivement état du manque d'infrastructures urbaines, décourageant ainsi le transport actif. Ces lacunes suscitent d'ailleurs l'inquiétude d'un nombre important d'intervenants, décrivant la déficience de mesures de sécurité routière en plusieurs endroits du secteur.

L'aménagement actuel du boulevard et la présence d'une autoroute laissent l'impression aux participants d'un profond déséquilibre dans l'offre de modes de transport. La transformation de ces axes routiers pourrait, selon eux, entraîner une meilleure liaison du secteur avec les quartiers avoisinants.

3.1 Transport actif (piétons, pistes cyclables).

Le transport actif est le troisième sujet le plus fréquemment rencontré dans les commentaires (84 occurrences). La plupart des participants constatent une forte disproportion dans l'utilisation de l'automobile dans le secteur au détriment du transport actif et du transport en commun.

« Ce secteur est surtout un secteur de transit automobile : les véhicules y passent massivement et y arrêtent peu, sauf lors des bouchons de circulation. Les autres modes de transport (marche, vélo, autobus) y passent clairement en second plan. Il est par exemple fréquent de passer près de 30 minutes sur la rue Frank-Carrel dans le parcours 18, à l'heure de pointe. L'échangeur qui borde le secteur coupe toute possibilité de déplacement efficace et sécuritaire pour les piétons et les cyclistes. Le secteur est très peu attrayant et témoigne d'un urbanisme centré sur l'automobile et peu soucieux de l'environnement, que la Ville essaie manifestement de rectifier, enfin ».

Essentiellement, les citoyens proposent de placer l'humain au cœur de la nouvelle planification du secteur (*« privilégier l'humain plutôt que la voiture », « Il faut revenir à une échelle humaine », « Il faut penser le secteur à échelle humaine », etc.*). Selon un citoyen concernant *« [...] la réflexion sur le réaménagement du secteur, une approche prenant en compte les autres modes de transport que l'automobile sera essentiel afin de changer le paradigme de planification, mettant sur un pied d'égalité les piétons et cyclistes avec les automobiles afin de donner la rue à tous [...] »*

Se référant à la vision de la Ville au sujet de ce secteur ainsi qu'à l'aménagement prochain d'un réseau structurant de transport collectif, un citoyen suggère :

« Si ce n'est chose faite, il serait intéressant d'établir une hiérarchie des déplacements parallèlement à l'implantation du réseau de transport structurant. Ainsi, même si un développement économique et commercial est souhaité dans le secteur Charest Ouest, il importe de réduire la présence automobile, plaçant le piéton (puis cycliste et ensuite usager du transport en commun) au centre d'un réaménagement du secteur. Cela serait cohérent avec la vision de la Ville qui souhaite que le système de transport en commun soit "structurant" pour le développement de la Ville ».

La disproportion observée dans l'utilisation de l'automobile et les autres modes de transport serait, aux yeux des participants, fortement reliée à l'absence de liens entre ce secteur et les quartiers avoisinants évoqués dans la section précédente, donc au manque d'infrastructures urbaines nécessaires à la diversification des modes de transports.

« L'ancienne paroisse Notre-Dame-de-Pitié, aux alentours du coin de la rue St-Vallier O. et de l'avenue du Pont Scott, est enclavée et mal connectée au reste du quartier St-Sauveur et aux autres quartiers. Le réaménagement de ce secteur serait une bonne occasion pour remédier à la situation. Il faudrait par exemple créer un lien piétonnier entre les parcs Lionel-Bertrand et Dollard-des-Ormeaux, et créer des trajets plus directs vers le boul. Charest (pour accéder aux commerces et à l'éventuel trajet du trambus) ».

« Il me semble urgent d'avoir un lien entre le boul. Charest et le secteur du Cégep Garneau pour les piétons (et cyclistes). Les gens qui souhaitent utiliser le transport en commun près de Charest doivent faire un méga détour ou s'aventurer dans le cap [...] ».

3.2 Transport en commun (RSTC, tramway, trambus, métro).

La plupart de commentaires recueillis en lien avec ce sujet dénoncent la couverture déficiente de transport en commun dans le secteur. Cette perception est aussi motivée par le fait que les citoyens considèrent que la conception d'origine du secteur empêche la mise en place d'un réseau de transport en commun. Autrement dit, aux yeux des participants, la trame urbaine du secteur n'aurait clairement pas été conçue pour l'implantation efficace d'un transport en commun.

« Le manque de transport en commun : on dirait qu'on ne veut pas que les personnes sortent de leur trou! Et que personne ne vient les voir! Le trajet 18 et le 1, avec leur faible rapidité, les trajets aux 60 minutes quand ce n'est pas aux heures de pointe, font qu'on est piégé lorsqu'on n'a pas de véhicule [...] ».

« Les travailleurs dans ce parc industriel ont un très piètre service de transport en commun ».

« À l'heure actuelle, ce secteur est franchement mal conçu pour le transport en commun. Entre autres, il n'y a pas de trottoir ou d'espaces prévus pour les arrêts d'autobus sur la rue Frank-Carrel. Il s'agit d'un secteur de la ville pensé uniquement pour les automobilistes, ce qui en fait une zone peu intéressante pour les piétons et les cyclistes. Bref, un énorme potentiel peu exploité ».

Ces perceptions s'articulent fréquemment à l'arrivée attendue du Réseau structurant de transport en commun. Plusieurs réclament explicitement une meilleure desserte dans ce secteur pour pallier les difficultés de l'aménagement actuel.

« Prévoir un réseau de desserte nord-sud en transport en commun vers les cégeps, l'université et le boulevard Laurier pour le transport collectif et également actif ».

« Faire un lien rapide de transport en commun (trambus) entre Beauport et Sainte-Foy passant par le boul. Charest ».

Les participants s'entendent généralement sur la nécessité de disposer de moyens de transport en commun dans le secteur et semblent de ce fait espérer que le projet de réseau structurant de transport en commun puisse pallier les lacunes d'aménagement du secteur afin d'offrir une alternative au transport par automobile.

« Le trambus et une bonne planification urbaine pourraient ajouter beaucoup de valeur à ce secteur. La place de l'automobile et des stationnements doit être revue à la baisse, sinon il ne sera pas intéressant d'y résider ».

« Si l'espace le permet, en plus du trambus, une piste sur Charest. L'idée des ascenseurs vers le quartier Saint-Sacrement est une bonne idée. Le trambus sera vraiment un service complémentaire au tramway ».

Quelques participants se montrent toutefois plus réticents à l'égard du projet de réseau structurant, sans considérer le potentiel qu'il représente dans l'amélioration des déplacements vers et au sein de ce secteur.

« [...] Le projet de trambus (ex-SRB) est inutile et l'argent serait mieux dépensé pour un meilleur projet de tramway ».

« On ne veut pas de tramway, mais plutôt un métro. Est-ce que vous pouvez consulter les gens avant de mettre en place des projets désastreux pour les citoyens de la ville? »

Il n'en demeure pas moins qu'aux yeux de la majorité des citoyens consultés, il paraît impératif que le réaménagement du secteur passe par l'amélioration de sa desserte en transport en commun.

« Les questions font le tour de la problématique. Il y a beaucoup de travail à faire. Miser sur le tram-bus afin d'articuler convenablement la circulation des personnes (réseau de transport structurant dans la ville). Imaginer des "trains de banlieue" pour les arrondissements en périphérie (transport en commun "lourd" pour connecter les arrondissements périphériques aux "centres-ville"). Il me semble que le secteur Charest Ouest est l'endroit idéal pour réfléchir une transition entre "transport en commun dans la ville" et "transport en commun qui conduit à la ville" pour les arrondissements du nord. Oser! Bonne chance ».

3.3 Sécurité routière (feux de circulation, limites de vitesse, etc.).

Nombreux sont les participants qui soulignent que l'aménagement actuel du secteur présente plusieurs lacunes ayant un impact direct sur la sécurité routière. Certains ont indiqué les emplacements leur paraissant plus accidentogènes.

« L'intersection Charest Ouest et Frank-Carrel vs Cyrille-Duquet est très dangereuse pour tous, mais encore plus pour les piétons et cyclistes au point où j'utilise ma voiture pour traverser le boulevard, car les automobilistes ne respectent pas les interdictions de tourner à droite sur lumière rouge et lumière de piéton et négligent souvent la traverse de piéton. J'ai déjà failli être frappée par une voiture dans un tel cas où j'avais pourtant préséance sur les voitures à titre de piéton [...] ».

« [...] Nous habitons le quartier Saint-Sacrement (avenue Madeleine-de Verchères). Ce coin est tellement dangereux pour les vélos et les piétons. Les trottoirs sont petits, mal déneigés, la priorité est mise sur l'auto, l'éclairage est mauvais, il manque de temps pour traverser, il faudrait un terre-plein plus large pour un arrêt pour piéton au centre des autoroutes et routes, etc. Je passe moi-même tous les jours à cette intersection, car je me rends travailler à Saint-Augustin. Il faut résolument modifier la zone (toute entière)

pour que soit marchable et cyclable. Cela permettrait aussi un meilleur lien entre basse-ville et haute-ville [...] ».

« Les feux de circulation pourraient être mieux synchronisés (comme tous ceux de la ville d'ailleurs). Ensuite, les conditions de déplacements actives sont horribles (insécurité, trafic intense, incivilité, etc.). Il est nécessaire de retisser les quartiers du nord au sud, car Charest a déchiré les tissus ».

« La circulation est intense et la pollution est non seulement sonore, mais aussi difficile pour les poumons. Rien n'est convivial et attrayant dans ce secteur. Les abribus ne sont pas non plus pléthore et il est dangereux d'attendre le bus, car rien n'est aménagé pour prendre le parcours 18... Vraiment difficile d'être un usager du bus (on est au vent, sous la pluie ou en risque de se faire écraser, car il n'y a pas d'endroit sécuritaire pour prendre le bus) ou d'être un piéton... et ce, dès le coin Marie-de-l'Incarnation en direction de l'UL ou au départ de l'université en direction de la gare du Palais ».

« Je suis résidente de ces secteurs et maman de 3 enfants. Ces secteurs sont souvent utilisés comme zones de transit pour les automobilistes qui se rendent en banlieue. Cela rend le quartier moins attrayant pour les familles, puisque les automobilistes sont présents en grand nombre, et les entraves au code de la sécurité routière sont nombreuses. Les gens conduisent vite, ne font pas leur stop, ne sont aucunement courtois avec les piétons... etc. Il serait intéressant d'étudier l'éventualité de mettre en place de la signalisation qui encourage les automobilistes à respecter le code ».

Ces inquiétudes ont même amené un des participants à dresser la liste des interventions qui lui paraissaient prioritaires afin d'améliorer la sécurité routière du secteur :

« Le secteur Charest-Ouest est aménagé pour favoriser le déplacement automobile. Le piéton, le cycliste et l'usager du transport en commun y subissent l'insécurité, le bruit et la pollution. Il y a un manque criant de trottoirs, de connexions piétonnes et cyclables. Cela est anormal, car toute cette zone est au cœur de la ville et des milliers de personnes y transitent ou vont y travailler chaque jour. Les exemples d'améliorations nécessaires sont très nombreux. En voici quelques-uns :

- Réaliser le lien piétonnier entre les Parcs Lionel-Bertrand et Dollar promis par la ville depuis 2015.*
- Permettre aux piétons de circuler à la jonction Saint-Sacrement-Boulevard Hamel pour rejoindre le parc linéaire de la rivière Saint-Charles. Installer des trottoirs et des feux piétons serait déjà un début. Enlever les bretelles qui permettent aux autos d'éviter le carrefour (et de maintenir une vitesse élevée) serait aussi souhaitable.*
- Installer des trottoirs des deux côtés de Saint-Sacrement. Permettre aux piétons de traverser sécuritairement la jonction Saint-Sacrement et Saint-Vallier.*
- Installer des trottoirs sur Frank-Carrel - Installer des trottoirs sur Cyrille-Duquet*
- Ajouter un trottoir sur le côté Ouest de la rue Verdun*
- Installer un trottoir sur Charest du côté sud entre Vincent-Massey et le viaduc en direction est.*
- Installer un trottoir sur St-Vallier le long du Cimetière Saint-Charles entre Gamelin et Saint-Sacrement.*
- Installer des trottoirs sur la partie de la rue Père-Arnaud qui relie Des Ardennes aux habitations Scott.*
- Réaliser le segment du réseau cyclable Borne-Semple-Frank-Carrel.*
- Aménager une voie cyclable le long de Saint-Sacrement ou à tout endroit qui permette aux cyclistes de connecter entre le secteur Duberger et le boulevard Charest pour monter vers la haute-ville.*
- Aménager intelligemment le bas de l'escalier Joffre pour permettre aux piétons de traverser Charest sécuritairement.*
- Aménager des passages sur la voie ferrée pour permettre aux habitants à l'ouest de la rue Verdun de pouvoir accéder au parc industriel, au boulevard Charest, à la haute ville.*
- Réduire la largeur de la rue Saint-Vallier entre Gamelin et Saint-Sacrement pour inciter les automobilistes à ralentir et ainsi améliorer la sécurité et la convivialité de cette rue ».*

4. Autres sujets (*Verdissement, santé et environnement, etc.*)

Outre les sujets déjà abordés, plus de 145 commentaires touchaient d'autres thématiques en lien avec le réaménagement du secteur. Parmi ces commentaires, plusieurs (75 occurrences) indiquent souhaiter un secteur plus attractif, sécuritaire, convivial et vert. Pour l'embellissement général, plusieurs soutiennent qu'il faille réduire les espaces asphaltés et créer davantage d'espaces verts afin de réduire la pollution sonore et atmosphérique du secteur.

« J'aimerais une architecture autre que de gros blocs carrés ornés de fenêtres teintées. Des arbres et des fleurs agrémenteraient le paysage terne. De belles murales originales seraient aussi les bienvenues ».

4.1 Verdissement (parcs, espaces verts, etc.)

La végétalisation du secteur figure parmi les 4 sujets ayant suscité le plus de commentaires. Que ce soit pour favoriser l'amélioration des conditions de vie, de la santé des résidents vivants à proximité du secteur où le fréquentant, de nombreuses interventions soutenaient que le réaménagement devait se traduire par l'implantation d'espaces verts. Plusieurs s'accordent pour prioriser la réduction des espaces asphaltés, spécialement des espaces routiers en raison de la pollution sonore et atmosphérique qu'ils génèrent.

« [...] Éliminer les stationnements en façade de préférence souterrains pour maximiser l'espace pour une plus grande densification tout en gardant à l'esprit la nécessité d'espaces verts. Refaire un terre-plein au centre des voies de circulation pour la plantation d'arbres et de végétation. Verdir les devantures des commerces et des habitations. Construire en pensant à réduire les corridors de vent. Faire des quartiers écologiques pour réduire notre empreinte [...] »

« Rendre le secteur industriel plus attrayant et diversifié en y ajoutant différents types de commerces. Améliorer les espaces pour la circulation des piétons et des vélos. Verdir, verdir, verdir le secteur ».

« J'habite juste en haut de l'autoroute Charest sur la rue Louis-Jetté. Mes priorités sont un environnement sain, moins de béton et moins de circulation, des espaces verts pour des raisons écologiques aussi bien que pour nos enfants, des meilleures options de transport entre la haute et la basse ville et une vraie vie de quartier [...] ».

En rapport avec la lutte contre les changements climatiques, la recommandation de certains citoyens est de promouvoir la réduction des « îlots de chaleur » existants dans le secteur : *« Avec la venue du réchauffement climatique, il est très important de "verdir" ce secteur qui est très asphalté et qui crée des îlots de chaleur »*. Le réaménagement du secteur, suivant ces intervenants, se doit d'être évalué suivant une vision de développement durable.

« Ajoutez donc l'aspect environnement dans vos préoccupations d'aménagement ».

« Pensez développement durable et environnement svp! »

« Enjeux pour ce secteur : décontamination des sols, pollution atmosphérique, poussière et bruit. Requalifier ce secteur est tout un défi! Aussi, comment s'insère la vision de la Ville pour ce secteur par rapport au reste de la Ville? Par exemple, on ne peut indéfiniment ajouter des hôtels, restaurants et bars partout [...] »

4.2 Santé et environnement (*pollution sonore et atmosphérique, agriculture urbaine, quartier écologique*).

Quelques participants considèrent que le secteur est particulièrement défavorisé à cause de la pollution atmosphérique et sonore générée par la circulation routière. De l'avis de ces derniers, cette condition particulière contribue à rendre le secteur moins attrayant aux yeux de la population et même nuisible aux personnes qui le fréquentent. Ils estiment donc nécessaire de mettre en place des mesures pour l'améliorer.

« La pollution sonore générée par la circulation (en particulier les silencieux non conformes et les freins moteurs des camions) est une menace à la santé publique. Ce secteur a été conçu et développé pour l'automobile et les camions et tout en découle. Pour l'améliorer, il faut changer ce paradigme! »

À cet égard, un participant propose *« [d']aménager intelligemment, penser les voies de circulations piétonnes et cyclistes, penser aux chemins naturels qu'empruntent les piétons, créer des lieux de repos verts qui rassemblent les gens et font diminuer la pollution et le bruit, réduire l'impact (sonore, visuel, pollution...) des voitures [...] »*.

Un intervenant fait également état de la pollution lumineuse des concessionnaires automobiles situées dans le secteur. Il suggère de : *« revoir la réglementation concernant les enseignes le long du boulevard Charest [puisqu'] plusieurs enseignes sont très laides (pollution visuelle) et c'est ce que les gens voient à leur arrivée à Québec »*.

Plusieurs démontrent un vif intérêt pour l'implantation et le développement de l'agriculture urbaine dans le secteur, qui à leurs yeux présenterait un certain potentiel considérant son emplacement et la présence de grands espaces.

« Je suis heureuse qu'une telle consultation ait lieu; ce secteur est vraiment mal valorisé et déprimant, alors qu'il est au cœur de la ville. Il a un grand potentiel. Il devrait y avoir aussi des endroits réservés à l'agriculture urbaine pour les futurs citoyens et davantage d'arbres pour favoriser la présence de la biodiversité en ville [...] »

« [...] On doit aussi le verdir massivement, des milliers d'arbres devraient y être planter.

Dans le même ordre d'idées, plusieurs démontrent de l'intérêt pour l'établissement de quartiers et d'habitations plus orientés vers des systèmes de construction écologiques.

« Le réaménagement du secteur Charest Ouest est une occasion unique de créer un nouveau quartier urbain de qualité et j'espère que vous favoriserez une vision éco-responsable et piétonne, car nous sommes en 2019 et c'est là où nous allons. Créez un quartier densifié avec de nombreux parcs et beaucoup d'arbres, de l'espace pour l'agriculture urbaine, des services facilement accessibles, des bâtiments de qualité et un système de transport en commun efficace ».

Un participant souligne *« [qu']à l'ère de la conscience écologique, on devrait montrer notre intelligence et allier un peu plus industrie et développement durable »*. Un autre abonde dans le même sens en suggérant de *« [...] créer des quartiers technologiques et écologiques similaires à la Cité verte »*.

5. À propos de la consultation

Quelques répondants (19 occurrences) ont souligné avoir apprécié la démarche de consultation publique. Ils se disent heureux d'avoir eu l'occasion de s'exprimer pour

partager leurs opinions à l'égard du réaménagement de ce secteur de la Ville et félicitent la Ville pour les efforts consentis à cet effet.

« J'apprécie cette initiative et ce sondage. Je crois que durant les dernières décennies la Ville de Québec s'est démarquée par son urbanisme vert et axé sur l'écologie et la qualité de vie. Je souhaite voir ma ville continuer dans ce sens et servir d'exemple aux autres villes canadiennes. Cessons de gaspiller notre espace urbain en le sacrifiant à des véhicules polluants, et investissons-le plutôt pour améliorer notre image et notre qualité de vie ».

« Ce coin a beaucoup de potentiel, mais c'est déprimant actuellement à cause du manque de verdure, peu de service avec le RTC pas de trottoir, trop d'industrie. Merci pour le sondage bon travail! »

Cependant, d'autres ont tenu à exprimer certaines réticences à l'égard de l'exercice, qu'il s'agisse d'un doute quant à sa pertinence ou encore quant à la formulation de certaines questions.

« Les premières questions incluaient des aspects de connaissance technique qui ne sont pas vraiment pertinents dans ce genre d'exercice (par exemple le fait que l'autoroute permette ou non de transporter des marchandises [...]) ».

« 3 ou 4 possibilités pour la précédente question auraient été préférables. Il me semble que je n'ai coché que des idées peu onéreuses alors que Charest a besoin de plusieurs améliorations. Le transport en tramway, je n'ai pas vu ça ».

Pour quelques personnes, la consultation était plutôt biaisée et manquait d'objectivité.

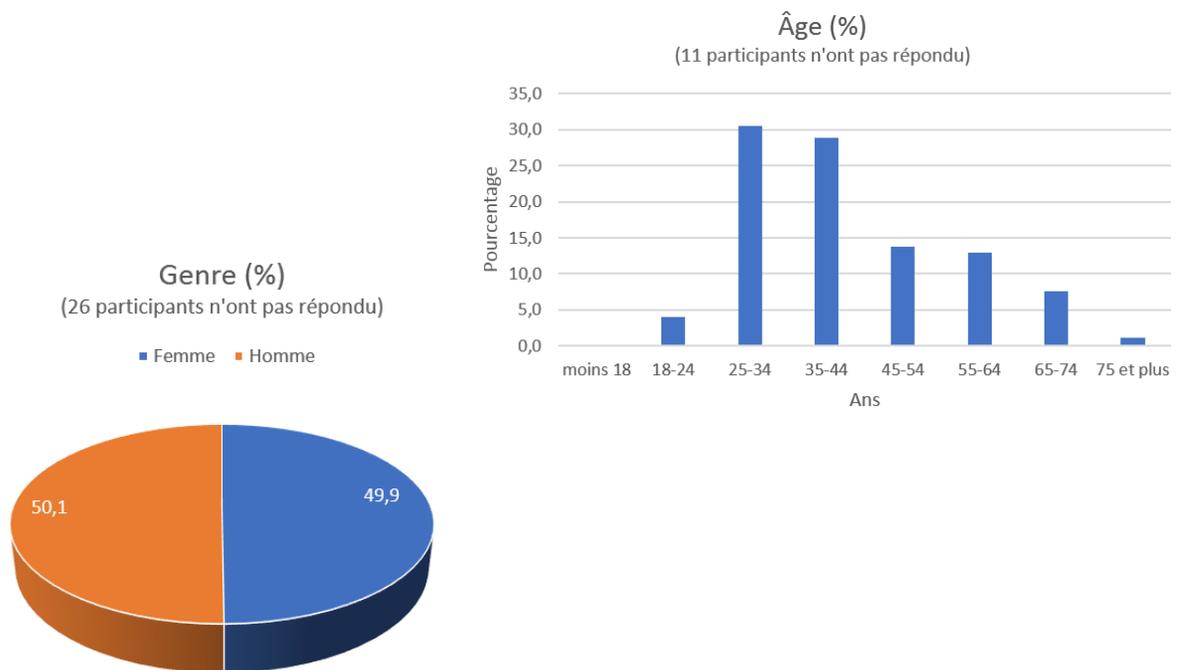
« Je me questionne sur la pertinence de ce sondage. De la façon dont vous posez les questions, on ne peut qu'être d'accord ... ou presque. Bonne chance [...] ».

« Les questions sont vagues, en partie biaisées en fonction de vos objectifs. Décevant ».

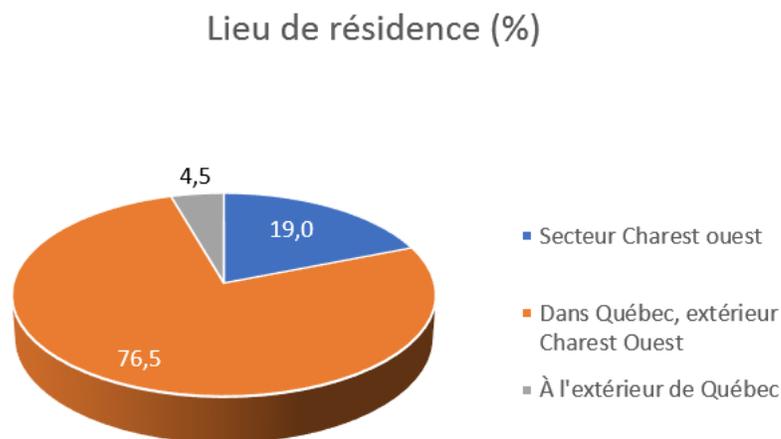
« Questionnaire trop orienté, manque d'objectivité des choix de réponses ».

6. PROFIL DES PARTICIPANTS ET MOTIFS DE FRÉQUENTATION DU SECTEUR

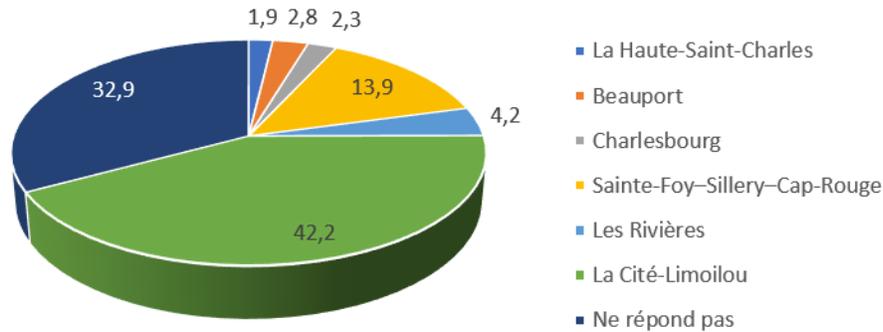
Au terme de l'exercice, 804 personnes ont participé à la consultation. La plupart d'entre elles (près de 60%) sont âgées d'entre 25 à 44 ans. En ce qui concerne le genre, on a pratiquement participé la moitié des hommes et la moitié des femmes.



En ce qui concerne le lieu de résidence des participants, la plupart (76,5%) habitent à l'extérieur du territoire visé. Parmi ce groupe, 42,2% des résidents demeurent à l'arrondissement de La Cité-Limoilou.



Résidants à Québec (% de la population totale sondée)



En rapport avec les motifs de fréquentation du secteur, la plupart des participants (58,8%) semblent utiliser l'emplacement comme lieu de transit, c'est qui soulève son importance en matière de connectivité.

Motifs de fréquentation du secteur Charest Ouest

