

Pour un quartier Saint-Roch moderne et convivial

Mémoire déposé au
Conseil d'arrondissement de la Cité-Limoilou

Par le



Le 15 Septembre 2016
Conseil de quartier Saint-Roch

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction
2. Activités et vocation du territoire
3. Cadre bâti
4. Mobilité
5. Rues et espaces publics
6. Conclusion

1. INTRODUCTION

Le conseil de quartier tient à souligner l'effort de consultation en amont qui a été déployé pour la rédaction de l'avant-projet du PPU Saint-Roch Sud. Il est apparent que tout au long du processus qu'une attention particulière ait été portée à la qualité de vie des résidents du quartier. De façon globale, les propositions faites, les projets souhaités ainsi que les orientations pour le développement du quartier décrit dans l'avant-projet sont sensibles à la nature du quartier, aux citoyens qui y résident ainsi qu'aux visiteurs du quartier. Nous saluons le travail qui a été fait jusqu'à présent et les décisions qui ont été prises. Pour continuer dans l'esprit de collaboration établi entre les citoyens et la Ville de Québec, le Conseil de quartier Saint-Roch fait parvenir son avis si dessous.

2. ACTIVITÉS ET VOCATION DU TERRITOIRE

Le zonage

La décision de renforcer les pôles existants en priorisant des fonctions spécifiques tout en n'éliminant pas la possibilité de mixité verticale ou horizontale nous semble une bonne façon de créer une concentration favorable à l'épanouissement des fonctions priorisées tout en conservant une diversité nécessaire à un centre-ville.

En ce sens, la délimitation d'une zone centrée sur les artères de circulation majeures du quartier qui priorise l'implantation des grandes entreprises ainsi que les lieux institutionnels nous apparaît comme une bonne façon de définir et de renforcer le pôle contenant des activités à vocation régionales.

Il est de même pour la décision de prioriser la rue Saint-Joseph comme axe commercial principal. Nous croyons que mettre de l'avant cette rue permettra de concentrer le trafic piétonnier et de concentrer les consommateurs qui pourront profiter et découvrir plusieurs magasins en une seule rue. Nous croyons qu'en plus de désigner une destination magasinage claire pour les résidents à l'extérieur du quartier, cet effet de masse sera plus bénéfique pour les commerçants que la dilution des commerces à travers le quartier.

Habitation

Le quartier possède beaucoup de parcelles sous-utilisées, vacantes ou sous-développées qui pourraient facilement être utilisées pour augmenter le nombre de résidences et augmenter par le fait même la vitalité du quartier. Bien que plusieurs bonnes intentions soient proposées dans l'avant-projet nous croyons que pour que les mesures proposées aient un réel impacte il serait nécessaire de les clarifier davantage.

C'est le cas du désir de maintenir un ratio de logement abordable à l'échelle du quartier qui est mentionné mais pour lequel il n'y a pas de mesure prévue afin de s'assurer de l'atteinte d'un résultat. Il pourrait, par exemple, y avoir un règlement qui oblige les grands immeubles

ayant X logements et plus de réserver 30% des logements de l'immeuble pour des ménages à faibles revenus.

C'est aussi le cas pour la volonté de renforcer la vocation résidentielle des faubourgs. Pour s'assurer de la réussite de cette volonté, il faudrait se donner, ou mentionner, des outils spécifiques tel un programme d'aide à la rénovation, des amendes ou autres sanctions plus sévères pour les bâtiments laissés à l'abandon ou encore un crédit de taxes pour stimuler la construction sur ces parcelles.

Équipements et espaces récréatifs

Peu d'espaces de détente s'offrent aux résidents et aux visiteurs du quartier et nous croyons que l'augmentation de ces derniers avec l'ajout de petits parcs de proximité pour les résidents augmentera l'attrait du quartier ainsi que la qualité de vie des résidents. Certains parcs de proximité pourraient même comporter des équipements ludiques pour les enfants (petits modules de jeux, balançoires, etc.) de façon à rendre le quartier plus attrayant et accueillant pour les familles.

3. CADRE BÂTI

Consolidation, densification et gabarit

Dans l'avant-projet, une attention particulière a été portée à la densification à l'échelle humaine où les gabarits des bâtiments respectent la nature des rues (principale, secondaire, connectrice) et quartiers (résidentiel, commercial) dans lesquels ils se situent. On perçoit un désir de densifier en consolidant le quartier qui possède encore, à l'heure actuelle, beaucoup de parcelles vides et certains bâtiments bien en dessous des hauteurs permises (certains bâtiments sur le boulevard Charest n'ont qu'un ou deux étages). Cette façon de densifier, qui mise sur le quartier en général plutôt que sur quelques édifices de très gros gabarit, est la bonne façon de se faire pour s'assurer d'avoir un milieu de vie cohérent qui respecte l'échelle des milieux existants.

Secteur des échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency

Le secteur sous les bretelles d'autoroutes serait principalement dédié à un endroit polyvalent pour la tenue d'événements de grand envergure. Ce désir est louable mais de tels événements ne sont pas très fréquents au courant de l'année et lorsqu'ils ont lieu, ils n'occupent pas nécessairement la totalité de l'espace. C'est pourquoi nous proposons d'y ajouter des installations récréatives de petite ampleur tels qu'un terrain de basketball, un «skatepark», une patinoire ou même un module de jeux pour enfants. Ces équipements pourraient être facilement disposés sur le vaste terrain tout en conservant un espace disponible adéquat pour les grands événements.

Îlots délimités par les rues Dorchester, De Saint-Vallier-Est, Saint-Anselme et De Sainte-Hélène

La proposition d'un nouvel espace public sur le terrain du stationnement Dorchester près des rues Caron et Saint-Vallier Est nous apparaît comme une addition bienvenue dans le coin de l'îlot des tanneurs. Cet îlot, très construit et ne possédant pas de bâtiments ayant des marges de recul sur rue, ne présente pas beaucoup de verdure malgré les cours intérieures des bâtiments. Cela en fait donc un endroit très susceptible aux îlots de chaleurs et où l'implantation de verdure, lorsque c'est possible devrait constituer une priorité. C'est pourquoi nous croyons que le désir de la ville de répondre au manque d'espace public de cet îlot est louable mais devrait être précisé notamment par la délimitation d'une zone de type parc dans le plan de zonage afin qu'il n'y ait aucun doute sur la nature de cette espace qui, selon-nous, devrait inclure une bonne proportion de surface de sol étant perméable et un indice de canopée respectable.

L'inclusion de ces deux paramètres (en pourcentage) permettrait de s'assurer de donner un espace de fraîcheur et de verdure pour les résidents de l'îlot et les habitués des commerces de la rue Saint-Vallier Est tout en contribuant à la diminution des îlots de chaleurs de cet endroit.

Bien que la rue Saint-Vallier Est soit amenée à se transformer pour adopter plus de commerces, elle ne sera pas la principale rue commerciale du quartier (ce titre appartenant à la rue Saint-Joseph Est). Il est donc raisonnable de croire que l'espace public bénéficiera autant, sinon plus aux résidents qu'aux consommateurs des commerces. C'est pourquoi nous croyons qu'un espace végétalisé de type parc serait plus approprié qu'une place publique en dur. Il est tout-à-fait possible et approprié de marier le caractère urbain de l'îlot, le caractère de rue commerciale secondaire de la rue Saint-Vallier Est avec un espace public verdoyant.

4. MOBILITÉ

Plan de mobilité durable et l'autoroute Laurentienne

Depuis de nombreuses années, la question de la transformation d'une partie de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain est évoquée. Celle-ci serait nécessaire pour le développement du secteur allant du stade municipal jusqu'à l'amphithéâtre. En ce moment, l'autoroute coupe et isole du reste du quartier le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. Lors du dévoilement de l'avant-projet du PPU Saint-Roch Sud, de même que de la vision de la ville pour le réaménagement de l'autoroute Laurentienne, nous avons été très surpris de constater que la transformation de l'autoroute en boulevard urbain n'était nullement évoquée. Même si, à proprement parler, cette transformation ne pourrait se réaliser qu'avec la participation du gouvernement provincial, il est important que la ville l'évoque de manière forte afin que le projet se réalise. D'autant plus que l'implantation du pôle d'échanges du SRB ainsi que l'ajout d'un immeuble commercial et de bâtiments résidentiels et l'agrandissement du parc Victoria feront augmenter considérablement le trafic piétonnier et cycliste dans ce secteur. Il serait donc nécessaire pour la sécurité de tous que cet endroit, considéré par plus d'un résident comme dangereux et hostile pour les utilisateurs de transports non motorisé, soit pensé en considérant ces derniers.

Bonifier les conditions de déplacement des piétons

Le quartier Saint-Roch accueille une quantité non-négligeable de déplacements piétons journaliers, incluant les résidents mais aussi les travailleurs qui arrivent en voiture et sortent dîner à pied. Il est donc important de prendre en compte ces déplacements lorsque l'on s'attarde la sécurité routière. L'avant-projet fait mention d'un désir d'améliorer la condition des piétons dans le quartier mais reste discret sur les moyens qui seront employés pour atteindre cet objectif. Nous croyons nécessaire que ces moyens soient précisés pour atteindre le but recherché. L'avant-projet pourrait donc proposer, entre-autres, d'adopter des permissions de traverse piétonnes sur les feux verts ou un temps d'attente moins long lorsque le cycle piéton est demandé.

5. RUES ET ESPACES PUBLICS

Poursuivre l'embellissement et l'amélioration du domaine public (rues, places, parcs)

Le conseil reconnaît tout comme la Ville que l'é étroitesse du tissu urbain de Saint-Roch pose un défi important pour le réaménagement du quartier. Or, si les enjeux de sécurité piétonne et d'îlots de chaleur doivent être abordés en priorité, une remise en question de la stratégie de stationnement sur rue dans le quartier est également nécessaire. En ce qui a trait à la sécurité piétonne, la gestion des intersections est l'endroit à où agir en priorité. Le conseil suggère d'appliquer une marge de recul obligatoire de 5 m entre la ligne d'arrêt et la première voiture stationnée prescrit par le code de la route. L'espace gagné pourrait servir à systématiser l'ajout de saillies de trottoir permettant l'ajout d'arbres, de mobilier urbain et de supports à vélo tout en offrant un meilleur confort aux piétons, une meilleure visibilité aux automobilistes et une sécurité accrue pour tous les usagers. Bien que les saillies peuvent compliquer le déneigement, il convient d'affirmer haut et fort que la sécurité et la convivialité de nos villes tout au long de l'année priment sur des contraintes purement techniques auxquelles la ville peut remédier par l'achat d'équipements motorisés de plus faible gabarit. Sans oublier que le quartier Saint-Roch est l'un des quartiers de la Ville de Québec comportant un trafic piétonnier, cycliste et motorisé parmi les plus élevés de la ville.

Réduction des îlots de chaleurs

En ce qui a trait aux îlots de chaleur, à la résilience face aux changements climatiques, au confort et à l'apparence du quartier, la Ville doit se doter d'objectifs précis et de moyens pour verdifier les rues. En raison de l'absence de marges de recul sur rue et des surfaces non-construites majoritairement minérales, les rues sont l'endroit où l'accumulation de chaleur est la plus importante et la plus nuisible au confort et à la santé des piétons et riverains. Le conseil suggère à la Ville de se doter d'un nombre minimal d'arbres à planter sur rue dans le quartier et de rendre systématique cette approche lors de la réfection des rues. En plus de diminuer le phénomène d'îlots de chaleur, ces surfaces perméables permettraient l'infiltration naturelle des eaux de pluie, augmentant ainsi la résilience du quartier face à l'accroissement des inondations reliées aux changements climatiques. Finalement, il s'agit d'une manière simple et rapide de faire augmenter la valeur foncière des résidences (donc les taxes municipales). Évidemment, l'implantation d'arbres implique l'élargissement des trottoirs sur l'emprise de la rue et des stationnements, ce qui nuit à l'acceptabilité sociale quoique déjà forte de la plantation. Si le PPU reconnaît la difficulté d'implanter ces mesures,

peu de solutions sont identifiées. Le conseil propose la mise en place de stationnements incitatifs en périphérie du quartier (par exemple près ou dans la nouvelle gare intermodale du SRB) comme mesure d'acceptabilité sociale afin de favoriser l'implantation de nouvelles rues conviviales. Un détenteur de vignette ou un visiteur pourrait aller se stationner à la nouvelle gare intermodale pour ensuite emprunter de nouvelles rues conviviales pour le piéton venant au centre du quartier.

6. CONCLUSION

Le conseil salue l'ensemble des consultations en amont qui ont eu lieu et auront lieu d'ici l'adoption finale du PPU et espère que l'opinion et les propositions des citoyens et citoyennes seront prises en compte aussi largement que possible afin de faire de Saint-Roch un milieu de vie de qualité pour le futur.

Nous avons été agréablement surpris par le travail et l'attention qui a été donnée tout au long de l'avant-projet du PPU Saint-Roch Sud à faire de notre quartier un endroit agréable autant pour les visiteurs, travailleurs et résidents. À ce titre aimerions souligner les choix qui ont été faits pour la densification du quartier qui tend davantage sur une consolidation globale des lots plutôt que la réalisation de quelques projets de très gros gabarits. Nous désirons un quartier dynamique dense, mais également sensible à son environnement et à la qualité de vie de ses citoyens. Deux notions qui, comme l'avant-projet le démontre, peuvent très bien cohabiter harmonieusement.