



VIVRE EN VILLE
la voie des collectivités viables

Québec, 27 novembre 2012

Déposé dans le cadre de la consultation publique du 27 novembre
Club social Victoria
170, rue du Cardinal-Maurice-Roy

OBJET : Avis sur le projet de PPU pour l'entrée de ville de Saint-Roch de la Ville de Québec

Vivre en Ville répond à l'appel lancé par la Ville de Québec aux citoyens et organisations afin de s'exprimer sur son projet de programme particulier d'urbanisme touchant le quartier Saint-Roch. Bien que le processus de revitalisation et de requalification du quartier amorcé depuis 30 ans avance, la consolidation de ce secteur central s'avère encore nécessaire afin d'en assurer le dynamisme à long terme.

Organisation d'intérêt public, Vivre en Ville contribue, partout au Québec, au développement de collectivités viables, œuvrant tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération. Par ses actions, Vivre en Ville stimule l'innovation et accompagne les décideurs, les professionnels et les citoyens dans le développement de milieux de vie de qualité, prospères et favorables au bien-être de chacun, dans la recherche de l'intérêt collectif et le respect de la capacité des écosystèmes.

Un capital de collectivité viable sur lequel il faut miser

Le PPU présenté par la Ville de Québec représente un exercice intéressant pour consolider durablement l'urbanisation de ce secteur. Cela est particulièrement indiqué en ce qui a trait aux terrains situés au nord de la rue Prince-Édouard, le long de l'autoroute Laurentienne, où de vastes stationnements de surface bordent le parc Victoria.

D'emblée, Saint-Roch possède plusieurs atouts d'une collectivité viables :

- Très forte densité résidentielle;
- Mixité sociale et fonctionnelle;
- Proximité des services et des commerces;
- Fort recours aux transports actifs et dans une moindre mesure aux transports collectifs.

info@vivreenville.org | www.vivreenville.org | twitter.com/vivreenville | facebook.com/vivreenville

■ **QUÉBEC**

CENTRE CULTURE ET ENVIRONNEMENT
FRÉDÉRIC BACK
870, avenue de Salaberry, bureau 311
Québec (Québec) G1R 2T9
T. 418.522.0011

■ **MONTRÉAL**

MAISON DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
50, rue Ste-Catherine Ouest, bureau 480
Montréal (Québec) H2X 3V4
T. 514.394.1125

■ **GATINEAU**

MAISON AUBRY
177, Promenade du Portage, 3^e étage
Gatineau (Québec) J8X 2K4
T. 819.205.2053



Malgré les avancées des dernières années, des défis demeurent :

- Circulation automobile dense;
- Infrastructures souvent inadaptées aux besoins des piétons et des cyclistes;
- Équilibre fragile entre le cadre bâti ancien et les nouvelles constructions;
- Faible présence et connectivité des espaces verts au cœur du quartier
- Concurrence d'autres pôles d'activités à l'échelle métropolitaine.

Vivre en Ville propose un ensemble de recommandations visant à assurer la durabilité des orientations d'urbanisme de la Ville de Québec, qui ne constituent toutefois pas une réponse exhaustive à tous les enjeux soulevés dans le PPU.

1. Des stationnements de surface qui n'ont plus leur place

Le secteur situé au nord de la rue Prince-Édouard représente une occasion de poursuivre la trame urbaine et de mettre en valeur des terrains sous-utilisés disposant d'un grand potentiel. À cet égard, le grand stationnement de surface à proximité du parc Victoria est pratiquement désert en dehors des heures de parties de baseball au Stade municipal. Le vaste stationnement entourant la centrale de police représente aussi une utilisation qui est tout sauf optimale de ce terrain.

Le stationnement de surface n'est pas un usage acceptable au cœur du centre-ville où les terrains sont rares et peuvent être utilisés de manière beaucoup plus profitable, tant pour la communauté que la municipalité. La proposition, formulée par le Comité de citoyens de Saint-Roch, d'urbaniser le secteur de la centrale de police mérite d'être examinée de plus près. Qu'elle soit retenue ou non, il importe d'utiliser mieux ces terrains et d'en planifier le développement.

Par ailleurs, Vivre en Ville tient à souligner qu'il est discutable d'inclure les énormes stationnements entourant le parc Victoria dans le calcul de l'aire des parcs et espaces verts (p. 15). Dans un quartier déjà très minéral, aux prises avec des problématiques d'ilot de chaleur, ces grands stationnements de surface asphaltés n'ont pas leur place.

Recommandations

Éliminer le stationnement de surface aux abords du parc Victoria et du Stade municipal afin d'utiliser cet espace pour poursuivre et consolider la trame urbaine.



Développer un plan pour mieux occuper ces terrains, que ce soit par l'implantation d'équipements collectifs ou d'habitations (suivant la recommandation du Comité de citoyens de Saint-Roch).

2. Un milieu de vie intégrant les transports collectifs et actifs

Le secteur de Saint-Roch, comme les autres quartiers centraux limitrophes, a un profil de mobilité radicalement différent de celui de la Ville de Québec dans son ensemble. Entre 2001 et 2006, selon les données de l'enquête origine-destination, le nombre de voitures possédées par les résidents dans le secteur Basse-Ville Est (où Saint-Roch se situe) a diminué. Malgré la revitalisation, l'augmentation du nombre de résidents et une certaine gentrification le nombre de ménages motorisés a diminué. En 2006, plus de 49% des ménages ne possédaient pas d'automobile. Si l'on examine les déplacements produits, l'automobile ne comptait que pour 51,4% en 2006, une part modale bien inférieure à celle observée à Québec en général. C'est au niveau des transports actifs que le quartier se distingue avec une part modale de 34,9% des déplacements produits¹. Dans une perspective d'atteinte de cibles de mobilité durable ambitieuses, ces caractéristiques doivent être soutenues et encouragées.

Ces spécificités trouvent pourtant relativement peu d'écho dans la conception des infrastructures. Les trottoirs à l'extérieur des artères principales sont souvent inadéquats, le réseau cyclable projeté confine les cyclistes en périphérie du quartier loin des centres d'intérêt et les mesures préférentielles destinées au transport collectif sont minimales. Vivre en Ville est d'avis que l'aménagement de l'espace public devrait se faire en priorités pour favoriser la qualité de vie des résidents, la pratique des déplacements actifs et le transport collectif plutôt que dans l'optique d'assurer la fluidité maximale de la circulation automobile comme c'est le cas actuellement.

Recommandations

Améliorer l'efficacité des voies réservées et préparer l'arrivée du tramway en planifiant déjà l'implantation de voies en site propre, équipées de mesures prioritaires conséquentes avec le volume d'autobus très élevé dans le secteur, notamment sur Laurentienne.

Mieux intégrer les lieux d'attente de transport collectif à l'espace public et leur donner une facture à la hauteur du rôle que l'on souhaite que le transport en commun joue.

¹ Tous modes sauf retour à la maison sur 24h.



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

Aménager d'abord à l'échelle du piéton toutes les voies publiques, éviter de confiner en marge les usagers de la marche et du vélo.

Privilégier la plus grande perméabilité possible du quartier pour les modes de déplacements actifs en dotant l'ensemble des voies d'infrastructures adéquates et en implantant des contresens cyclables afin de faciliter la circulation vers les centres d'intérêt de Saint-Roch.

3. Stationnements, écoquartier et autoroute?

Il est fait mention à différents endroits dans le projet de PPU d'une pression croissante de la demande de stationnement de la part des résidents et des travailleurs qu'il faudra accommoder en créant ou conservant le plus d'espace possible (notamment p. 24 et 28). Cet énoncé ne semble pas correspondre avec la baisse du taux de motorisation constaté dans les enquêtes origine-destination, ni avec les objectifs de report modal envisagés dans le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Le projet de PPU ne présente d'ailleurs pas de données appuyant cette affirmation.

D'emblée, l'utilisation du stationnement n'apparaît pas optimale et les minimums requis par la réglementation municipale ne sont pas compatibles avec les orientations de mobilité durable de la Ville en plus de rendre plus coûteuse et complexe le redéveloppement immobilier. Les millions nécessaires pour la rénovation du stationnement de la Place Jacques-Cartier témoignent de ce problème. L'augmentation du nombre de places de stationnement automobile semble plus à même d'induire une augmentation du recours à l'automobile et une dégradation de l'espace public pour les marcheurs.

Vivre en Ville est également préoccupé par le nombre de stationnements prévus dans le cadre du projet d'écoquartier Pointe-aux-Lièvres qui risque à la fois de limiter l'abordabilité, de compliquer la construction des édifices et d'envoyer un signal contradictoire aux futurs résidents.

Par ailleurs, Vivre en Ville note que la transformation de l'autoroute Laurentienne en réel « boulevard urbain » est essentielle à la consolidation de la trame urbaine au nord de la rue Prince-Édouard. Par « boulevard urbain », nous entendons :

- Qu'il est bordé d'édifices qui y ont pignon sur rue;
- Que l'encadrement des édifices est cohérent avec la largeur de l'axe pour lui donner une échelle humaine;
- Qu'il est pourvu de trottoirs larges et confortables et qu'il fait une place à tous les modes de transports;



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

- Qu'il est possible et sécuritaire pour les piétons de le traverser à des intersections rapprochées les unes des autres.

Recommandations

Abolir les minimums de stationnement requis au zonage et imposer un plafond autorisé pour tous les usages prévus au zonage.

Diminuer le nombre de stationnements dans le projet d'écoquartier afin de refléter le taux de motorisation du quartier et y privilégier des solutions comme l'autopartage.

Établir une stratégie visant à orienter la mobilité dans le quartier à la lumière des objectifs de report modal présentés dans le PMD.

Réaménager l'autoroute Laurentienne en un boulevard réellement urbain qui permette de prolonger et consolider la trame urbaine au nord de la rue Prince-Édouard.

4. La collaboration de Vivre en Ville

Vivre en Ville espère que les actions déployées suite à l'adoption du PPU s'inspireront des meilleures pratiques. Notre équipe est disposée à collaborer étroitement avec la Ville de Québec en ce qui a trait au développement de milieux de vie de qualité.

Polyvalente, rigoureuse et engagée, l'équipe de Vivre en Ville déploie un éventail de compétences en urbanisme, mobilité, verdissement, design urbain, politiques publiques, efficacité énergétique, etc. Cette expertise diversifiée fait de l'organisation un acteur reconnu, tant pour ses activités de recherche, de formation et de sensibilisation que pour son implication dans le débat public et pour ses services de conseil et d'accompagnement.

Le directeur général,

Christian Savard