



**VIVRE EN VILLE**  
la voie des collectivités viables

Québec, 15 novembre 2012

Déposé dans le cadre de la consultation publique du 15 novembre  
Hôtel Québec  
3115, avenue des Hôtels

### **OBJET : Avis sur le projet de PPU plateau centre de Sainte-Foy de la Ville de Québec**

C'est avec enthousiasme que 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 plateau de Sainte-Foy. Ce secteur, théâtre d'un fort développement, pose des défis en matière d'urbanisme auxquels la Ville de Québec tente de répondre par ce PPU.

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.

### **Permettre l'essor de collectivités viables : un défi délicat**

L'exercice amorcé par la Ville de Québec visant à doter le secteur du plateau centre de Sainte-Foy d'un programme particulier d'urbanisme apparaît justifié en raison de certains facteurs pouvant s'avérer des occasions à saisir pour rendre plus durable l'urbanisation de ce secteur :

- la forte pression immobilière invite à un développement plus dense, cohérent et durable ;
- les problématiques de mobilité de plus en plus évidentes et un virage nécessaire vers la mobilité durable ;
- la mutation des secteurs résidentiels identifiés traditionnellement à la première couronne de banlieue pose la question de la densification et de mixité.

[info@vivreenville.org](mailto:info@vivreenville.org) | [www.vivreenville.org](http://www.vivreenville.org) | [twitter.com/vivreenville](https://twitter.com/vivreenville) | [facebook.com/vivreenville](https://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<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec) J8X 2K4  
T. 819.205.2053



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

Dans l'ensemble, les orientations proposées par la Ville de Québec apparaissent pertinentes. **Vivre en Ville appuie la volonté de densification du plateau centre de Sainte-Foy**, maintenant devenu le deuxième pôle d'attraction de la région métropolitaine. Cette densification, dans un centre majeur

La transition entre le pôle majeur d'activités du boulevard Laurier et les quartiers environnants semble encore susciter des inquiétudes chez les résidents. **La question de l'échelle humaine** du développement immobilier que l'on souhaite encourager dans le secteur **devra faire l'objet d'une attention particulière**.

Vivre en Ville propose quelques recommandations et mises en garde afin de s'assurer que le PPU plateau centre de Sainte-Foy permette de rencontrer les objectifs d'aménagement durable de la ville de Québec, notamment ceux énoncés dans le Plan de mobilité durable. Ce PPU est une occasion à saisir pour reconstruire la ville sur la ville et diminuer la dépendance à l'automobile dans ce secteur pourtant bien desservi en transports collectifs.

## **1. Le quartier Saint-Denys : Un quartier où les activités demeurent ségréguées**

Selon le zonage proposé dans le PPU, l'essentiel du quartier Saint-Denys demeurera exclusivement résidentiel, le zonage mixte et les services de proximité seront confinés aux abords des grandes artères. Considérant l'échelle du quartier, certaines résidences demeureront éloignées de plusieurs centaines de mètres de tout service de proximité, limitant du même coup le recours à la marche et aux autres transports actifs pour répondre aux besoins quotidiens.

### ***Recommandation :***

Planifier de manière plus pointue la localisation des zones de service de proximité afin de favoriser l'émergence d'une vie de quartier et évaluer la possibilité de le faire à proximité de la rue Wolfe où une plus grande densité résidentielle est autorisée.

### **Une connectivité à garantir pour les transports actifs**

Les liens à créer identifiés pour faciliter la perméabilité des usagers de transports actifs apparaissent comme un minimum. Toutefois, le boulevard (autoroute?) Robert-Bourassa



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

forme une barrière importante entre le quartier et l'Université Laval, d'autant que la passerelle enjambant l'autoroute à la hauteur du pavillon Vandry a été démolie récemment (elle figure pourtant toujours sur les plans accompagnant le PPU).

***Recommandation :***

Implanter minimalement un carrefour piéton pour traverser Robert-Bourassa au niveau de la rue de la Foresterie.

## **2. Un milieu agréable pour les piétons?**

Il semble peu probable que l'ensemble des abords du boulevard Laurier devienne une promenade piétonnière animée instantanément et uniformément. Les interventions pour favoriser l'animation gagneraient à être concentrées stratégiquement en pôles piétonniers.

***Recommandation :***

Identifier et créer des lieux prioritaires et des placettes pour concentrer et favoriser l'animation de l'espace public.

### **Encadrer la rue à échelle plus humaine**

La construction de bâtiments de grande hauteur peut diminuer le caractère humain d'une artère et nuire à l'animation de la rue qui la borde.

***Recommandation :***

Adopter l'approche de Vancouver et privilégier la construction de basiliaires au pied des édifices en hauteur pour encadrer la rue sans l'écraser et préserver l'échelle humaine.

## **3. Le stationnement**

La norme de stationnement de type « axe structurant A » qui s'applique à une bonne partie du territoire visé, bien qu'étant la plus basse permis par la réglementation actuelle, aurait dû être modifiée afin de répondre aux objectifs de mobilité durable de la Ville. Un seuil minimal de stationnement n'a plus sa place dans un secteur comme le boulevard Laurier et un seuil maximal devrait être imposé pour tous les usages :



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

- La circulation automobile y est à la limite de la saturation, l'accroissement du nombre de véhicules dans le secteur n'est pas souhaitable (notons que plusieurs études indiquent que la disponibilité du stationnement est un des facteurs principaux dans le choix du mode de transport) ;
- Le boulevard Laurier est bien desservi en transport collectif, une desserte qui sera encore bonifiée par l'implantation d'un tramway ;
- Les exigences en matière de stationnement augmentent les coûts de construction et limitent l'abordabilité des logements ;
- Les quartiers avoisinants et les grands terrains de stationnements gratuits font déjà l'objet de débordements tant au niveau du stationnement que de la circulation de transit qu'il importe de régler par d'autres moyens (vignette, tarification, etc.).

***Recommandation :***

Éliminer le seuil minimal exigé de stationnement pour la norme de stationnement de type « axe structurant A » et imposer un seuil maximal pour toutes les fonctions prévues au zonage, ou encore créer une nouvelle norme « pôle structurant » qui serait adaptée au contexte et cohérente avec les objectifs de mobilité durable de la Ville.

### **Stationnement de surface et le complexe Iberville**

Bien qu'une volonté de réaménager les stationnements de surface soit clairement présentée, aucune mention des terrains entourant le complexe Iberville n'est faite, si ce n'est la possibilité d'aménager un corridor piétonnier à sa marge (p. 39). Ces terrains à proximité des parcours Métrobus occupent pourtant une superficie considérable et les stationnements de surface séparés entre divers propriétaires y limitent considérablement la perméabilité pour les piétons.

***Recommandation :***

Mettre en œuvre des leviers afin d'accélérer le redéveloppement des grands stationnements de surface.

***Recommandation :***

Multiplier les parcours piétonniers permettant de franchir les grands terrains de stationnement et les méga-îlots, notamment sur les terrains du complexe Iberville, en limitant à moins de 150 mètres de côté la taille d'un îlot infranchissable à pied.



VIVRE EN VILLE

la voie des collectivités viables

#### **4. Donner les moyens au transport en commun d'être performant**

Il est fait mention, en p. 58 d'envisager l'intégration de voies réservées accessibles au covoiturage. Pour Vivre en Ville, ce genre de partage peut être possible sur des autoroutes, mais est à bannir en milieu urbain, où il risque de miner l'efficacité du transport en commun.

#### **Éviter les conflits entre les autobus et le tramway**

Bien que possible, la cohabitation entre le tramway et les autobus sur une même emprise apparaît problématique dans le cas du boulevard Laurier. En effet, avec au moins deux parcours Métrobus, des parcours réguliers et plusieurs express, ce seront plusieurs centaines d'autobus qui partageraient cette plateforme, entraînant une perte de fiabilité du tramway. L'accès aux quais, tout comme la gestion de la préemption aux feux, risqueraient d'être moins efficaces avec un volume aussi élevé d'autobus. Ajoutons que l'autobus a besoin d'une emprise plus large, puisqu'il n'est pas un mode de transport guidé.

##### ***Recommandation :***

Limitier au maximum l'utilisation par les autobus de l'emprise en site propre du tramway sur le boulevard Laurier et privilégier l'implantation de voies réservées additionnelles pour y faire circuler les autobus sur les boulevards Laurier, ou Hochelaga.

#### **5. Équilibre à l'échelle régionale**

Le PPU Sainte-Foy apparaît comme une occasion exceptionnelle de reconstruire la ville sur la ville, mais impose de se questionner sur la répartition des activités et de la croissance attendue dans la Ville de Québec. On projette un développement important dans plusieurs pôles ou corridors alors que les prévisions de croissance démographique sont modestes : éco-quartiers, Lebourgneuf, Expo-Cité, Saint-Roch, axe Charest. Certes, le PPU vise le renforcement de la cohérence urbaine, mais il serait judicieux d'éviter qu'un zonage plus avantageux, dans un secteur de prestige, ne nuise à l'essor d'autres secteurs et finisse par disperser, plutôt que de renforcer la ville.



**VIVRE EN VILLE**

la voie des collectivités viables

Cette vision à long terme ne doit pas demeurer partielle. Des éléments sont essentiels à l'acceptabilité du projet : tramway, infrastructures pour les piétons, requalification des grandes artères comme Laurier... La multiplication des tours de bureau et résidentielles, en l'absence de ces infrastructures, ne permettrait pas une urbanisation viable du secteur Sainte-Foy.

## **6. 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 mixtes et compacts.

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