



**Mémoire déposé dans le cadre de la consultation publique  
sur les projets de règlements RVQ 2604 et RVQ 2689**

**29 novembre 2018**

## AVANT-PROPOS

Mesdames et messieurs les élu(e)s, vous avez devant vous des projets de règlements qui, s'ils sont adoptés, vont permettre l'édification du complexe immobilier le Phare. C'est une grande responsabilité sur vos épaules. Puisque vous recommandez que ces projets de règlements soient adoptés, cela signifie que vous êtes enthousiastes face au Phare. Si c'est le cas vous avez dû consulter des documents auxquels nous n'avons pas accès, car force est de constater que ce projet ne suscite pas d'enthousiasme dans notre quartier.

Comme cela sera indiqué dans le présent mémoire, il nous a été impossible de trouver des textes qui démontrent les qualités environnementales ou urbanistiques de ce projet et qui donneraient des arguments pour améliorer l'acceptabilité de ce projet parmi nos concitoyens. De plus, dans le même ordre d'idée, on ne nous a même pas donné accès aux arguments qui ont convaincu les membres de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec de donner un avis favorable à la réalisation du phare.

Mesdames et messieurs les élu(e)s, nous avons assisté assidûment à toutes les rencontres qui concernent ce projet. Autant celles de juin 2018 présentées par le Groupe Dallaire que celles présentées en octobre et novembre 2018. Nous avons consulté tous les documents pertinents et, malgré cet intérêt aucun des 7 membres du CA de notre conseil de quartier n'est convaincu que ce projet mérite d'aller de l'avant.

Au CA, nous sommes particulièrement intéressés par la nouvelle approche de participation citoyenne mise de l'avant par la ville de Québec dans le cadre des discussions entourant le projet de loi 122. Malheureusement, nous constatons que les principes à la base de cette nouvelle approche de participation citoyenne n'ont pas été respectés dans le cadre de ce projet.

Mesdames et messieurs les élu(e)s, il y a un an vous avez parcouru notre quartier pour nous convaincre de vous appuyer pour diriger notre ville. Je vous recommande de vous replacer dans le même état d'esprit pour nous convaincre de la valeur de ce projet. Rencontrez les citoyens et citoyennes, participez aux CQ, organisez des sessions d'échange. Actuellement, le phare ne jouit pas de l'acceptabilité qui correspond à son ampleur.

Une de nos inquiétudes porte sur les conséquences de la réalisation de ce projet pour les futures discussions d'urbanisme qui se feront par le biais de la présentation d'un programme particulier d'urbanisme. Plusieurs citoyens et citoyennes nous ont confié qu'ils se sentent « trahis » par le non-respect de certains paramètres qui avaient été établis suite aux consultations très élaborées en 2012 et qui avaient conduit au compromis issu de cette consultation et qui est quantifié par les paramètres que l'on retrouve dans les grilles de spécification des zones couvertes par le PPU. N'y a-t-il pas danger que les citoyens et citoyennes deviennent méfiants lors de la prochaine opération PPU?

Mesdames et messieurs les élu(e)s, à grand projet grands efforts, il vous faut convaincre les citoyens du bien-fondé du Phare. Il y a un an, vous nous avez convaincu de vous supporter. Il vous faut refaire les mêmes efforts pour que les citoyens supportent le projet que vous appuyez.

Merci de votre attention

Bernard Drouin  
Président, Conseil de quartier de Saint-Louis.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1- INTRODUCTION.....</b>	<b>p.1</b>
<b>2- LA CONSULTATION MENÉE SUR LES PROJETS DE RÈGLEMENTS : UNE DÉMARCHE INSATISFAISANTE.....</b>	<b>p.1</b>
<b>3- LA DÉCISION D'ADOPTER LES RÈGLEMENTS SERAIT IRRESPECTUEUSE.....</b>	<b>p.4</b>
<b>4- RIEN DE CONVAINQUANT SUR LA VALEUR DE « SIGNATURE » DU PROJET.....</b>	<b>p.5</b>
<b>5- PRÉOCCUPATIONS ET INQUIÉTUDES.....</b>	<b>p.6</b>
<b>5.1- Un projet qui met en évidence le défi que représente la densification.....</b>	<b>p.6</b>
<b>5.2- Le Plateau centre de Sainte-Foy, un chantier de 10 ans.....</b>	<b>p.6</b>
<b>5.3 La sécurité des piétons et cyclistes.....</b>	<b>p.7</b>
<b>5.4 La circulation automobile.....</b>	<b>p.8</b>
<b>5.5 La qualité de vie des citoyens.....</b>	<b>p.9</b>
<b>5.6 Les débordements de la circulation de transit dans les rues de circulation locale.....</b>	<b>p.9</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>p.10</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>p.11</b>

## 1- INTRODUCTION

La Ville de Québec a invité la population à participer à une consultation publique portant sur des modifications réglementaires contenues dans les projets de règlements RVQ 2604 et RVQ 2689. L'adoption des mesures qu'ils contiennent permettrait la construction du projet Le Phare tel que présenté à la population. Le site où il serait érigé fait partie du territoire couvert par le Conseil de quartier de Saint-Louis (CQSL).

Le CQSL a pour mandat notamment d'émettre des recommandations sur les projets de modifications aux règlements d'urbanisme et de donner avis au conseil de la ville ou au conseil d'arrondissement sur toute matière concernant le quartier.

Étant donné son mandat, le CQSL a porté attention au projet Le Phare. Les administrateurs(trices) du CQSL ont assisté aux séances d'information tenues par le promoteur les 19-20 juin 2018, puis à celles tenues par la Ville les 28-29 octobre 2018, ainsi qu'à la séance de consultation publique du 21 novembre 2018.

**Sur la base des renseignements obtenus et après délibérations, le conseil d'administration du CQSL a décidé de recommander au Conseil de la Ville de ne pas adopter les projets de règlements RVQ 2604 et RVQ 2689. Le présent mémoire expose les motifs de cette décision.**

## 2- LA CONSULTATION MENÉE SUR LES PROJETS DE RÈGLEMENTS: UNE DÉMARCHE INSATISFAISANTE

À l'issue d'un large débat concernant, entre autres choses, le pouvoir décisionnel des conseils municipaux et le contrôle citoyen sur ces derniers, l'Assemblée nationale adoptait en 2017 la *Loi visant principalement à reconnaître que les municipalités sont des gouvernements de proximité et à augmenter à ce titre leur autonomie et leurs pouvoirs* (Projet de loi 122). Celle-ci est venue « corriger des difficultés associées aux procédures de consultation prévues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* en favorisant le développement de meilleures pratiques d'urbanisme participatif.» (<https://www.mamh.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-delaboration-dune-politique-de-participation-publique/>).

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) incorpore donc maintenant des mesures qui visent à assurer la participation des citoyens dans les décisions d'urbanisme. Elle dicte à cet égard que les objectifs de la participation publique sont notamment :

- la consultation des citoyens en amont de la prise de décision;
- la diffusion d'une information complète, compréhensible et adaptée aux circonstances;
- l'attribution aux citoyens d'une réelle capacité d'influence.

Le Conseil de quartier St-Louis est d'avis que la consultation menée par la Ville sur le projet Le Phare ne respecte pas les objectifs de la participation publique<sup>1</sup>:

- La Ville a tenu une assemblée de consultation sur des projets de règlements qu'elle a adoptés. Ceux-ci visent à autoriser un projet immobilier en liant son promoteur à une série de normes et mesures qui coïncident aux caractéristiques de son projet. Qu'un promoteur soit maintenant prêt à être ainsi lié montre que son projet est à un stade avancé de préparation. À un tel stade d'avancement, la capacité d'influence des citoyens, qu'elle soit positive ou négative, est restreinte voire nulle.

À cet égard, le *Groupe de travail pour un cadre de référence en matière d'urbanisme participatif*<sup>2</sup> indiquait dans son rapport à propos de la consultation après l'adoption de projets de règlements : « Une telle consultation tardive, sans démarche de participation préalable, est susceptible de cristalliser les oppositions au projet plutôt que faciliter la concertation. » (p. 18). Le rapport *Bâtir un partenariat performant entre les citoyens et les élus dans la poursuite de l'intérêt collectif* remis au caucus des grandes villes de l'Union des municipalités du Québec indique que cette façon de faire « ...soulève également, dès les premières étapes du cheminement de la modification projetée, la contestation populaire en ce qu'elle ne permet pas aux citoyens de participer à la prise de décision et de pouvoir ou même d'espérer l'influencer; une telle dynamique ne lui laisse, comme seul autre recours, que celui de s'opposer au projet de modification. » (p.6).

- Préalablement à l'adoption des projets de règlements, la Ville a tenue deux assemblées d'informations et d'échanges. On peut comprendre que la Ville ait visé de favoriser l'expression de propositions, questions ou inquiétudes ainsi que leur prise en considération dans l'élaboration du projet Le Phare. Force est d'admettre que les échanges ont pris une tournure différente, la plupart des propos alors tenus n'étant que des oppositions ou des appuis au projet.

Il était illusoire que ces assemblées soient l'occasion d'échanges productifs. En effet, avant même la tenue de ces assemblées, le maire a dit, et répété, qu'il trouvait que le projet était acceptable et que la Ville allait le rendre possible. Cela met encore en échec le respect du principe voulant que les citoyens doivent pouvoir s'exprimer dans un cadre où ils peuvent croire qu'ils y ont une réelle capacité

---

1- Bien que la modification à la LAU soit récente, les objectifs de la participation publique étaient connus de la Ville alors que le projet Le Phare était en préparation. Par exemple, ils sont recommandés dans un rapport remis en 2008 au caucus des grandes villes de l'Union des municipalités du Québec et intitulé « Bâtir un partenariat performant entre les citoyens et les élus dans la poursuite de l'intérêt collectif » (Rapport L'Allier). La Ville est membre de ce caucus.

2 - Le groupe de travail a été mis sur pied par le ministre des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire. Il était formé de représentants du ministère, de la Fédération québécoise des municipalités, de l'Union des municipalités du Québec, de la Ville de Montréal, de la Ville de Québec, de l'Institut du Nouveau Monde et de Vivre en Ville.

d'influence. Sur ce sujet, le *Groupe de travail pour un cadre de référence en matière d'urbanisme participatif* indiquait : « Une politique (de participation publique) devrait prévoir que le conseil de la municipalité s'engage à ne pas adopter le projet soumis à la participation publique tant que la démarche de participation n'est pas achevée et que la municipalité n'a pas procédé à une rétroaction sur celle-ci. » (p. 18).

- La tenue des assemblées d'information et de consultation dans un stade avancé du projet ainsi que la position fermement exprimée du maire en faveur du projet mettent en échec cet autre principe de la participation publique voulant que la consultation des citoyens doit se tenir « en amont » des décisions.

Des critères déterminent ce qu'est l'amont d'une décision. Rappelons qu'une consultation en amont est nécessairement faite alors que les citoyens ont une réelle capacité d'influence. Par ailleurs, dans le mémoire présenté par la Ville de Québec lors des consultations sur le Projet de loi 122, le maire y conclut qu'« associer le citoyen à la prise de décision, c'est le mettre à contribution avant que la décision ne soit prise, dès le début des discussions quant à l'opportunité d'un projet de modification.»<sup>3</sup> (nous soulignons).

- Par souci de compréhension et en qualité d'instance conseil de l'arrondissement Saint-Foy-Sillery-Cap-Rouge et de la Ville, le CQSL a demandé des renseignements à la Ville et soumis des sujets de réflexion en disant souhaiter rencontrer ses représentants (voir les questions en annexe). Nous sommes en attente de savoir si la Ville acquiescera à notre demande.

Le CQSL a aussi demandé de prendre connaissance des conclusions et de l'argumentaire de la Commission d'urbanisme et de conservation de la Ville de Québec (CUCQ) qui l'aurait mené à approuver Le Phare. La Ville a répondu négativement à notre demande. Le CQSL est conscient que la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* comporte des interdictions de divulguer certains renseignements. Le CQSL est également conscient que la CUCQ a possiblement utilisé et inclus dans son avis des renseignements visés par ces interdictions. Cependant, il est fort douteux que l'entièreté du contenu de l'avis de la CUCQ ne puisse être divulguée sans enfreindre les interdictions. Enfin, il est à remarquer que le CQSL ne demandait pas d'avoir copie de l'avis de la CUCQ. Donner des explications verbalement aurait pu suffire.

---

3 - Cette phase est un extrait du rapport *Bâtir un partenariat performant entre les citoyens et les élus dans la poursuite de l'intérêt collectif* remis à l'UMQ en 2008 (p.24).

Les questions posées par le CQSL portent toutes sur des sujets en lien avec les compétences de la Ville et avec le projet Le Phare. Elles n'ont rien de frivole. Le CQSL n'a demandé que des renseignements vraisemblablement existants et à portée de main. Il n'a pas demandé de renseignements futiles ou qui doivent rester confidentiels. Le suivi donné par la Ville à nos demandes met ainsi en échec le respect du principe voulant que la participation publique comporte la diffusion d'une information complète, compréhensible et adaptée aux circonstances. La rétention d'information ajoute le risque de créer de la suspicion.

### **3- LA DÉCISION D'ADOPTER LES RÈGLEMENTS SERAIT IRRESPECTUEUSE**

La Ville a mené une démarche exemplaire de participation publique lors de l'élaboration du Programme particulier d'urbanisme du Plateau centre de Sainte-Foy (séances de remue-méninges avec groupes cibles; colloques sur l'innovation; sondage en ligne; 1000 personnes ont participé aux assemblées publiques; une soixantaine de mémoires ont été déposés; 200 modifications ont été apportées à la proposition de PPU avant son adoption). La hauteur maximale des édifices fut l'un des principaux sujets de préoccupations des citoyens. Son contenu représente un compromis que la Ville a adopté en rassurant les citoyens que « Le PPU guidera l'action de la Ville pour les 20 prochaines années. » (p.6).

Les projets de règlements RVQ 2603 et RVQ 2689 auraient pour effet de rendre possible la construction de deux bâtiments qui excèdent la hauteur maximum de 110 mètres prévue dans le PPU. L'adoption des règlements viendrait donc briser le compromis fait par la Ville en respect des préoccupations exprimées par ses citoyens.

Force est d'admettre que l'adoption des règlements sera génératrice de frustration chez la population du secteur visé par le PPU, et que cette frustration sera légitime. Force est d'admettre également que la population de la Ville aura perçu que le projet Le Phare serait accepté tel quel par la Ville, peu importe les consultations.

L'adoption des règlements aurait aussi un effet de précédent. Elle ouvrirait à la possibilité que le développement du secteur puisse prendre une tournure qui remet en question celle promise par la Ville et à laquelle les citoyens ont adhéré. Cela minera la confiance de ces derniers. Des promoteurs moins enclins d'être à l'écoute des citoyens y verront un signal favorable à leur endroit.

Les représentants de la Ville ont expliqué que le projet respecte la densité prévue au PPU et que pour une même superficie totale de plancher, la construction en hauteur offre l'avantage de libérer des espaces au sol. La densité qu'un projet de construction

peut amener est plus que ses seules caractéristiques physiques visées par un PPU (empreinte au sol, ratio de planchers, etc.). La densité d'un projet immobilier se mesure aussi en fonction de la taille et du type de population qui le fréquentera (résidents, travailleurs, clients, visiteurs, etc.). L'avènement ou la croissance de l'achalandage et des activités nocturnes sont également des éléments à prendre en considération<sup>4</sup>. C'est cette densité qui est aujourd'hui préoccupante et à propos de laquelle le CQSL déplore l'absence de consultation et veut faire part de ses préoccupations et inquiétudes. Dans cet ordre d'idée, il n'y a pas eu de démonstration que la construction de la superficie totale de planchers que comporte Le Phare serait nécessaire, ou qu'en faire moins compromettrait la faisabilité d'un projet.

#### **4- RIEN DE CONVAINQUANT SUR LA VALEUR DE « SIGNATURE » DU PROJET**

Le CQSL fait sienne la volonté qu'un immeuble situé à la principale porte d'entrée de la Ville ait valeur de « signature ». Or, nonobstant la hauteur de 65 étages et la vocation de production de la salle de spectacle, il n'y a pas eu de démonstration que le projet comporte des caractéristiques qui en font une signature.

Au plan symbolique, aucune caractéristique n'a été présentée comme représentative d'une spécificité de la Ville de Québec. Mise-à-part la vocation de production de la salle de spectacle, il n'y a pas eu de mentions de performances supérieures ou d'innovations, que ce soit dans la conception, la construction ou l'exploitation des bâtiments. Dans cet ordre d'idées, il a été expliqué que le projet reposait sur le concept « live, work and play ». Ce concept n'est pas nouveau. Il n'y a pas de démonstration s'il a été mis en forme d'une manière qui serait originale, innovatrice.

En raison de son impact sur la silhouette de la Ville, la hauteur de la tour no 1 serait le principal sinon le seul élément « signature » du projet. Il est incertain si cet impact est positif ou négatif. Il y a peut-être autant de villes où des édifices en hauteur font signature que de cas où ceux-ci sont proscrits précisément pour conserver la signature d'une ville. Chose certaine, le seul fait d'avoir 65 étages ne confère rien de distinctif à un bâtiment.

Le projet Le Phare aurait reçu un avis favorable de la Commission d'urbanisme et de conservation de la Ville de Québec. Ce seul fait est insatisfaisant pour se convaincre

---

4- C'est lors de l'élaboration d'un projet de construction qu'il est possible de prévoir, avec exactitude, l'impact sur la densité d'un secteur. Une prévision faite sur la base seulement des mesures contenues dans le PPU comporteraient des incertitudes en raison, par exemple, de la multiplicité des usages du sol et combinaisons d'usages qui sont possibles.

que le projet possède un caractère de signature. C'est sont les arguments de la Commission qui pourraient être convaincants.

Pour combler l'ambition que soit érigé un bâtiment aux performances distinctives et qui ferait la fierté des citoyens de Québec, il aurait été avisé de tenir un concours d'architecture. Un dialogue « en amont » aurait pu être mené avec la population pour convenir des attentes et critères d'évaluation. La population aurait ensuite pu exprimer des préférences parmi les propositions reçues.

Enfin, il n'a pas été démontré que les règles d'urbanisme en vigueur empêcheraient la réalisation d'un projet signature.

## **5- PREOCCUPATIONS ET INQUIETUDES**

### **5.1- Un projet qui met en évidence le défi que représente la densification**

Le CQSL considère que la densification du milieu bâti est nécessaire pour contrer les effets de l'étalement urbain, dont les impacts environnementaux (gaz à effet de serres, conversion de terres agricoles de manière irréversible, etc.) et pour mieux gérer les finances publiques en maximisant les investissements en infrastructures et en rentabilisant celles existantes tels aqueduc, transports en commun, services incendie, etc. L'adhésion à cet objectif comporte implicitement l'acceptation que le milieu subira des changements. Cette acceptation des changements repose sur la condition que ceux-ci soient garants du maintien de la qualité de vie du milieu voire de son amélioration.

Le Projet le Phare met en évidence l'ampleur du défi que représente la densification du secteur centre du Plateau de Sainte-Foy. Le CQSL éprouve en l'occurrence d'intenses inquiétudes concernant les répercussions que le Phare aurait sur le milieu dans lequel il s'insérerait.

### **5.2- Le Plateau centre de Sainte-Foy, un chantier de 10 ans**

Le Plateau Centre de Ste-Foy sera un immense chantier de construction durant une décennie. Les citoyens en subiront les nuisances, contraintes, entraves et autres désagréments au cours de toutes ces années.

Les inconvénients seront particulièrement ressentis par les citoyens demeurant près de l'Ilot des Gouverneurs, site de la construction du complexe Le Phare. Ces inconvénients seront exacerbés du fait que, parallèlement à la construction du Phare, la ville procédera à la réalisation de plusieurs réaménagements majeurs à son réseau municipal ainsi qu'aux travaux de mise en œuvre du tramway et du trambus. À ces travaux s'ajoutent la reconstruction des ponts d'étagement du

boulevard Quatre-Bourgeois surplombant le boulevard Henri IV et très probablement, des réaménagements à l'échangeur nord des ponts de Québec.

Malgré que la ville doive procéder aux travaux inhérents au tramway, le projet Le Phare ajoute une pression supplémentaire à la ville pour la réalisation de ses travaux routiers visant notamment à satisfaire un trafic automobile croissant relié à ce projet.

Un élément aggravant et à ne pas sous-estimer sont les travaux requis à la mise en place des assises du tramway qui nécessiteront le déplacement de conduits souterrains d'aqueduc, d'égout et autres services publics (téléphone et/ou câble) pouvant mettre en péril la continuité de service du tramway. Ces travaux s'étendront de Charlesbourg à Cap-Rouge y incluant les boulevards Laurier, Lavigerie et Quatre-Bourgeois.

Tous ces travaux planifiés par la ville (2019-2026), le promoteur (2019-2026 pour les tours 1 et 3) et le MTQ (échancier à venir), doivent être réalisés dans un horizon très court (7 ans) et dont la durée réelle est dépendante de divers facteurs difficilement prévisibles telles une conjoncture économique défavorable, une rareté de main-d'œuvre, etc.

### **5.3- La sécurité des piétons et cyclistes**

Il est déjà hasardeux pour les piétons et cyclistes de traverser les intersections sur les boulevards Laurier et Hochelaga, particulièrement celle de Lavigerie. Une forte concentration d'étudiants, qui fréquentent l'école de Rochebelle, doivent traverser quotidiennement ces intersections.

Les projets du promoteur ne précisent aucune infrastructure particulière en vue d'assurer la sécurité des piétons et cyclistes de ce secteur pendant et après les travaux. En ce qui a trait à la Ville, la seule infrastructure prévue pour desservir ce secteur est l'ajout d'une bande cyclable qui sera intégrée au projet de réaménagement du boulevard Hochelaga (2020-2022) entre l'autoroute Robert Bourassa et la rue Gabriel-Dumont. Une partie des budgets qui seront injectés aux divers travaux routiers de la ville pourrait être réservée et dédiée à augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes du secteur Le Phare.

Le réaménagement du boulevard Hochelaga est peu rassurant pour les cyclistes car ils devront partager la chaussée avec 6 voies de véhicules routiers (4 pour les autos, 2 pour le transport en commun). Mentionnons aussi que cette artère constitue le plus court trajet pour relier l'Université Laval et le secteur ouest de la

ville dont Le Phare, tout en facilitant l'interconnexion avec la piste cyclable en devenir sur la route de l'Église (2019-2020).

Le CQSL est d'avis que la ville devrait saisir l'occasion de doter le boulevard Hochelaga d'une piste cyclable sécurisée entre l'autoroute Robert-Bourassa et la rue Gabriel-Dumont. La presque totalité des terrains bordant le côté nord de ce boulevard sont du domaine public (Université Laval, ministère de la Défense nationale, ville de Québec, Commission scolaire des Découvreurs).

#### **5.4- La circulation automobile**

Le CQSL est d'accord avec la densification du secteur Plateau centre de Ste-Foy qui, tout en permettant notamment de limiter l'étalement urbain, facilitera la création de milieux de vie de proximité tout en réduisant la dépendance à l'automobile et son empreinte environnementale.

Dans ce secteur, les problèmes reliés à l'automobile sont particulièrement importants à la jonction de l'échangeur nord des ponts de Québec et le réseau routier municipal de la Ville, soit à l'endroit même où sera érigé le projet Le Phare. Cette zone est enclavée entre l'autoroute Henri-IV et deux boulevards fort achalandés que sont Laurier et Hochelaga, déjà saturés à 103 % en heure de pointe. De plus, l'avenue Lavigerie qui est la seule voie d'accès à ces deux boulevards à partir de l'Îlot des Gouverneurs est déjà à saturation.

La ville a procédé à une simulation des impacts routiers de ce projet (achalandage, degré de saturation, temps de déplacements, etc.) et les résultats sont loin d'être rassurants. Malgré des travaux routiers majeurs (modifications de la géométrie des rues), la mise en service du réseau de transport structurant dont le tramway, une augmentation à 25 % de la part modale du transport en commun incluant l'intégration par les citoyens (2026-2029) de nouvelles habitudes de déplacements (+ 3 %) et un réaménagement de l'échangeur nord des ponts, le boulevard Hochelaga demeurera toujours saturé en heure de pointe en 2029 (pointe A.M : 127 % vers l'est et 98 % vers l'ouest). L'étude prévoit que 1200 véhicules de plus circuleront dans le quartier durant les heures de pointes en raison de la présence du Phare.

La ville n'a déposé que les résultats de l'étude de circulation et non l'étude elle-même. Quels sont les scénarios simulés, les paramètres utilisés (optimistes et pessimistes), etc. ? À titre d'exemple, pour la période de l'étude (2019 à 2029), quelle est la croissance anticipée (habitations, bureaux, hôtellerie, etc.) pour le secteur, autre que le projet Le Phare?

Quel que soit le projet de développement, le CQSL insiste que la densification du secteur Plateau centre de Sainte-Foy est indissociable de l'implantation d'un système robuste de transport en commun qui dessert tout le territoire de la ville. Pour ne pas annuler les efforts des citoyens de Québec dans la lutte contre les effets de l'étalement urbain et rentabiliser leur investissement, un système robuste sur la rive-sud et solidement interconnecté à celui de la rive-nord est autant nécessaire. Rappelons qu'une population très nombreuse du plateau de Sainte-Foy habite à proximité de plusieurs boulevards et autoroutes tous reliés à l'échangeur nord des ponts. La croissance continue du trafic automobile est une menace à la qualité de leur milieu de vie.

### **5.5- La qualité de vie des citoyens**

Les citoyens du Plateau centre de Sainte-Foy devront s'intégrer à une nouvelle trame urbaine qui se dessine suite à la construction potentielle de tours (habitations et bureaux) de plus en plus élevées (30 étages et plus). La multiplication de ces tours modifie le tissu social (types de résidents), le style de vie du quartier et favorise peu la mixité sociale (inaccessibilité pour les personnes moins aisées, très peu de jeunes familles, etc.).

Les plus impactés seront les citoyens de la rue des Châtelets. Leur milieu de vie sera longtemps et intensément perturbé durant les travaux routiers et la construction du projet Le Phare. Une fois les travaux terminés, ils seront confrontés quotidiennement aux inconvénients dus à l'augmentation des déplacements routiers en provenance ou en direction du boulevard Hochelaga suite au nouvel accès prévu à ce boulevard via la rue des Châtelets. Aucune étude n'a été effectuée pour évaluer l'ampleur de ces perturbations ni leurs possibles effets.

### **5.6- Les débordements de la circulation de transit dans les rues de circulation locale**

La circulation de transit déborde actuellement à maints endroits dans les rues de circulation locale du Plateau centre de Sainte-Foy. Les travaux annoncés risquent d'augmenter de façon significative ces débordements par les automobilistes qui tenteront d'éviter les bouchons de circulation ou de contourner les entraves à la circulation.

Le CQSL déplore que les études de circulation ne montrent pas si les améliorations que la Ville propose de faire au réseau routier élimineront ces débordements. Aucune mesures temporaires d'atténuation ne sont proposées

pour empêcher que les entraves faites à la circulation durant les travaux ne viennent accentuer le problème.

## **CONCLUSION**

Le Conseil de quartier de Saint-Louis a résumé dans ce texte l'essentiel de ses inquiétudes et objections à l'approbation des règlements RVQ 2604 et 2689. Nous demandons que les élu(e)s de notre ville n'approuvent pas ces règlements avant d'avoir fourni des efforts marqués pour faire en sorte que l'acceptabilité soit à la hauteur de l'ampleur du projet.

## ANNEXE

**29 OCTOBRE 2018**

**CONSEIL DE QUARTIER SAINT-LOUIS**

**DEMANDES ADDITIONNELLES D'ÉCLAIRCISSEMENT**

**À QUI DE DROIT, AFIN DE PRÉCISER QUELQUES ÉLÉMENTS IMPRÉCIS CONCERNANT LE PROJET LE PHARE, NOUS DEMANDONS QU'ON NOUS TRANSMETTE LES RÉPONSES AUX QUESTIONS QUI APPARAISSENT CI-DESSOUS.**

**MERCI DE VOTRE COLLABORATION**

**LE CA DU CQ SAINT-LOUIS**

### **ÉTUDE DE CIRCULATION**

1- L'objet de l'étude de circulation est de « Mesurer les impacts en matière de circulation sur le réseau routier municipal qui sont associés à la mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy ».

L'étude tient-elle compte des projets immobiliers réalisés récemment, ou prévus, dans le secteur central de Sainte-Foy (ex : Sommet 3V)? Tient-elle compte des potentiels de développements (ex : secteur de l'Aquarium)?

2- Les ponts et l'échangeur routier nord, lesquels sont sous la responsabilité du Ministère des Transports, sont régulièrement congestionnés durant les heures de pointe, particulièrement celui de l'après-midi. Le trafic s'en trouve perturbé jusque sur le réseau de rues municipales, dont des rues de circulation locale.

Compte tenu du dernier énoncé de la conclusion de l'étude, soit « *La performance attendue à la période de pointe de l'après-midi est appelée à se détériorer en fonction du niveau de congestion observé sur les approches aux ponts* », doit-on comprendre que :

- les performances du réseau routier établies dans l'étude (temps de parcours, vitesse, etc.) sont idéales, soit sans les impacts des congestions issues de l'échangeur nord?

- malgré les travaux que fera la Ville, le réseau routier municipal ne gagnera pas en performance à moins d'une amélioration de la capacité des ponts et de l'échangeur qui leur donnent accès et/ou d'une diminution de la croissance du nombre de véhicules en transit vers la rive sud?

3- Combien de déplacements routiers auront le Phare pour destination et origine aux diverses dates de référence utilisées dans l'étude (2022, 2026 et 2029)?

Des mesures seront-elles prises pour maximiser la part modale des occupants du Phare (résidents, travailleurs, clients) au transport en commun ?

4- Le site de l'Îlot des gouverneurs, où sera construit Le Phare, est essentiellement desservi par 2 boulevards, soit Laurier et Hochelaga. En 2011 et 2012, le réseau routier du plateau centre de Ste-Foy, dont le boul. Laurier, était en voie d'atteindre son seuil de saturation (ex. PPU, p. 29). En vue de mieux saisir les impacts du projet Le Phare sur la circulation et la congestion routières dans ce secteur :

- a. Quels est le nombre de véhicules routiers en heures de pointe (A.M. et P.M.) aux carrefours principaux (ex. Laurier-Lavigerie et Lavigerie-Hochelaga) pour les dates de référence utilisées dans l'étude, soit 2018 (situation actuelle), 2022, 2026 et 2029?
- b. Quelles hypothèses sous-tendent la croissance ou la décroissance de ce nombre de véhicules pour ces mêmes dates?
- c. Pour ces dates également, quels sont les impacts sur la longueur des files d'attente et la durée de la période de pointe (A.M. et P.M.) pour les boulevards Laurier et Hochelaga?

5- En quoi la nouvelle géométrie des rues, dont Lavigerie (5 voies), Laurier (3 voies dans chaque direction), trémie (Lavigerie), réaménagement du boulevard Hochelaga et un accès au boul. Hochelaga via Des Châtelets), permettra d'accroître la capacité du réseau et de diminuer la congestion routière du secteur compte tenu que :

- le boulevard Laurier a déjà 6 voies (3 dans chaque direction);
- le boulevard Hochelaga a déjà 4 voies et qu'il est envisagé d'y réserver des voies pour le Trambus et certains parcours express;
- l'ajout de voies sur Lavigerie (5 voies au lieu de 4) ne diminue en rien les problèmes de congestion sur Laurier et Hochelaga ?

6- Le réseau de rues locales fait déjà face à des problèmes de circulation de transit. Des mesures sont-elles prévues pour empêcher l'augmentation de cette circulation de transit? Mentionnons que l'étude prévoit une détérioration de la performance du réseau routier durant la réalisation des travaux, soit jusqu'en 2026. Qu'en sera-t-il après cette date dans l'éventualité où, comme le prévient l'étude, le niveau de congestion sur les approches des ponts viendrait de nouveau réduire la performance du réseau lors de la pointe de l'après-midi?

7- Quel sera le nombre total de cases de stationnement autorisées par la Ville? Quels seront les maximum par type d'usage (bureau, commerce, hôtel, salle de spectacle, logements) ou par bâtiment?

#### **IMPACT FISCAL**

1- L'étude ne tient pas compte des dépenses d'immobilisations. Elle indique à cet égard comporter des limitations découlant de « la fiabilité des informations disponibles sur la capacité actuelle des équipements. ». Des analyses de sensibilité auraient toutefois permis « d'effectuer une meilleure évaluation du risque en précisant l'impact sur les résultats d'une modification de certains paramètres ».

Y-a-t-il des équipements dont il a été possible de vérifier s'ils ont ou non la capacité de satisfaire la demande générée par le Phare? Quel a été le contenu des analyses de sensibilité? Est-il possible de les consulter? La Ville ferait-elle les mêmes travaux routiers en l'absence du projet de Phare?

2- Le Phare serait générateur de revenus nets pour la Ville. La Ville a-t-elle prévu d'en utiliser une partie pour faire en sorte que la densification du secteur centre de Sainte-Foy puisse représenter un gain pour les résidents du secteur en terme de qualité de vie (ex : amélioration des installations favorisant les déplacements actifs alternatifs; aménagement d'ilots verts)?

3- Y aura-t-il un partage des coûts de construction et des coûts exploitation de la partie de l'immeuble du Phare qui servira de pôle d'échange du réseau de transport structurant? Quel sera le cadre juridique en vertu duquel les installations seront exploitées, entretenues?

### **ÉTUDE DES NUISANCES**

1- Cette étude fait un survol général et exhaustif des problématiques reliées aux nuisances sur le voisinage d'un chantier de construction d'envergure. Elle présente également un ensemble de correctifs ou mesures de contrôle pouvant être mis en place par le promoteur. Cette étude a le bénéfice de brosse un tableau complet des nuisances potentielles et de leurs impacts mais n'engage en rien le promoteur du projet et ne présente aucunement ce qui sera réellement mis en place pour amoindrir ou éliminer ces nuisances.

Une solution proposée dans cette étude est de mettre en place des moyens de communication pour tenir informés les citoyens, dont ceux particulièrement affectés par ces nuisances, du déroulement des travaux générant des nuisances, des correctifs mis en place, etc., et un processus de traitement des plaintes.

a) Y aura-t-il un processus suivant lequel la Ville et le promoteur feront un suivi conjoint de leurs travaux pour minimiser les impacts nuisibles pour les résidents et sur la circulation? Les citoyens y seront-ils impliqués ?

b) L'étude réalisée par le promoteur mentionne notamment que les déblais rocheux dus à l'excavation pourraient être concassés sur place. Est-ce que la ville autorise cette façon de faire?

2- La construction du Phare et les travaux sur le réseau routier entraîneront simultanément des entraves qui « boucleront » le secteur de la rue des Châtelets. Des mesures seront-elles prises pour que les résidents puissent sortir ou accéder à leur lieu de résidences avec facilité et sans dangers?

## **ANALYSE ÉCONOMIQUE DE L'IMPACT SUR LE MARCHÉ RÉSIDENTIEL**

Aucune question pour la ville à ce moment-ci

## **ANALYSE ÉCONOMIQUE DE L'IMPACT DU PROJET LE PHARE SUR LE MARCHÉ DES BUREAUX**

1- En autorisant la construction d'un complexe pouvant accaparer la totalité de la demande nouvelle (90 653 m<sup>2</sup> d'espaces de bureaux pour une demande annuelle de 11 600 m<sup>2</sup>), la Ville procure un avantage substantiel à un seul promoteur. Est-ce que cela risque de nous priver d'une saine concurrence (génératrice de projets novateurs) dans le domaine du marché des bureaux dans l'axe Laurier/Grande Allée pour les 10 prochaines années au minimum ?

## **IMPACT SUR LA VALEUR DES PROPRIÉTÉS UNIFAMILIALES**

1- La construction seule d'un complexe immobilier de l'envergure du phare diminuerait probablement la valeur de certaines propriétés, particulièrement les propriétés unifamiliales situées dans un périmètre restreint autour du phare. Est-ce que cette tendance sera inversée compte tenu de la proximité du tramway ?

## **DIVERS**

1- Quelles normes des règlements d'urbanisme en vigueur régissent la densité d'occupation du secteur et comment le Phare s'y conforme-t-il?

(La densité d'occupation qu'aura le Phare serait-elle permise conformément aux normes contenues dans les règlements d'urbanisme présentement en vigueur? Quelle est cette densité comparativement à ces normes?)

2- L'intégration au Phare d'un pôle d'échanges souterrain de transport en commun avec accès au tramway est une amélioration significative pour les résidents du secteur. C'est aussi une nécessité pour atténuer l'impact à la hausse de la demande en transport que le Phare générera.

2- Pour les résidents du secteur de la rue des Châtelets (en plus de subir les inconvénients d'un chantier de construction étalé sur 10 ans), comment concilier le projet Le Phare et la vision d'aménagement du PPU plateau centre de Sainte-Foy dont l'objectif était de faire du secteur un centre urbain dense, mixte, habité et vivant, où la qualité de vie prédomine?

3- La Ville a-t-elle demandé au promoteur qu'il fasse des propositions pour faire en sorte que la densification puisse représenter un gain pour les résidents du secteur en termes de qualité de vie (ex : privilèges pour accéder à des commodités du Phare)?