



MÉMOIRE

déposé dans le cadre de la consultation sur le
Schéma d'aménagement et de développement /révisé

21 AOÛT 2017

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
1. L'aménagement et le développement	4
1.1 L'aménagement du territoire et la mobilité durable	4
1.2 La création de milieux de vie complets et de courtes distances	4
1.3 L'aménagement du territoire et le transport collectif	6
1.4 L'aménagement du territoire et le transport actif	6
2. La croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité	7
2.1 Le périmètre d'urbanisation	7
2.2 Les terres agricoles	7
2.3 Le solde migratoire négatif	8
2.4 Autres considérations	9
3. La valorisation et préservation du patrimoine et des milieux d'intérêt	10
3.1 La valorisation des espaces verts	10
3.2 Les arbres	10
4. a protection des personnes et des biens	10
4.1 Les contraintes naturelles	10
4.1.1 Les tremblements de terre	11
4.2 Les contraintes anthropiques	11
4.2.1 Le bruit et la pollution atmosphérique	11
4.2.2 L'oléoduc Énergie Est	12
4.2.3 Les changements climatiques	12
4.2.4 Le plan de gestion des matières résiduelles	13
5. Les grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation	13
5.1 Le périmètre d'urbanisation	13
5.2 Les stationnements	13
6. Mise en œuvre du Schéma d'aménagement et de développement	13
Conclusion	15
Liste des recommandations	

INTRODUCTION

Le Conseil de quartier de Saint-Louis (CQSL) est l'un des 27 conseils de quartier de la Ville de Québec et représente les citoyens du secteur Saint-Louis-de-France, Sainte-Ursule et du secteur nord du boulevard Laurier délimité globalement par l'avenue Wolfe et le chemin des Quatre-Bourgeois et du boulevard Pie-XII.

Le CQSL reconnaît l'importance du projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) qui permet à tous les citoyens de réfléchir aux enjeux de la vie urbaine à Québec. Nous réalisons que les choix qui seront faits par la Ville auront un impact majeur sur la qualité de vie de ses citoyens actuels et futurs.

Le CQSL est particulièrement sensible à la consultation SAD car il évoque un exercice similaire réalisé en 2012 lors du Plan particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy. Cinq ans après son dépôt, on attend l'amélioration de la qualité de vie que devait apporter le développement du secteur. On constate que la densification a rimé le plus souvent avec l'érection de tours d'habitation, l'abattage d'arbres matures, la disparition de commerces de proximité, l'augmentation du trafic de transit dans les rues résidentielles et peu ou pas d'espaces publics et d'aménagements piétonniers et cyclables sécuritaires.

Or, pour réaliser un aménagement et un développement du territoire réussis, le défi est le même pour le SAD que pour un PPU : le développement immobilier, le développement des espaces publics et les besoins en termes de qualité de vie des résidents doivent être menés de façon concurrente.

Le SAD doit être pour la ville de Québec le socle en matière de développement qui nous permettra de construire ensemble une ville nouvelle, fière de son patrimoine et fortement attractive par la qualité de son environnement naturel.(1) L'avenir collectif de la ville en dépend.

NOTE : Les considérations figurant dans le présent mémoire représentent la vision et les préoccupations du CQSL, et sont largement inspirées et extraites des documents suivants soit : le *Plan de mobilité durable de l'agglomération de Québec*, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMQ (PMAD)*, et le *Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie dans les municipalités*, DRSP, CIUSSS du Centre Sud de l'île de Montréal et Québec.

1. L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT

Le CQSL adhère au Projet de vision stratégique de la Ville de Québec dans les six éléments proposés: attractive, dynamique, performante, durable, résiliente, efficiente.

L'utilisation des expressions « résilience » et « résiliente » nous semble peu appropriée en regard de la qualification d'une ville ou d'une priorité d'intervention.

Par ailleurs, les besoins liés à la **qualité de l'environnement naturel**, tels que soulignés majoritairement par les citoyens lors de la consultation en ligne, sont un bon indicateur des valeurs préconisées par la population et devraient inspirer prioritairement la ville dans la vision de son développement.

1.1 L'aménagement du territoire et la mobilité durable :

«L'aménagement change les modes de transport.»¹

Pour le CQSL comme pour bon nombre de spécialistes d'ici et d'ailleurs, l'aménagement de la ville et la mobilité durable sont intimement reliés. **La mobilité durable ne pourrait donc se limiter aux seules considérations du transport collectif ou du transport actif ou de mesures d'atténuation de la circulation automobile.**

*Le thème de la planification des transports vu sous l'angle particulier de sa relation avec l'aménagement du territoire apparaît de plus en plus dans la documentation, qu'elle soit européenne, américaine ou canadienne. Il ne fait aucun doute **qu'un système de transport fait corps avec le milieu dans lequel il se développe et que l'évolution de l'un a une influence immédiate, importante et permanente***

¹ Alexandre Turgeon, Conférence Demain la ville, Musée de la Civilisation, 13.05.2017

sur l'autre.²

*La planification des transports devient donc **un exercice fondamental à effectuer à l'occasion de la révision d'un schéma d'aménagement qui est le lieu par excellence pour :***

- **développer une vision globale, cohérente et intégrée de l'aménagement du territoire, du développement régional et des transports ;**
- **tirer le meilleur parti possible des réseaux de transport existants ;**
- **s'assurer que les nouvelles infrastructures s'intègrent harmonieusement dans le milieu et de réduire les inconvénients pour la population riveraine.³**

1.2. La création de milieux de vie complets et «de courtes distances»

Le CQSL estime que de **créer des milieux de vie complets et de courtes distances** est un élément déterminant indispensable à la mobilité durable et démontre encore une fois le lien indissociable entre aménagement du territoire et mobilité durable.

C'est ainsi que comme la santé publique⁴ et la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), le CQSL reconnaît l'importance des principes suivants :

² *Guide de planification des transports et révision des schémas d'aménagement* Ministère des Transports, 1994, révisé mars 1995, page 1-1

³ *Guide de planification des transports et révision des schémas d'aménagement* Ministère des Transports, 1994, révisé mars 1995, page iii

⁴ *Les villes doivent mettre leurs mobilités en réseau*, Les Affaires, 17/06/2017, Ghislain Delabie, Ouishare, page 31

- **Proximité, densité** résidentielle et **mixité** des activités commerciales et de services.
- **Connectivité** du réseau de rues.
- **Variété** de typologie résidentielle favorisant le dynamisme local.
- Maintien et création des **services de proximité**.
- **Accessibilité** des pôles d'activités.
- **Sécurité réelle et perçue** (état des espaces adjacents au transport collectif, surveillance et entretien)

Comme plusieurs, le CQSL estime que :

- La **densification ne veut pas dire systématiquement de maximiser la compacité et la forte densité sur tout le territoire, mais plutôt de les moduler pour atteindre globalement les objectifs de réduction de la dépendance à l'automobile et de gaspillage environnemental;**⁵
- Opter pour la **mixité des fonctions urbaines, le développement et la densification des terrains déjà desservis par des infrastructures** (ex. développement des terrains intercalaires, des friches industrielles et des grands terrains institutionnels), ce qui contribue à réduire les distances entre les lieux de destination. **L'accès par le transport actif ou collectif aux commerces, aux services et aux lieux d'emplois s'en trouve amélioré, particulièrement si le réseau de rues est bien interconnecté et aménagé pour les déplacements actifs sécuritaires;**
- Favoriser une structuration du territoire qui augmente l'**accessibilité aux commerces et aux services de proximité;**

⁵ Guide sur les environnements favorables aux saines habitudes de vie dans les municipalités, DRSP, CIUSSS du Centre Sud de l'Île de Montréal et Québec en forme, 2016, page 42

- *Effectuer un aménagement de l'emprise publique des voies de circulation favorisant l'intégration des divers modes de déplacement;*
- **Réduire les distances de déplacement** entre les développements résidentiels et les lieux d'emploi **en regroupant notamment les services et les commerces au sein de pôles et de noyaux aménagés pour le piéton** et en favorisant la création de nouveaux milieux de vie ayant une plus **grande mixité** et une plus **grande densité;**
- Axer le développement du territoire et localiser les nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi de façon à contribuer au développement des transports en commun et actifs, et à l'**intermodalité;**
- Mettre en place des aménagements qui favorisent l'**intermodalité en amont des axes structurants, à l'intérieur des pôles et aux abords des axes structurants;**
- Conjuguer pôles d'activités et **réseaux de transports collectifs et actifs** afin de minimiser les déplacements automobiles et d'encourager les déplacements actifs: sous l'angle de la quantité et de la qualité, incluant des **voies réservées** aux autobus, **un système de transport collectif à haute capacité, un maximisation de l'intermodalité** (nombreux modes de transport, équipements facilitant les choix modaux);
- Favoriser le recours aux **nouvelles organisations du travail** telles le travail à distance, le coworking et les horaires flexibles, ce qui améliore la qualité de vie, la productivité et l'utilisation efficiente du réseau de transport.⁶

⁶ Les villes doivent mettre leurs mobilités en réseau, Les Affaires, 17/06/2017, Ghislain Delabie, Ouishare

- *Réaliser les études d'impacts des nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi d'importance, sur les transports en commun et actifs et sur les réseaux routiers. Ces études doivent avoir pour objectifs de favoriser l'utilisation des transports en commun, adapté et actifs, et d'assurer l'efficacité du réseau routier.*

1.3 L'aménagement du territoire et le transport collectif

- *Connecter et arrimer le réseau de transport collectif avec les lieux d'activités économiques, sociales, culturelles et récréatives;*
- *Collaborer au développement d'offres alternatives de transport collectif (navette, taxi bus, etc.) particulièrement pour les lieux générateurs de déplacements;*
- *Opter pour des aménagements axés sur le transport en commun (AATC) et ayant les caractéristiques suivantes :*
 - ❖ *des liens piétonniers commodes et agréables;*
 - ❖ *des espaces publics de grande qualité;*
 - ❖ *des densités soutenant les transports en commun ; les immeubles aux densités les plus fortes étant situés près d'une station de transport en commun;*
 - ❖ *une combinaison d'utilisations du sol, permettant d'encourager l'utilisation des transports en commun, comme la présence de commerces de détail;*
 - ❖ *un stationnement peu visible, le nombre de places devant refléter la possibilité d'une réduction de l'utilisation de l'automobile.*

1.4 L'aménagement du territoire et le transport actif

- *Planifier les réseaux cyclables qui favorisent les déplacements utilitaires entre les lieux de résidence et les principaux lieux d'emploi ou d'études;⁷*
- *Implanter des voies cyclables sécuritaires qui rejoignent les pôles ou sites d'intérêt commerciaux, institutionnels, scolaires, récréatifs et les espaces verts du territoire;*
- *S'assurer de la continuité des réseaux cyclables;*
- *Implanter des mesures pour augmenter le transport actif sécuritaire (par ex. réseau de pistes cyclables en site propre, mesures de sécurisation aux intersections, mesures d'apaisement de la circulation sur les artères, aménagements pour les traversées de quartier ou d'artères importants);*
- *Augmenter les structures dédiées au vélo, par exemple les stationnements pour vélos (ex : près des arrêts bus pour favoriser l'intermodalité et augmenter la zone de desserte du transport en commun) et les haltes aménagées.⁸*

Au cours des années, sur le territoire du PPU Plateau centre de Sainte-Foy, on constate la disparition de commerces de proximité malgré une importante densification.

En fait, l'aménagement de l'espace piétonnier et cyclable sécuritaire, et les mesures favorisant le maintien et l'implantation de commerces de proximité n'ont pas suivi, ratant ainsi le nécessaire arrimage entre l'aménagement du

⁷ Plan métropolitain d'aménagement et de développement, CMQ, page 33

⁸ Plan métropolitain d'aménagement et de développement, CMQ, page 51

territoire et la mobilité durable.

Le CQSL formule donc les recommandations suivantes :

Recommandation 1 : Que la Ville applique les mesures identifiées dans le PMAD et le PPU pour assurer la cohérence entre l'aménagement du territoire et la mobilité durable : mixité des fonctions, mixité des logements, commerces de proximité, aménagements sécuritaires et efficaces pour le transport actif et collectif.

Recommandation 2 : Que la ville mène de front les autorisations pour la densification et la réalisation de mesure de mobilité durable.

Recommandation 3 : Que la Ville devienne un chef de file dans le développement à échelle humaine et plaçant l'humain au centre de ses décisions en matière de développement de son territoire et de mobilité durable en créant des milieux de vie complets et de courtes distances.

Recommandation 4 : Outre la réglementation, le CQSL est d'avis que le SAD doit être effectivement l'encadrement qui structure tout projet de PPU ou de PDAD.

2. LA CROISSANCE RÉSIDENTIELLE ET LES MILIEUX DE VIE DE QUALITÉ

(SAD SECTION 4.1)

2.1 Le périmètre d'urbanisation

Au cours des 20 prochaines années (2016-2036), l'Agglomération de Québec prévoit **une augmentation de 28 200 ménages** qui se traduirait par un besoin additionnel de logements composé de 10 142 maisons et duplex et 18 025 appartements et condos.⁹

Le périmètre actuel d'urbanisation permet déjà de répondre à des besoins de 35 252 ménages avec un potentiel de 9 120

maisons/duplex et 26 132 appartements/condos, d'où un surplus global de 7 085 logements mais un manque de 1 022 logements du type maisons/duplex.¹⁰

Or, une ouverture du périmètre d'urbanisation en **utilisant seulement les lotissements potentiels en dehors de la zone agricole permet** d'ajouter 976 logements de type maisons/duplex (comparativement à un manque anticipé de 1 022) ce qui **répond totalement aux besoins anticipés pour les 20 prochaines années en permettant une offre globale de logements de 10 096 maisons et duplex et 26 132 appartements et condos.**¹¹

De plus, rien n'exclut que la génération montante des 15-20 ans en 2016, plus éduquée que leurs parents et grands-parents, plus éveillée aux préoccupations environnementales, perpétuera le rêve de posséder et d'entretenir sa propre résidence, d'où la diminution potentielle de la demande de maisons/duplex.

Toute ouverture plus large du périmètre d'urbanisation se ferait notamment au détriment de terres agricoles qui sont déjà une denrée rare au Québec car seulement 2% des terres peuvent y être cultivées.

2.2 Les terres agricoles

Les terres et terrains agricoles, particulièrement ceux situés près des villes, sont des ressources non renouvelables et d'une valeur inestimable, **qui ne devraient pas être sacrifiés au profit du développement urbain à moins d'impératifs incontournables.**

Bon an mal an, la province de Québec perd à tout jamais près de 4 000 hectares de terres

⁹ Cahier technique, Démographie et potentiels de logements, SAD (05.2017), Tableau 5. p. 31

¹⁰ Cahier technique, Démographie et potentiels de logements, SAD (05.2017), Tableau 5. p. 31

¹¹ Cahier technique, Démographie et potentiels de logements, SAD (05.2017), Tableau 6. p. 33

agricoles¹², au profit d'autoroutes, d'entrepôts, de centres commerciaux et de lotissements résidentiels. Tous les dix ans, on assiste ainsi à la disparition de bonnes terres cultivables d'une superficie équivalente à l'Île de Montréal.

Tout terrain agricole d'envergure localisé à l'intérieur même du périmètre d'urbanisation d'une ville, ferait l'envie de toute agglomération orientée vers l'avenir. Ces terres **représentent un patrimoine exceptionnel et un avantage stratégique pour le mieux-être de la population**. Si l'on se projette dans 50 ou 100 ans, une terre agricole enclavée par un environnement urbain deviendra un des bijoux urbanistiques de la ville.

Il n'y a aucune urgence à amputer des terres agricoles de l'agglomération de Québec en réponse aux besoins anticipés de logements de type maison et duplex, car ce type de **besoin peut fluctuer sur un horizon aussi long que 20 ans**, incluant une baisse de la demande en tenant en compte de changements au plan des valeurs de ces jeunes couples et l'évolution de l'économie.

À titre d'exemple, la Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL) a récemment resserré les critères d'obtention de prêts hypothécaires (mise de fonds accrue, période d'amortissement réduite) ce qui a pour effet de retarder l'accès à une première propriété. Cette situation allonge la période d'économie nécessaire à l'achat d'une maison.

Parallèlement, dans le cadre de la révision des schémas d'aménagement, les instances gouvernementales demandent aux agglomérations de :*« Évaluer la possibilité d'augmenter les aires dédiées à la production agricole (agriculture urbaine, commerciale ou collective, biologique) et autoriser, dans certaines affectations du sol en secteur urbanisé, des activités maraichères (sur le sol, le toit ou en*

serre), de l'apiculture, des marchés publics pour les produits locaux, des activités de transformation alimentaire légère. »

2.3 Le solde migratoire négatif

Le CQSL s'interroge quant aux assises du **solde migratoire négatif de la ville de Québec** au profit des MRC périphériques, assises qui sont à **la base de la décision d'agrandir le périmètre d'urbanisation à même la zone agricole**. Il faut agir avec une extrême prudence avant d'aller rapidement de l'avant avec cette solution **car la destruction de terres agricoles est irréversible et cette solution repose essentiellement sur les comportements projetés de jeunes familles** face à l'acquisition d'une résidence.

Une des hypothèses utilisées est que l'exode des jeunes ménages (environ 580 ménages par année) vers les MRC périphériques, soit celles de la région de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches, perpétuant ainsi l'étalement urbain, ne pourra être enrayer à moins d'une augmentation substantielle de l'offre de maisons et de duplex sur son territoire.¹³ La disponibilité de logements de ce type pour les jeunes ménages n'est pas le seul critère quant à leur choix de résider dans l'agglomération de Québec ou dans les MRC périphériques.

La plupart des jeunes ménages qui planifient **l'accession à la propriété** néglige une partie importante des impacts négatifs de certaines options **pour se concentrer avant tout sur le coût d'acquisition et les mensualités de remboursement de l'hypothèque**.

L'ouverture du périmètre d'urbanisation génère en soi des coûts importants pour les villes concernées, soit notamment au plan des infrastructures (aqueduc, égout, casernes (police et incendie), éclairage, trottoirs, pistes cyclables,

¹² Journal des Affaires, 2009-09-01, « Qui nourrira les Québécois? »

¹³ Cahier technique, Démographie et potentiels de logements, SAD (05.2017), p. 32

etc.) et des services (transports collectifs, policiers, pompiers, etc.), ce qui se traduit par des coûts supplémentaires (ex. taxation) pour les résidents de ces villes.

Les jeunes ménages privilégieront de s'établir dans les MRC périphériques si les coûts du logement dans l'agglomération de Québec sont trop élevés à cause des taxes pour les résidents des nouveaux développements éloignés des centres villes, et des taxes auxquelles s'ajoutent des coûts d'acquisition plus élevés d'un logement pour ceux plus près des centres villes.

Finalement, les villes des MRC périphériques pourront toujours concurrencer celles de l'agglomération de Québec en offrant généralement des logements (maisons/duplex) à coûts moindres avec certaines valeurs ajoutées tels que des taxes plus faibles, des terrains plus grands, la proximité de la nature sauvage, etc.

2.4 Autres considérations

Le PMAD et le PPU Plateau centre de Sainte-Foy ont identifié des mesures pour assurer la cohérence entre l'aménagement du territoire et la mobilité durable : mixité des fonctions, mixité des logements, commerces de proximité, aménagements sécuritaires et efficaces pour le transport actif et collectif.

La mixité des logements exige d'identifier des territoires destinés à la construction de logements familiaux et le CQSL est d'avis que la Ville doit mettre en place des mesures qui inciteront réellement des familles à s'installer dans ces logements.

Tel que précisé au chap. 2.1.1 du SAD, le CQSL est **en accord avec une certaine ouverture du périmètre d'urbanisation** pour faire face à l'accroissement prévu de la démographie et des logements requis pour la période s'échelonnant de 2016 à 2036, **sans toutefois affecter la zone agricole actuelle**.

Plus spécifiquement, le CQSL recommande de :

Recommandation 5: Décréter un moratoire de cinq ans sur la révision du périmètre

d'urbanisation et au cours de cette période, sensibiliser les futurs propriétaires des bienfaits d'un investissement durable pour l'achat d'une propriété et d'observer s'il y a lieu la variation du solde migratoire des jeunes ménages;

Recommandation 6: D'utiliser prioritairement au cours de cette période les espaces vacants déjà disponibles pour répondre aux besoins de maisons et duplex;

Recommandation 7: Effectuer une mise-à-jour périodique du SAD (par exemple, aux 5ans), particulièrement au plan de la démographie, qui permettra à l'agglomération de réviser au besoin son périmètre d'urbanisation en réponse à la demande en matière de maisons/duplex ou autres;

Recommandation 8: Obtenir rapidement les espaces disponibles du gouvernement fédéral (Ministère de la Défense nationale) dans le quartier Saint-Denys et reconvertir les propriétés inhabitées (potentiel reconverti estimé à plus de 500 habitations) depuis plusieurs années en maisons et duplex conformes à tous les principes énoncés dans le SAD. Ces espaces répondent à tous les critères de développement durable et pourraient constituer un exemple de milieu de vie pour les jeunes familles;

Recommandation 9: Mettre en place des incitatifs pour favoriser la construction d'habitations abordables pour les familles, à titre d'exemples, l'aide à l'installation de coopératives de logements, l'aide aux logements sociaux, l'instauration d'un pourcentage minimal de logements familiaux, etc.;

Recommandation 10: Établir des indicateurs de suivi pour s'assurer :

- qu'une mixité sociale soit conservée au sein du quartier afin d'éviter un processus d'embourgeoisement sur le secteur visé que sur les quartiers périphériques au PPU Plateau Centre de Sainte-Foy;
- de l'adéquation des types de logements bâtis avec les besoins des résidents.

3. LA VALORISATION ET PRÉSERVATION DU PATRIMOINE ET DES MILIEUX D'INTÉRÊT (SAD Section 4.4)

3.1 Les espaces verts

Plusieurs secteurs de la ville de Québec n'ont pas ou peu d'espaces verts suffisants. À cet effet, le territoire du CQSL est très pauvre en espaces verts protégés. Cette situation est particulièrement critique dans la zone au nord du boulevard Laurier où l'importante densification en cours s'accroîtra au cours des prochaines années. Tout espace vert en milieu urbain améliore la qualité de vie des résidents au plan notamment de la qualité de l'air et de l'atténuation du bruit (mur antibruit naturel) inhérent aux activités urbaines. Ces espaces verts sont particulièrement convoités par les promoteurs et leur conservation est donc primordiale.

Recommandations 11: Le CQSL recommande que les rares espaces verts encore disponibles sur son territoire et en périphérie de celui-ci soient inscrits comme espaces verts à protéger et qu'ils soient mis en valeur aux bénéfices des citoyens dont notamment :

- Le boisé de Rochebelle situé entre le Centre sportif de Sainte-Foy et la Commission scolaire des Découvreurs (École secondaire De Rochebelle);
- Le boisé situé au sud de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRPDQ), soit le quadrilatère formé du chemin Saint-Louis et des rues De Rouville, Longfellow et de Tournai;
- L'espace vert au sud du Centre Eastern Québec, soit le même quadrilatère que celui au sud de l'IRPDQ;
- Le boisé appartenant au ministère de la Défense nationale et localisé à l'est de la rue Joli-Bois qui, joint au boisé Saint-Denys, permettra l'implantation d'un parc d'envergure desservant particulièrement les

nouveaux secteurs résidentiels à développer (Quartier militaire, terrains adjacents à l'université Laval et au complexe QB) et les quartiers existants du Plateau centre de Sainte-Foy.

3.2 Les arbres

Les arbres constituent un actif important pour une ville que ce soit au plan de l'esthétique des quartiers et des paysages, de la diminution des problèmes de chaleur urbaine, de la réduction de la pollution atmosphérique et du mieux-être des résidents. Des arbres dont plusieurs sont à maturité sont trop souvent sacrifiés pour faire place à des développements résidentiels ou commerciaux. Ces arbres qui ont nécessité des décennies de croissance sont abattus et, s'ils sont remplacés, ils le sont en moins grand nombre et par des arbres jeunes, à petit déploiement.

Recommandations 12: Établir une politique de protection de l'arbre exigeant de la part des développeurs immobiliers qu'ils les intègrent dans la conception de leurs projets au lieu de faire table rase et prévoir des pénalités sévères pour contrer la coupe exagérée d'arbres matures.

Recommandations 13: Exiger des promoteurs via cette politique d'effectuer la plantation en nombre suffisant d'arbres à grand déploiement en remplacement de ceux abattus ou à défaut, faute d'espaces disponibles, de participer à un fond, modulé en fonction des essences et de la maturité des arbres abattus, affecté à la plantation d'arbres dans d'autres secteurs de la ville.

4. PROTECTION DES PERSONNES ET DES BIENS (SAD Section 4.5)

4.1 Les contraintes naturelles

4.1.1 Les tremblements de terre

Le SAD devrait mentionner les risques inhérents aux tremblements de terre (**Capitale résiliente**). En effet, des tremblements de terre ayant principalement leurs épicentres dans les régions de Charlevoix et du Saguenay secouent périodiquement la grande région de Québec. Rappelons le **tremblement de terre survenu le 25 novembre 1988, avec une amplitude de 5,9 à l'échelle de Richter**, qui a particulièrement endommagé certains immeubles de la basse-ville de Québec.¹⁴

Recommandations 14: Le SAD devrait tenir compte des risques potentiels reliés aux tremblements de terre et, identifier les zones non autorisées et les exigences relatives à l'implantation de certaines infrastructures plus sensibles à ces phénomènes tels les édifices en hauteur, les lieux d'entreposage de produits toxiques (acides, chlore, etc.).

4.2 Les contraintes anthropiques

4.2.1 Le bruit et la pollution atmosphérique

Deux autoroutes majeures longent un milieu résidentiel du quartier de Saint-Louis, soit les boulevards Duplessis et Henri IV. Il est démontré par une très abondante littérature scientifique que les résidents qui habitent à moins de 100 mètres d'une autoroute souffrent de nombreux problèmes de santé dus à la pollution atmosphérique¹⁵. Il est également

démonstré scientifiquement que l'intensité du bruit près des autoroutes augmente entre autres l'incidence de l'hypertension et des risques cardiaques¹⁶.

Les zones de dépassement des niveaux sonores recommandés sont connues tant pour le réseau routier supérieur que pour la zone adjacente à l'aéroport. À intervalles réguliers, la population réclame la mise en place de mesures (ex. murs antibruit) afin d'atténuer le bruit ambiant dont particulièrement celui relié à la circulation automobile près des quartiers résidentiels.

La pollution atmosphérique est également une nuisance associée au réseau routier supérieur qui nuit à la qualité de vie des résidents limitrophes. Cette pollution est particulièrement marquée le long des autoroutes où se forment des bouchons de circulation cycliques étalés sur plusieurs heures les jours ouvrables.

Les polluants atmosphériques (NO_x, CO, CO₂, SO_x, etc.) émis par un véhicule utilisant un produit pétrolier comme carburant dépendent du type de véhicule, des démarrages à froid et de la vitesse. L'émission de ces polluants est

¹⁴ Ressources naturelles du Canada

¹⁵ Agence de la santé et des services sociaux de Montréal (2006) / Le transport urbain, une question de santé / http://publications.santemontreal.qc.ca/uploads/tx_asssmpublications/2-89494-491-8.pdf
Brugge, Doug; Durant, John L. et Rioux, Christine (2006) / Near-highway pollutants in motor vehicle exhaust: A review of epidemiologic evidence of cardiac and pulmonary health risks / Environmental

Health 2007, 6:23 /

<http://www.ehjournal.net/content/6/1/23>

Patricia van Vliet, Mirjam Knape, Jeroen de Hartog, Nicole Janssen, Hendrik Harssema et Bert Brunekreef (1997) / Motor Vehicle Exhaust and Chronic Respiratory Symptoms in Children Living near Freeways / Environmental Research 74, 122–132 (1997)

Nombreuses études disponibles sur :

<http://pubs.healtheffects.org/>

¹⁶ Agence française de sécurité sanitaire environnementale (2004) / Impacts sanitaires du bruit : état des lieux. Indicateurs bruit-santé / http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf

World Health Organization Europe (2011) / Burden of disease from environmental noise. Quantification of healthy life years lost in Europe / http://www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf

maximisée lors de déplacements à basse vitesse (embouteillage) et à haute vitesse.¹⁷

Le CQSL est d'avis qu'il faut dès maintenant agir en cette matière et recommande donc de :

Recommandation 15: Indiquer sur des cartes du SAD les zones de dépassement des niveaux sonores acceptables;

Recommandation 16: Mettre en place des aménagements permettant de minimiser les impacts du bruit en provenance des autoroutes (végétation, murs antibruit, etc.);

Recommandations 17: Minimiser l'exposition de la population à d'éventuels problèmes de santé conséquents au bruit et à la pollution atmosphérique issus du réseau autoroutier ;

Recommandations 18 :Reconsidérer l'établissement d'immeubles résidentiels à moins de 100 mètres de ces axes routiers, dont celui prolongeant la sortie des ponts;

Recommandations 19 : Réserver l'usage des constructions le long des autoroutes à des catégories non résidentielles.

4.2.2 L'oléoduc Énergie Est

Le SAD **ne traite pas de façon précise de l'oléoduc Énergie Est** compte tenu que ce projet est en évolution et que des décisions sont à venir (la position gouvernementale, le tracé définitif, l'acceptation sociale, etc.).

Tout comme le fait le SAD pour les éoliennes, le SAD devrait au minimum émettre certaines balises en regard de tout projet d'oléoduc sur son territoire car la période de planification est étalée sur 20 ans et qu'il est fort possible pour des considérations économiques et peut-être même de sécurité en matière de transport de produits pétroliers,

qu'une telle infrastructure voit le jour au cours de cette période;

De plus, le tracé définitif d'un oléoduc risque fort de traverser le territoire de l'agglomération de Québec particulièrement le secteur de Saint-Augustin-de-Desmaures, compte tenu de la largeur du fleuve Saint-Laurent à cet endroit.

Recommandation 20 : Le SAD devrait édicter, à l'intérieur de son champ de compétence, les grandes exigences ou contraintes en regard de projets d'oléoduc sur son territoire.

4.2.3 Les changements climatiques

Il faut souligner que les fréquences et l'importance des événements extrêmes (pluies torrentielles, tempêtes de verglas, canicules) vont augmenter et amèneront des contraintes nouvelles et des défis d'adaptation que l'agglomération devra considérer dans ses aménagements. À titre d'exemples, mentionnons l'apparition de nouvelles espèces envahissantes (plantes ou insectes ravageurs ou vecteurs de maladies), la remontée probable de la limite des eaux salées dans le fleuve Saint-Laurent (remontée des mers et la baisse des apports d'eau douce en provenance des grands lacs) et son impact potentiel sur la prise d'eau potable de Sainte-Foy, etc.

Recommandation 21 : Une section du document du SAD devrait être consacrée spécifiquement aux émissions de GES et à l'adaptation aux changements climatiques. Des objectifs de réduction des GES devraient aussi être fixés.

Recommandation 22 : Poursuivre l'acquisition de connaissances afin d'évaluer l'impact potentiel sur la prise d'eau potable de Ste-Foy.

¹⁷

<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20120810184223/http://www.highways.gov.uk/knowledge/1801.aspx>

4.2.4 Le plan de gestion des matières résiduelles

L'augmentation de la population signifie également l'augmentation des déchets et ordures pour l'agglomération. Sur cette période de planification de 20 ans, quels sont les plans de la ville dans ce domaine? Que devient le centre de méthanisation en fonction de l'horizon évoqué de 2022 ? Outre la carte 31, le CQ déplore que le SAD soit muet sur cette importante responsabilité qui incombe à la ville.

Recommandation 23 : Le SAD devrait identifier des objectifs précis en matière de gestion des matières résiduelles permettant de respecter les lignes gouvernementales édictées et d'atteindre l'échéance de 2022.

5. LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE ET LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

5.1 Le périmètre d'urbanisation

5.2 Les stationnements

Les espaces de stationnement monopolisent un territoire important qui pourrait être mieux utilisé par la Ville et ses citoyens tout en permettant l'augmentation de la valeur foncière. Avec 324 804 véhicules automobiles selon l'enquête origine-destination de 2011, les besoins en stationnements de l'agglomération de Québec représenteraient alors une surface approximative de 14,6 km², s'ils n'étaient pourvus que par des stationnements de surface.¹⁸ La superficie d'espaces de

¹⁸ En supposant une surface de 15m² par stationnement et 3 stationnements par véhicules. «On estime que chaque voiture personnelle demande plus de trois espaces de stationnement. SHOUP (1999), DAVIS et al. (2010)

stationnement pouvant être dégagée permettrait la construction de résidences, de commerces, de parcs urbains, etc., tout en diminuant la pression de devoir élargir le périmètre d'urbanisation. De plus, ces stationnements amplifient le phénomène des îlots de chaleur.

La gestion de l'offre en stationnements devrait faire partie de façon progressive des stratégies de l'agglomération de Québec pour développer la mobilité durable, en concordance avec le développement du réseau de transport en commun à haut niveau de service.

Le SAD devrait énoncer de grandes orientations sur les stationnements de surface et plus spécifiquement :

Recommandations 24: Orienter le développement de l'utilisation du territoire par la mise en place d'espaces de stationnement étagés ou souterrains;

Recommandations 25 : Inciter au partage des stationnements de surface entre les divers acteurs (plusieurs espaces sous-utilisés sont adjacents);

Recommandations 26 : Réglementer les stationnements de surface résiduels pour minimiser l'imperméabilisation du sol et/ou recueillir les eaux de ruissellement afin de ne pas surcharger les égouts pluviaux.¹⁹

6. LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET LE PLAN D'ACTION

Le CQ salue la section du SAD qui identifie certains indicateurs qui permettront de suivre et de corriger l'évolution du SAD. De plus l'inclusion d'un plan d'action est un outil pratique pour

¹⁹ À ce titre, voir MAMROT (2010) / La gestion durable des eaux de pluie

visualiser les défis qui nous sont proposés dans le temps.

Le plan d'action doit être un élément clé et mobilisant du SAD pour toutes les personnes intéressées par le grand schéma d'aménagement. Au-delà des grandes considérations de ce document, le plan d'action est ce qui permettra de passer de l'écriture des orientations aux changements visés.

Nous remarquons actuellement le peu d'objectifs quantifiés. Nous invitons donc la ville à formuler des objectifs spécifiques, mesurables, atteignables et mesurés dans le temps.

L'inscription: « *Détermination du nouveau périmètre* » comme première action au tableau 31 du plan d'action, est précipitée ainsi que son horizon (**court** terme) non justifié. Le deuxième objectif du plan d'action ressort comme celui qui devrait apparaître en premier et identifier la priorité d'aller de l'avant avec un déploiement d'un projet d'aménagement d'un secteur pour jeunes familles sur les terrains de la Défense nationale.

Recommandation 27: Le CQSL recommande de surseoir dans son échéance au premier objectif du plan d'action et de le revoir dans cinq ans à la lumière du développement immobilier qui pourrait se faire et de la fluctuation probable d'un besoin anticipé de dézonage sur une période **aussi longue que 20 ans**,

Recommandation 28: Le CQSL recommande que le plan d'action soit rédigé de manière à inclure les dimensions suivantes :

- La séquence et la priorité de développement des zones;
 - Les éléments qui doivent être développés en priorité;
 - Les éléments qui ne sont viables que si développés de concert;
 - Les budgets requis et sources de financement;
 - Une planification temporelle des investissements en espaces publics;
- Des indicateurs qualitatifs de suivi pour vérifier l'atteinte des objectifs et moduler le projet au besoin:
 - ❖ Nombre et types de nouveaux logements, commerces et services;
 - ❖ Taux de vacances des logements et des commerces;
 - ❖ Part modale des divers modes de transports, nombre de voitures/ménage;
 - ❖ Nombre d'activités dans le milieu (tenue d'activités qui favorisent l'achalandage du secteur tout en offrant une qualité de vie à ceux qui l'habitent);
 - ❖ Évolution des revenus des ménages;
 - La répartition des occupations selon les usages, l'évolution de la population, le nombre de ménages, le nombre d'enfants, la couverture médiatique du secteur, etc.

Conclusion

Dans ce mémoire, nous croyons à travers nos lectures et notre vécu de membres du CQSL et nos échanges avec nos concitoyens, pouvoir refléter des aspirations et plusieurs inquiétudes exprimées par les citoyens en regard du développement de leur ville.

Ce mémoire aborde différents thèmes dont la mise en œuvre du SAD et certaines recommandations se rapportent au territoire couvert par le CQSL. Ce mémoire se veut constructif en exprimant des recommandations pertinentes que nous demandons de prendre en considération pour faire du SAD un succès.

Le CQSL a eu l'occasion de prendre connaissance des dossiers et documents présentés par la Ville. Pour que le SAD devienne un réel succès futur, il nécessitera encore beaucoup de travail tout au long de sa réalisation au cours des 20 ou 30 prochaines années.

Parfois il faut peu de choses pour passer d'un échec à un succès, et vice-versa. Le CQSL demande aux élus et aux administrateurs de la Ville de Québec de tenir compte :

- de l'avis de la population;
- de la vraie qualité de vie à offrir aux citoyens actuels et futurs;
- de l'échelle humaine, entre autres, respecter les hauteurs convenues avec les citoyens, limiter le résidentiel aux abords des autoroutes;
- de l'harmonisation des lieux physiques;
- des séquences de mise en place pour avoir une bonne synchronisation des espaces publics et privés afin de favoriser le développement harmonieux et durable de la Ville.

Nous vous demandons également de tenir compte de ce que Gérard Beaudet, urbaniste émérite, mentionne dans un témoignage²⁰ intitulé « Le plan d'urbanisme est non négociable » où il dit qu'« *Il faut toujours se rappeler que le plan d'urbanisme est en quelque sorte un **contrat social** concernant notre devenir collectif, tout comme ses dérivés, les plans particuliers d'urbanisme* ».

²⁰ Urbanité, été 2012. Revue de l'Ordre des urbanistes du Québec, p. 34.

RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 : Que la Ville applique les mesures identifiées dans le PMAD et le PPU pour assurer la cohérence entre l'aménagement du territoire et la mobilité durable : mixité des fonctions, mixité des logements, commerces de proximité, aménagements sécuritaires et efficaces pour le transport actif et collectif.

Recommandation 2 : Que la ville mène de front les autorisations pour la densification et la réalisation de mesure de mobilité durable.

Recommandation 3 : Que la Ville devienne un chef de file dans le développement à échelle humaine et plaçant l'humain au centre de ses décisions en matière de développement de son territoire et de mobilité durable en créant des milieux de vie complets et de courtes distances.

Recommandation 4 : Outre la réglementation, le CQ Saint-Louis est d'avis que le SAD doit être effectivement l'encadrement qui structure tout projet de PPU ou de PDAD.

Recommandation 5 : Décréter un moratoire de cinq ans sur la révision du périmètre d'urbanisation et au cours de cette période, sensibiliser les futurs propriétaires des bienfaits d'un investissement durable pour l'achat d'une propriété et d'observer s'il y a lieu la variation du solde migratoire des jeunes ménages;

Recommandation 6 : D'utiliser prioritairement au cours de cette période les espaces vacants déjà disponibles pour répondre aux besoins de maisons et duplex;

Recommandation 7 : Effectuer une mise-à-jour périodique du SAD (exemple, aux 5 ans), particulièrement au plan de la démographie, qui permettra à l'agglomération de réviser au besoin son périmètre d'urbanisation en réponse à la demande en matière de maisons/duplex ou autres;

Recommandation 8 : Obtenir rapidement les espaces disponibles du gouvernement fédéral (Ministère de la Défense nationale) dans le quartier Saint-Denys et reconvertir les propriétés inhabitées (potentiel reconverti estimé à plus de 500 habitations) depuis plusieurs années en maisons et duplex conformes à tous les principes énoncés dans le SAD. Ces espaces répondent à tous les critères de développement durable et pourraient constituer un exemple de milieu de vie pour les jeunes familles;

Recommandation 9 : Mettre en place des incitatifs pour favoriser la construction d'habitations abordables pour les familles, à titre d'exemples, l'aide à l'installation de coopératives de logements, l'aide aux logements sociaux, l'instauration d'un pourcentage minimal de logements familiaux, etc.;

Recommandation 10 : Établir des indicateurs de suivi pour s'assurer :

- qu'une mixité sociale soit conservée au sein du quartier afin d'éviter un processus d'embourgeoisement sur le secteur visé que sur les quartiers périphériques au PPU Plateau Centre de Sainte-Foy;
- de l'adéquation des types de logements bâtis avec les besoins des résidents.

Recommandations 11: Le CQSL recommande que les rares espaces verts encore disponibles sur son territoire et en périphérie de celui-ci soient inscrits comme espaces verts à protéger et qu'ils soient mis en valeur aux bénéfices des citoyens dont notamment :

- Le boisé de Rochemelle situé entre le Centre sportif de Sainte-Foy et la Commission scolaire des Découvreurs (École secondaire De Rochemelle);
- Le boisé situé au sud de l'Institut de réadaptation en déficience physique de Québec (IRPDQ), soit le quadrilatère formé du chemin Saint-Louis et des rues De Rouville, Longfellow et de Tournai;

- L'espace vert au sud du Centre Eastern Québec, soit le même quadrilatère que celui au sud de l'IRPDQ;
- Le boisé appartenant au ministère de la Défense nationale et localisé à l'est de la rue Joli-Bois qui, joint au boisé Saint-Denys, permettra l'implantation d'un parc d'envergure desservant particulièrement les nouveaux secteurs résidentiels à développer (Quartier militaire, terrains adjacents à l'université Laval et au complexe QB) et les quartiers existants du Plateau centre de Sainte-Foy.

Recommandations 12 : Établir une politique de protection de l'arbre exigeant de la part des développeurs immobiliers qu'ils les intègrent dans la conception de leurs projets au lieu de faire table rase et prévoir des pénalités sévères pour contrer la coupe exagérée d'arbres matures.

Recommandations 13 : Exiger des promoteurs via cette politique d'effectuer la plantation en nombre suffisant d'arbres à grand déploiement en remplacement de ceux abattus ou à défaut, faute d'espaces disponibles, de participer à un fond, modulé en fonction des essences et de la maturité des arbres abattus, affecté à la plantation d'arbre dans d'autres secteurs de la ville.

Recommandations 14 : Le SAD devrait tenir compte des risques potentiels liés aux tremblements de terre et, identifier les zones non autorisées et les exigences relatives à l'implantation de certaines infrastructures plus sensibles à ces phénomènes tels les édifices en hauteur, les lieux d'entreposage de produits toxiques (acides, chlore, etc.).

Recommandation 15 : Indiquer sur des cartes du SAD les zones de dépassement des niveaux sonores acceptables.

Recommandation 16 : Mettre en place des aménagements permettant de minimiser les impacts du bruit en provenance des autoroutes (végétation, murs anti-bruit, etc.);

Recommandations 17 : Minimiser l'exposition de la population à d'éventuels problèmes de santé conséquents au bruit et à la pollution atmosphérique issus du réseau autoroutier;

Recommandations 18 : Reconsidérer l'établissement d'immeubles résidentiels à moins de 100 mètres de ces axes routiers, dont celui prolongeant la sortie des ponts;

Recommandations 19: Réserver l'usage des constructions le long des autoroutes à des catégories non résidentielles.

Recommandation 20: Le SAD devrait édicter, à l'intérieur de son champ de compétence, les grandes exigences ou contraintes en regard de projet d'oléoduc sur son territoire.

Recommandation 21 : Une section du document du SAD devrait être consacrée spécifiquement aux émissions de GES et à l'adaptation aux changements climatiques. Des objectifs de réduction des GES devraient aussi être fixés.

Recommandation 22 : Poursuivre l'acquisition de connaissances afin d'évaluer l'impact potentiel sur la prise d'eau potable de Ste-Foy.

Recommandation 23 : Le SAD devrait identifier des objectifs précis en matière de gestion des matières résiduelles permettant de respecter les lignes gouvernementales édictées et d'atteindre l'échéance de 2022.

Recommandations 24 : Orienter le développement de l'utilisation du territoire par la mise en place d'espaces de stationnement étagés ou souterrains;

Recommandations 25 : Inciter au partage des stationnements de surface entre les divers acteurs (plusieurs espaces sous-utilisés sont adjacents);

Recommandations 26 : Réglementer les stationnements de surface résiduels pour minimiser l'imperméabilisation du sol et/ou recueillir les eaux de

ruissellement afin de ne pas surcharger les égouts pluviaux.²¹

Recommandation 27 : Le CQSL recommande de surseoir dans son échéance au premier objectif du plan d'action et de le revoir dans cinq ans à la lumière du développement immobilier qui pourrait se faire et de la fluctuation probable d'un besoin anticipé de dézoning sur une période **aussi longue que 20 ans**,

Recommandation 28 : Le CQSL recommande que le plan d'action soit rédigé de manière à inclure les dimensions suivantes :

- La séquence et la priorité de développement des zones;
- Les éléments qui doivent être développés en priorité;
- Les éléments qui ne sont viables que si développés de concert;
- Les budgets requis et sources de financement;
- Une planification temporelle des investissements en espaces publics;
- Des indicateurs qualitatifs de suivi pour vérifier l'atteinte des objectifs et moduler le projet au besoin:
 - ❖ Nombre et types de nouveaux logements, commerces et services;
 - ❖ Taux de vacances des logements et des commerces;
 - ❖ Part modale des divers modes de transports, nombre de voitures/ménage;
 - ❖ Nombre d'activités dans le milieu (tenue d'activités qui favorisent l'achalandage du secteur tout en offrant une qualité de vie à ceux qui l'habitent);
 - ❖ Évolution des revenus des ménages;
- La répartition des occupations selon les usages, l'évolution de la population, le nombre de ménages, le nombre d'enfants, la couverture médiatique du secteur, etc.

²¹ À ce titre, voir MAMROT (2010) / La gestion durable des eaux de pluie