

22 août 2017, Québec

À qui de droit,

Par le présent document, le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste désire présenter sa vision 2040 du quartier afin de l'intégrer dans la planification globale de la Ville de Québec, dans le cadre de la consultation pour le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec. Cette vision a été adoptée par Résolution CA-17-43 adoptée le 6 juin 2017.

Le CA du conseil de quartier désire réaffirmer l'importance de la vision d'écoquartier du quartier St-Jean-Baptiste. Reprenant les termes de la Vision 2040 de la Ville de Québec, le conseil souhaite ainsi démontrer comment la vision de la Ville peut se transposer à l'échelle plus locale, à l'échelle d'un quartier, et souligner les effets qu'a une telle vision. De plus, le conseil liste aussi une série de pistes d'actions concrètes permettant l'atteinte de cette vision pour 2040.

Dans le cadre de cette consultation, trois aspects généraux contenus dans la vision ont été privilégiés et détaillés dans une perspective des quartiers centraux comme Saint-Jean-Baptiste. Ces thèmes se retrouvent dans la première partie de ce mémoire. La deuxième partie constitue la vision 2040 du quartier.

En espérant que ce mémoire vous soit utile et vous aiguille sur les enjeux qui touchent les citoyens de notre quartier.

Laurie Vallières,
Administratrice

Au nom du CA du Conseil de Quartier de Saint-Jean-Baptiste

Recommandations du Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste dans le cadre de la consultation pour la révision du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec

Environnement

Le CA du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste aimerait que l'agglomération adapte son territoire aux changements climatiques, en considérant particulièrement la lutte aux îlots de chaleur.

Les îlots de chaleur ont des impacts très importants sur la santé des citoyens, particulièrement les plus vulnérables, soit les enfants et les personnes âgées, et sur la qualité de vie et le confort de nos milieux. Puisque les températures moyennes annuelles (en °C) pour l'horizon 2041-2070 hausseront pour les régions urbaines du Québec, il s'agit d'un élément essentiel à considérer dans un contexte d'adaptation aux changements climatiques (Logan, 2016).

Outre les îlots de chaleurs, l'augmentation des précipitations sous forme de pluie pour l'horizon 2011-2040 exige une généralisation des mesures de captation des eaux de ruissellement à la conception des rues, des toitures, des stationnements, etc.

En tant que municipalité, il existe de nombreuses mesures pouvant être appliquées et le CA du conseil de quartier aimerait les voir mis de l'avant dans le schéma d'aménagement du territoire de l'agglomération de Québec, par exemple :

- Dans un document complémentaire, le schéma d'aménagement devrait contenir une cartographie des zones prioritaires d'intervention en fonction des îlots de chaleur et des vulnérabilités;
- Poursuivre les travaux amorcés par la Politique de l'arbre;
- Plantation intensive d'arbres à port large pour créer une canopée acceptable au centre-ville. Lorsqu'on remplace l'arbre mort, modifier la boîte de plantation pour augmenter sa longévité en milieu urbain et pour accélérer sa croissance afin d'obtenir la canopée recherchée;
- Permettre l'installation de bacs temporaires en façade dans les quartiers centraux d'une largeur prédéterminée (devant être retirés pour l'hiver);
- Verdir les espaces publics et aménager des espaces refroidissants dans les zones fortes en îlots de chaleur (boisés, jardins communautaires, parcs, etc.);

- Resserrer les critères d'aménagement de stationnement en incluant un % de verdissement obligatoire et une perméabilisation des stationnements (CRE Montréal, 2014);
- Définir une série de critères à respecter lors de la réflexion des rues (% minimum de végétaux, matériel favorisant la perméabilité du sol, etc.);
- Donner l'exemple en verdissant façades, toits et stationnements des édifices de la Ville ;
- Assouplir les réglementations liées à l'implantation de toits verts et de serres sur les toits, particulièrement dans les parcs industriels et zones commerciales;
- Indiquer les zones où les toitures vertes et blanches devraient être introduites dans la réglementation. En ce qui concerne notre quartier, aucun % d'espaces verts n'est demandé pour la zone de la rue Saint-Jean et du boulevard René-Lévesque. Or, on y retrouve un très haut % de toitures plates facilement aménageables en toitures vertes (qu'il faut distinguer des terrasses aménagées pour les loisirs et la détente). Aucune mesure incitative, aucun programme de subvention n'existent et seraient pourtant bénéfiques;
- Faire connaître les matériaux réfléchissants et les toits blancs dans la conception des toits aux promoteurs et en encourager l'implantation;
- Autoriser la création de potagers urbains sur la marge avant des bâtiments, que ce soit en zone résidentielle qu'ailleurs (par exemple devant le Parlement). Des normes esthétiques pourraient être prévues comme un ratio dans le mix plantes comestibles utilitaires/plantes comestibles esthétiques/ plantes esthétiques (fleurs) et empêcher les voyages de fumier et les tas de compost (à installer en cour arrière);
- Finalement, la meilleure façon de contrer les îlots de chaleur et le ruissellement est d'en éviter la création. Planifier l'aménagement du territoire en fonction des transports collectifs et actifs, favoriser la mixité des usages, s'assurer d'un pourcentage d'aire verte dans chaque projet construit et réfléchir aux stationnements partagés entre différentes organisations sont des mesures efficaces.

Économie

Le quartier Saint-Jean-Baptiste est composé principalement de deux faubourgs distincts, Saint-Jean et Saint-Louis, avec une troisième zone, Army Ward. Les traces de leur développement sont toujours visibles, malgré les grands bouleversements des années 70, comme les tours Martello. Ces bouleversements ont amené de profondes transformations urbaines qui ont amené une grande diversité d'activités, soit économiques, institutionnelles, communautaires, sociales, culturelles et touristiques.

Par contre, le faubourg Saint-Jean a conservé une homogénéité architecturale et urbaine qui lui donne son statut patrimonial renforcé par la présence de plusieurs monuments historiques classés tant au niveau provincial que fédéral. La situation géographique du quartier Saint-Jean-Baptiste au centre-ville de Québec lui attire une mixité de population (résidents, travailleurs et visiteurs) tant au point de vue social, éducatif qu'économique, incluant le tourisme.

Certains bâtiments, de par leurs caractéristiques architecturales et leur position dans le quartier, sont spécialement observés, régulièrement photographiés et même peints (l'église Saint-Jean-Baptiste, l'enclos paroissial St. Matthew et le bâtiment commercial Faguy et Lespinay). De plus, par sa position stratégique, le quartier accueille de nombreux événements de la Colline parlementaire et du Centre des congrès, entre autres.

De plus, le quartier possède un paysage urbain particulier qui attire l'œil des visiteurs. Il y a le quartier vu de l'extérieur par le reste de la ville; il y a le quartier qui regarde la ville vers le nord grâce à ses percées visuelles et enfin il y a le quartier qui se regarde lui-même grâce à ses perspectives intérieures, sa scénographie urbaine.

Par ces composantes politiques, historiques, patrimoniales et visuelles, on observe dans le quartier Saint-Jean-Baptiste un flux relativement important de touristes. D'ailleurs, Québec a reçu en 2016 et 2017, plusieurs mentions prestigieuses à l'international et a joui en 2017 d'une affluence record en 2017, comparable à celle de 2008.

Pour assurer la durabilité de ce secteur économique de la région, il est primordial de mettre en valeur le potentiel et les attraits du quartier pour augmenter l'offre touristique au centre-ville et de prolonger le séjour des visiteurs (ou de planifier un retour).

Pour y arriver nous privilégions une approche basée sur la conservation du patrimoine bâti et l'environnement immédiat de ces édifices exceptionnels, l'authenticité des paysages urbains et leur unicité par rapport à l'offre touristique. Il faut se référer à la thèse de doctorat de Maryse Boivin: le rôle du développement durable dans l'attractivité touristique urbaine, étude comparative Bordeaux-Québec (décembre 2015). D'ailleurs, L'Organisation des Nations Unies a décrété 2017 l'année internationale du tourisme durable pour le développement.

Dans cet esprit et dans le cadre de la révision du SAD, le CA du Conseil de quartier recommande à l'Agglomération de considérer:

- L'aspect éphémère des grands événements et leurs impacts. Bien que leur médiatisation donne à la ville de Québec une visibilité et une publicité inestimable, baser notre développement économique sur eux ne nous aide pas car ils désorganisent le système. Par exemple, les prix montent dans les hôtels, les rendant moins accessibles et forçant les clients à se tourner vers les B&B et

- l'hébergement touristique illégal (Air B&B) au détriment de la qualité de vie des résidents (accessibilité financière au logement, perte du tissu social);
- Les impacts de l'hébergement touristique et de son corollaire l'hébergement illégal sur la vitalité sociale du quartier qui contribue au même titre que la topographie et l'architecture vernaculaire à donner une âme particulière au quartier Saint-Jean-Baptiste. On parle d'authenticité, de vrais résidents et non pas de personnages de théâtre;
 - L'importance de l'aménagement des quartiers à fort potentiel touristique ayant les capacités d'attirer un touriste en dehors des grands événements. Ainsi, le tourisme et le développement économique des quartiers centraux passent par la mise en valeur de nos attraits par, notamment, la continuité dans les actions (suivi, promotion et entretien que ce soit pour les bâtiments, le mobilier urbain que les aménagements paysagers), la préservation du paysage (architectural) urbain et les approches préventives (recycler plutôt que démolir). À titre d'exemple d'action privilégiée, en 2013 et 2014, dans le cadre de Québec en toutes lettres, une activité vespérale eu lieu à l'intérieur de l'enclos paroissial St. Matthew et à l'intérieur de l'église.
 - L'identification, la protection et la mise en valeur des percées et perspectives visuelles. Étant conscients des corridors visuels de la Basse-ville vers la Haute-ville, il faut tenir compte de la topographie et du grain particulier du bâti traditionnel du coteau Sainte-Geneviève lors de la construction de nouveaux bâtiments. L'architecture contemporaine, parfois simpliste, écrase sans respect les édifices plus anciens, sans désirer les accompagner et les mettre en valeur. C'est tout le problème de l'intégration architecturale en milieux anciens. Ce qu'on doit protéger dans le quartier, c'est son caractère d'ensemble : tous les bâtiments plus modestes qui accompagnent depuis le XIX^{ème} siècle les bâtiments exceptionnels, qu'ils soient classés ou non (immeuble commercial Faguy-Lespinay).
 - Un meilleur contrôle des services publics sur l'espace public (rues et trottoirs). La négligence ou l'indifférence d'Hydro-Québec, de Vidéotron et de Bell Canada contribue à détruire la beauté du quartier. En Europe, il y a une conscience environnementale et esthétique qui fait que tout le filage aérien est sous terre. Ici dans le quartier, les poteaux nuisent à la sécurité des résidents (particulièrement en hiver où l'entretien laisse à désirer). Il faut nettoyer notre environnement physique visuel de tous ces poteaux, supportant des guirlandes de fils. La ville semble accepter la situation alors qu'elle n'est pas normale pour un quartier central à caractère patrimonial et touristique aux portes du Vieux-Québec;
 - Le développement d'une offre touristique hivernale. Nous pouvons positionner l'offre touristique de Québec en offrant à nos visiteurs ce que le Sud ne peut pas leur donner. Chercher à l'étaler le plus possible sur les 365 jours de l'année. C'est mieux pour tous : tant pour les propriétaires que pour les travailleurs.

Communauté

Le schéma d'aménagement et développement révisé porte un discours très axé sur le développement de nouvelles banlieues. Pourtant, leurs multiples impacts négatifs sur l'environnement et le tissu social ne sont plus à démontrer.

Brunette (2009 : 19) souligne : « la vie en banlieue se caractérise par une perte du sentiment d'appartenance au cadre de vie ainsi qu'une fragmentation du tissu social ».

L'automobile joue un rôle important dans cet effritement. En augmentant l'utilisation de l'automobile, les banlieues réduisent les opportunités de rencontres et d'échanges entre citoyens. La création de quartiers monofonctionnels aux maisons uniformes entraîne une perte du sentiment d'appartenance et, de fil en aiguille, une diminution de l'engagement communautaire et de l'implication sociale.

D'autres auteurs démontrent également la ségrégation des classes sociales comme résultante du développement de nouvelles banlieues (Fondation David Suzuki, 2003; Bochet, 2005; EEA, 2006).

Le CA du conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste comprend le besoin d'habitations pour les nouveaux ménages dans l'horizon que prévoit le SAD. C'est pourquoi nous encourageons l'agglomération à optimiser l'espace déjà construit et en le rendant attractif pour les nouveaux ménages, en privilégiant:

- La mise en valeur d'îlots vacants sur le territoire urbanisé. À titre d'exemple, le territoire du CQSJB aurait l'opportunité d'offrir des habitations répondants aux besoins des familles avec le terrain de l'ancien Patro Saint-Vincent-de-Paul;
- L'identification des immeubles désaffectés sur le territoire urbanisé présentant le potentiel d'une affectation résidentielle. Le quartier Saint-Jean-Baptiste compte sur son territoire l'ancienne boucherie Bégin, en ruine, qui offrirait un potentiel unique;
- La requalification de grandes parcelles sous-utilisées, particulièrement les stationnements, en milieux de vie complets (cette proposition s'inspire particulièrement du principe 3 du document « De meilleures villes, pour un meilleur climat » de Vivre en Ville, 2015);
- Une réflexion quant aux impacts globaux de l'hébergement à court terme via des plateformes web de style AirBNB pour y définir une ligne directrice. Dans le même ordre d'idées, identifier une approche efficace pour contrôler le phénomène dans une optique de respect des règlements de zonage correspondant;
- La préservation de l'abordabilité et de l'accessibilité des logements à venir. Deux méthodes peuvent être envisagées: une politique d'inclusion et une réserve foncière. Dans le premier cas, l'agglomération peut encourager les villes à l'adoption d'une réglementation visant l'atteinte d'un pourcentage de logement social dans les projets résidentiels. La réserve foncière, quant à elle, vise la

création d'une banque de terrains dédiée au développement de logements sociaux. Cette réserve se forme à partir de terrains et d'immeubles publics qui changent de vocation. Il s'agit d'une alternative à leur cession aux groupes privés;



Document Vision 2040 pour le quartier Saint-Jean-Baptiste par le Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste

« En 2040, le quartier Saint-Jean-Baptiste sera connu comme étant le premier écoquartier de la Ville de Québec. »

Faire du quartier Saint-Jean-Baptiste un milieu de vie :

- accueillant pour tous et adapté à tous, riche d'une forte mixité sociale, offrant un bâti de qualité, c'est-à-dire en bon état et architecturalement stimulant, tout en restant ouvert à une densification douce socialement acceptable, en quelque sorte un **milieu de vie attractif**;
- assurant une large diversité de fonctions résidentielles, commerciales, institutionnelles, culturelles et récréatives, accessibles à tous, pour une vie locale complète et animée, articulé autour d'une artère commerciale vivante où le caractère touristique du quartier est mis en valeur, en quelque sorte un **milieu de vie dynamique**;
- priorisant l'usage des transports actifs, ainsi que l'intermodalité et la multimodalité des transports, tant par la diversité de l'offre des services que par des aménagements sécuritaires pensés avant tout à l'échelle du piéton, selon une logique de vulnérabilité, pour un quartier où tous les modes de transport auraient leur place, en quelque sorte un **milieu de vie performant**;
- authentique et unique par la conservation et la mise en valeur de son patrimoine bâti, immatériel et naturel, renforcé par des espaces publics de qualité, des rues intimes et vivantes, et des espaces d'expression culturels et artistiques, en quelque sorte un milieu de vie durable;
- confortable en toute saison, jouissant d'un bon entretien et de mesures de verdissement, exempt de pollution et d'îlots de chaleur, valorisant les matières résiduelles, en quelque sorte un **milieu de vie résilient**;

- solidaire et fier, uni autour d'un fort sentiment d'appartenance, impliqué dans la vie démocratique de la Ville, connecté à ses partenaires et aux quartiers voisins, résolument tourné vers la vie communautaire, gardant ses résidents et ses usagers au cœur de ses décisions, tout en tirant profit des nouvelles technologies de l'information et des communications afin d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes (concept de "ville intelligente"), en quelque sorte un **milieu de vie efficient**.

Pour un milieu de vie attractif, il faut...

- Adapter les programmes d'accès à la propriété et de rénovation des bâtiments existants aux réalités du quartier Saint-Jean-Baptiste;
- préserver l'abordabilité et l'accessibilité des logements (logement social);
- évaluer l'acceptabilité sociale de tous les projets de densification du quartier;
- poursuivre la lutte aux graffitis indésirables.

Pour un milieu de vie dynamique, il faut...

- Mettre en place des programmes de mise en valeur de la rue Saint-Jean extra-muros afin d'en faire un attrait suprarégional, tout en assurant une desserte adéquate du quartier;
- renforcer le potentiel touristique du quartier;
- restreindre la circulation automobile sur la rue Saint-Jean (entre l'avenue Turnbull et l'avenue Honoré-Mercier) en limitant l'accès aux piétons, aux cyclistes, aux services de transport en commun, aux services d'urgence et aux services de livraison;
- réviser le contingentement commercial;
- envisager une nouvelle catégorie fiscale pour les commerces de proximité.

Pour un milieu de vie performant, il faut...

- Encourager la mobilité durable en préservant une bonne desserte en transport collectif, en favorisant l'utilisation du vélo et de la marche (efficacité des déplacements, maillage des itinéraires piétons et cyclables, stationnements pour vélos, etc.);

- développer un réflexe piéton et cycliste pour chaque réaménagement de rue (larges trottoirs, avancées de trottoirs aux intersections, zones de traversées sécurisées, etc.);
- donner la priorité aux piétons lors d'un appel de traverse aux feux de circulation dès la première séquence;
- mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation;
- abaisser la vitesse de circulation des véhicules motorisés à 30 km/h dans les rues résidentielles du quartier;
- encourager le développement de rues partagées.

Pour un milieu de vie durable, il faut...

- Préserver et valoriser le patrimoine bâti, immatériel et naturel du quartier, particulièrement de l'église Saint-Jean-Baptiste, de l'enclos Saint-Matthew et de la falaise en bordure des rues Saint-Réal et Lavigueur;
- mettre en place un programme de verdissement des infrastructures publiques (bâtiments publics, trottoirs, bordures de rues, parcs);
- encourager l'agriculture urbaine (toits, portes-cochères, parcs, serres, etc.) par la mise en place de programmes ou de jardins communautaires;
- enfouir les fils électriques;
- alléger les règles de l'art urbain afin de favoriser l'expression artistique sous de nouvelles formes;
- diffuser les outils déjà existants de mise en valeur culturelle du quartier;
- développer une signature visuelle unique au quartier (mobilier urbain, utilités publiques, etc.).

Pour un milieu de vie résilient, il faut...

- Mettre en place des mesures concrètes pour la lutte aux îlots de chaleur ;
- travailler en collaboration avec les services de la Ville pour un meilleur contrôle des eaux de ruissellement (toits verts, ouvrages de rétention des eaux de pluie verts, bassin de rétention, perméabilisation des places publiques/stationnements, etc.);
- poursuivre les efforts de mobilisation citoyenne pour la suppression des poussières provenant du Port de Québec;
- mettre en place une gestion environnementale efficace des matières résiduelles, intégrant le compostage des matières organiques et une valorisation du recyclage (par exemple, par un système de récupération collectif du verre).

Pour un milieu de vie efficient, il faut...

- Mettre à profit l'expérience du Conseil de quartier et de ses partenaires pour favoriser la participation citoyenne dans les prises de décision en urbanisme et dans l'aménagement du territoire;
- étendre le processus d'approbation référendaire a tous les règlements de zonage y compris ceux adoptés à la suite de l'adoption d'un plan d'urbanisme et d'un PPU;
- s'inspirer de nouvelles technologies de participation citoyenne (par exemple, la plateforme de consultation Potloc) pour bonifier les démarches.

BIBLIOGRAPHIE

BOCHET (2005). « Morphologie Urbaine et développement durable : transformations urbaines et régulation de l'étalement » In Da Cunha et al., Enjeux du développement urbain durable : transformations urbaines (Chap. 3, p. 55-76), gestion des ressources et gouvernance, PPUR presses polytechniques, 471 p.

BRUNETTE (2009). « Étalement urbain en région montréalaise : impacts et aménagement durable », Université de Sherbrooke, Québec, 93 p.

CRE Montréal (2014) « Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables. »

http://www.cremtl.qc.ca/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf, 86 p.

European Environment Agency (2006). « Urban Sprawl in Europe – The ignored challenge », Luxembourg, Office des publications pour officielles des communautés européennes, 60 p.

Fondation David Suzuki (2003). « Understanding Sprawl : A Citizen's Guide », Vancouver, 22 p.

INSPQ (2009). « Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains ». Revue de littérature, 95 p.

LOGAN (2016). « Portrait des changements climatiques pour les zones urbaines du Québec », Ouranos, 146 p.

VIVRE EN VILLE (2015). « De meilleures villes, pour un meilleur climat », 32 p.