



Mémoire du Conseil de quartier du Vieux-Limoilou soumis dans le cadre de la démarche consultative entourant le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec

Juin 2017

AVANT-PROPOS

1. Au sujet du conseil de quartier Vieux-Limoilou

Interlocuteur privilégié de la Ville de Québec, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a pour mission de permettre aux citoyens d'exprimer leurs opinions et leurs besoins concernant leur quartier, notamment en ce qui a trait à l'aménagement du territoire, l'aménagement des propriétés municipales, la vie communautaire et la sécurité publique.

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou est notamment appelé à :

- Émettre des recommandations sur les projets de modification aux règlements d'urbanisme dans le quartier ou tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville;
- Tenir des séances de consultation publique;
- Transmettre leur avis au Conseil de ville ou au Conseil d'arrondissement sur toute matière concernant le quartier;
- Bonifier l'offre de service et contribuer à la planification ou la mise en œuvre d'un projet municipal touchant le quartier.

Le conseil d'administration du conseil de quartier est composé de dix personnes, dont une la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote.

Le conseil de quartier Vieux-Limoilou représente environ 18 000 citoyens et citoyennes.

2. Objectif et portée du présent mémoire

La position du conseil de quartier du Vieux-Limoilou exposée dans le présent mémoire est celle de ses membres votant. Il y sera essentiellement question de préoccupations quant à la densification urbaine, l'occupation industrielle et l'organisation des transports, tels que présentés au chapitre 4 du Schéma.

COMMENTAIRES ET AVIS

1. Orientations en matière d'urbanisation

La question de l'occupation du territoire, dans un contexte où sont attendus de nouveaux ménages et une hausse démographique, est évidemment d'importance.

Parmi les solutions envisagées se côtoient, évidemment, le développement de nouveaux quartiers et la densification des zones existantes. Sur ce second point, il serait important de considérer les manières par lesquelles il serait possible de rendre l'occupation des zones déjà densifiées ou en processus de densification – centre-ville ou première couronne – possible à ces nouveaux ménages.

Dans quelle mesure peut-on rendre les types d'habitation du Vieux-Limoilou, par exemple, plus accessibles aux jeunes familles? De quelle façon peut-on renforcer ou enrichir la présence d'aménagements ou d'infrastructures à l'attention de ces jeunes familles – parcs ou espaces verts, places publiques ou mobilier urbain, espaces de jeux pour diverses catégories d'âge ou d'infrastructures de déplacement sécuritaire?

Par ailleurs, bien que, géographiquement, la question du zonage des terres agricoles soit éloignée du mandat du conseil de quartier Vieux-Limoilou, ses impacts, portant notamment sur la densification urbaine, nous poussent à suggérer de d'abord considérer la bonification et la mise en valeur des quartiers et zones résidentielles existants avant de procéder à toute modification de zonage pouvant mener à la disparition de secteurs agricoles retrouvés à l'intérieur du territoire de l'agglomération. Rappelons que, selon notre conseil de quartier, les impacts de la densification sont nombreux et positifs pour les quartiers existants, notamment sur le

plan économique, en plus d'amoinrir les impacts et défis posés par l'étalement urbain pour l'agglomération, quant aux considérations environnementales ou à la mobilité des personnes.

Ainsi, nous recommandons ainsi que l'objectif de densifier et consolider le milieu construit de l'agglomération soit accompagné de mesures claires visant à développer et enrichir l'attractivité des secteurs centraux auprès de certaines clientèles ciblées, liées notamment au verdissement autant qu'à la création de milieux de vie attrayants et sécuritaires.

2. Orientations en matière de zones industrielles

Des rapports de « bon voisinage » doivent exister entre les zones industrielles ou équipements spécialisés à caractère industriel et les zones résidentielles. Aux côtés de comités de vigilance visant le rapprochement entre ces communautés d'intérêts, des approches en matière d'aménagement du territoire pourraient être mises de l'avant afin de faciliter ces relations.

Sans entrer dans le détail, plusieurs solutions pourraient ainsi venir atténuer les défis rendant parfois plus complexes ou difficiles ces relations : établir une ceinture verte entre les zones industrielles et zones résidentielles, par exemple entre le Port de Québec et le boulevard des Capucins; bonifier les infrastructures existantes de suivi en matière de qualité de l'air; favoriser l'implantation d'industries propres à proximité de zones résidentielles plutôt que d'industries lourdes, etc.

Ainsi, nous recommandons que des mesures d'atténuation devant favoriser le « bon voisinage » entre les zones industrielles et résidentielles soient intégrées au plan d'aménagement du territoire.

3. Orientations en matière de transports et déplacements

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou tient d'emblée à souligner son appui à la volonté de l'agglomération, énoncée au chapitre 4 du projet de Schéma d'aménagement, de donner priorité à la mobilité durable comme principe transversal dans la planification des transports pour l'agglomération.

Pour ce faire, l'agglomération de Québec doit se donner les moyens de se doter d'un réseau de transport collectif et actif structurant. L'automobile ne doit plus être considérée comme la pierre d'assise en matière de déplacements dans la région, mais plutôt comme une part intégrante d'une offre plus large, variée et intégrée.

La fluidité et l'efficacité pour l'automobile ne doivent ainsi pas être mises à l'avant lors du développement de nouveaux aménagements routiers, venant restreindre ou limiter la fluidité et l'efficacité des transports collectifs et actifs.

Aux côtés du développement du réseau cyclable en pleine expansion, le réseau piétonnier doit, lui aussi, être renforcé. Les grands axes de déplacement routier ou autoroutier sont souvent perçus et vécus comme des barrières au déplacement piéton. Par exemple, l'aménagement de l'autoroute Laurentienne limite les accès entre le Vieux-Limoilou et Pointe-aux-Lièvre vers Saint-Sauveur et le parc Victoria, ou encore l'organisation du boulevard Hamel rend difficile l'ancrage entre Vanier, le Vieux-Limoilou et Lairet. Même si, dans les faits, ces zones sont accessibles en transport piétonnier, il n'en reste pas moins que le choix de placer en priorité la fluidité des déplacements automobiles vient limiter la sphère des possibles liée aux déplacements piétonniers sécuritaires et conviviaux.

De plus, une importante campagne de sensibilisation se doit d'être faite pour rappeler aux usagers de la route les priorités de passage auxquelles les piétons ont droit.

Il en va de même pour l'implantation d'un réseau cyclable utilitaire qui, dans certains secteurs, se voit limité dans son expansion ou sa fluidité par les infrastructures dédiées au déplacement automobile. Le transport en commun subit, lui aussi, de similaires limitations. Celui-ci, accessible à tous et toutes, devrait pourtant plutôt être considéré comme la colonne vertébrale de l'agglomération de Québec, en matière de déplacements.

C'est autour d'un transport en commun structurant que devraient se penser les réseaux automobiles, cyclables et piétonniers – plutôt que de penser ceux-ci d'abord en fonction du réseau automobile ou « lorsque l'emprise routière le permet ».

Ainsi, nous recommandons de considérer comme prioritaire le développement d'axes de transports collectifs et actifs fluides et efficaces, rattachés à un objectif et une volonté claire de réduire la dépendance à l'automobile en favorisant le développement d'alternatives structurantes. Nous recommandons également de rendre plus accessibles et plus conviviaux les liens piétons existant entre les quartiers centraux, afin de favoriser la mobilité des personnes de façon active et sécuritaire entre les quartiers centraux de l'agglomération.

4. Orientation quant à la santé et sécurité

Plusieurs considérations liées à la sécurité et aux risques liés à la santé et à la sécurité sont présentes dans la portion « capitale résiliente » du Schéma.

Actuellement, le Schéma prévoit que l'agglomération de Québec s'engage à atténuer l'impact des nuisances générées par les activités industrielles lourdes et dangereuses lorsque celles-ci se trouvent à proximité des milieux de vie, reconnaissant ainsi les préoccupations quant à la présence de poussières ou d'odeurs pouvant « incommoder les résidents et produire des effets négatifs permanents et continus ». Au-delà des principes, toutefois, quelles sont les actions prévues afin d'atténuer ces impacts négatifs de façon tangible? Et quel est le niveau d'impact négatif considéré acceptable par l'agglomération? Des mesures précises d'atténuation – corridor vert, contrôle environnemental, mise à jour des infrastructures industrielles – pourraient également être intégrées.

De ce fait, il semblerait à propos que l'agglomération requière de la part des zones industrielles placées à l'intérieur de son territoire – quelle que soit leur juridiction – que les politiques et règlements environnementaux du Gouvernement du Québec s'appliquent.

Par ailleurs, des préoccupations quant à la sécurité des piétons et des cyclistes pourraient également être ajoutées à cette section, notamment avec la possible adoption par l'agglomération d'une « Vision zéro accident ».

Ainsi, nous recommandons que soit précisées et détaillées les mesures d'atténuation envisagées quant au voisinage entre activités industrielles et milieux de vie, et que soient précisés les standards environnementaux à respecter. Nous recommandons également qu'une « Vision zéro accident » soit ajoutée aux considérations liées à la santé et sécurité énoncée au Schéma.

5. Autres considérations

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou tient à saluer la volonté de l'agglomération de limiter l'impact des nuisances générées par les autoroutes, les voies ferrées et les gares de triage situées à proximité des milieux de vie. Nous espérons toutefois que des mesures concrètes d'atténuation de ces nuisances seront énoncées à l'intérieur du Schéma d'aménagement.

Il est également souhaité que des considérations quant à la pollution sonores soient intégrées au Schéma d'aménagement.

CONCLUSION

En fonction des préoccupations et priorités du conseil de quartier du Vieux-Limoilou, il nous apparaît clair que la mise à jour du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec doit être saisie comme une occasion de mettre en place les bases d'une organisation urbaine pensée d'abord pour les transports durables, collectifs et actifs, autant que pour les déplacements conviviaux et efficaces, notamment entre quartiers et secteurs.