

# Mémoire du Conseil de quartier de Saint-Louis dans le cadre de la consultation sur la Politique de Stationnement

## Introduction

Le quartier Saint-Louis est directement concerné par les enjeux de stationnement. Ce mémoire vise à formuler des recommandations spécifiques pour ce quartier, en s'appuyant sur les orientations de la Ville de Québec concernant sa Politique de stationnement. L'objectif est d'assurer que les besoins et les préoccupations des résidents, des commerçants et des visiteurs soient pris en compte dans l'élaboration des plans locaux de gestion du stationnement.

## Contexte et enjeux spécifiques au quartier Saint-Louis

Le quartier Saint-Louis fait partie de la banlieue de première couronne. Le secteur se caractérise par une forte proportion de stationnements de surface qui consomment de l'espace urbain précieux, occasionnent des îlots de chaleur, une imperméabilisation du sol avec un impact substantiel de gestion des eaux de ruissellement et proposant un environnement urbain étalé et dégradé. La carte suivante démontre cette consommation importante de l'espace par les stationnements de surface.



Tous ces stationnements de surface offrent cependant un potentiel de requalification et de densification fort intéressant<sup>1</sup>; potentiel qui a été identifié par la Ville surtout le long des axes structurants.

Le quartier Saint-Louis, tout comme le reste de l'arrondissement de Sainte-Foy, est d'ailleurs en processus de densification.

<sup>1</sup> Des projets sont en cours pour les stationnements en vert sur la carte.

**Le Conseil de quartier de Saint-Louis recommande que la Ville identifie les stationnements de surface comme terrains prioritaires à requalifier, par une densification, mais aussi par des espaces publics et des parcs.**

Le Conseil de quartier de Saint-Louis adhère à plusieurs éléments exprimés dans le document « [Vers une Politique de stationnement](#) » que la Ville a présenté lors de la séance publique du 27 novembre 2024.

Nous proposons cependant quelques éléments pour bonifier la réflexion de la Ville pour sa future Politique de stationnement.

### **Mutualisation des stationnements :**

La Ville propose de « Réviser la réglementation municipale pour permettre de mutualiser les besoins de stationnement **lors de demandes de permis** ».

Selon le Conseil de quartier de Saint-Louis, la Ville pourrait aussi réfléchir aux moyens afin d'inciter les propriétaires des **stationnements déjà existants** à mutualiser leurs espaces, pour ainsi dégager des terrains potentiels pour d'autres utilisations et minimiser leurs coûts.

### **Gestion de l'offre en stationnements :**

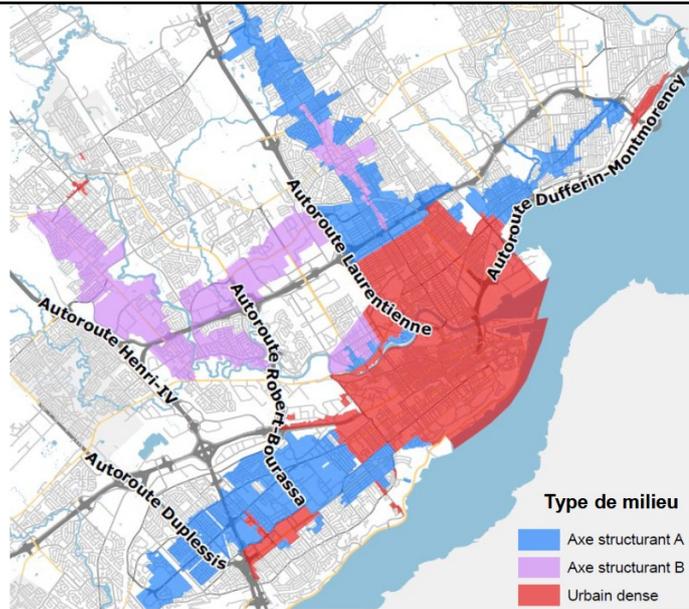
La gestion de l'offre en stationnements est un élément important afin de favoriser le transfert modal vers d'autres modes de transport que la voiture. En effet, une disponibilité facile et souvent gratuite d'espaces en stationnements à destination favorise l'utilisation de la voiture alors que l'inverse incite plutôt à penser à d'autres moyens.

En principe, les exigences minimales de stationnements ont pour objectif d'assurer que les automobilistes ne se stationnent pas n'importe où dans les rues résidentielles. Cependant, ces exigences de minimums induisent des coûts plus élevés pour les promoteurs qui se reflètent dans un coût plus élevé des espaces commerciaux et des logements construits. Le coût de construction est en effet supérieur à 50 000\$ par case de stationnement souterrain.

En 2024, afin entre autres de favoriser la construction de logements plus abordables, la Ville de Québec a d'ailleurs retiré le nombre minimal de cases de stationnement requis pour les usages de la classe Habitation sur une grande partie de son territoire (Règlement R.V.Q. 3303 en vigueur le 5 juillet 2024).

## Objet de la modification

Retirer le nombre minimal de cases de stationnement requis pour les usages de la classe *Habitation* dans les milieux : urbain dense, axe structurant A et axe structurant B



23

Source : [Retrait des normes minimales de stationnement pour l'usage résidentiel de certains secteurs](#), présentation du 28 mai 2024, Ville de Québec

**Le Conseil de quartier de Saint-Louis félicite la Ville pour cette décision et l'invite à poursuivre cette approche sur un territoire plus large.**

Ainsi en 2020, Edmonton est devenue la première grande ville canadienne<sup>2</sup> à supprimer les exigences minimales de stationnement à l'échelle de la ville. C'est ce qu'a aussi fait la Nouvelle-Zélande à l'échelle du pays<sup>3</sup> pour toutes les municipalités de plus de 10 000 habitants.

## Les stationnements publics étagés, moyen privilégié pour :

**Favoriser la mobilité durable :** Pour favoriser la mobilité durable, il est essentiel d'allouer davantage d'espace aux modes de transport actifs (piétons, vélos) et au transport en commun.

**En plus des stationnements de surface, les stationnements sur rue occupent beaucoup d'espace. Une partie des stationnements sur rue devrait être dégagée afin d'allouer davantage d'espace aux modes de transport actifs : piétons, vélos et micro-mobilités.**

À ce sujet, la stratégie développée par Edmonton pour mieux utiliser ses stationnements sur rue est une bonne source de réflexions que le conseil de quartier de Saint-Louis recommande à la Ville de Québec. Voir : [Curbside Management Strategy - Redefining Edmonton's Curbside and Public Parking Space](#).

## Requalifier des quartiers :

<sup>2</sup> <https://www.reinventingparking.org/2022/09/EdmontonOpenOption.html> et informations sur la démarche : [https://www.edmonton.ca/city\\_government/urban\\_planning\\_and\\_design/open-option-parking](https://www.edmonton.ca/city_government/urban_planning_and_design/open-option-parking)

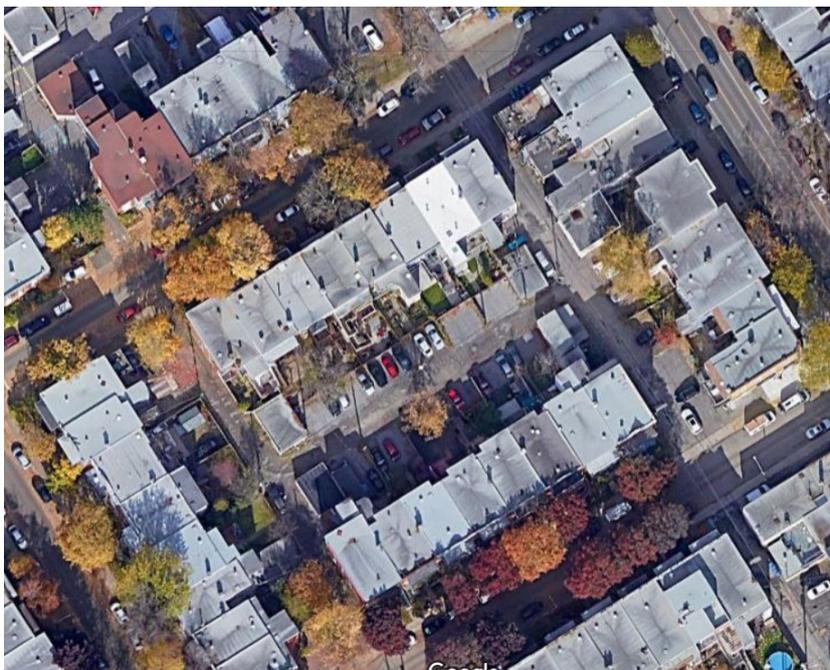
<sup>3</sup> <https://www.parkingreformatlas.org/parking-reform-cases-1/urban-parking-minimums-banned-by-new-zealand-s-national-government>

**Le Conseil de quartier de Saint-Louis est d'avis que regrouper des espaces de stationnements de surface et sur rue en stationnements publics étagés permettrait de dégager beaucoup d'espace urbain. Cette avenue permettrait de reconfigurer profondément la Ville de Québec.**

Par exemple, le quartier d'immeubles à logement de type Walk-up entre l'avenue Maricourt et le Chemin des Quatre-Bourgeois, en bordure du quartier Saint-Louis. Ce quartier qui longe le futur tracé du tramway aurait un fort potentiel de requalification si les stationnements étaient regroupés en stationnements étagés (**moins coûteux que des stationnements souterrains**) afin de dégager de l'espace pour densifier et améliorer notablement ce quartier. Pourquoi ne pas viser en faire un écoquartier d'autant plus qu'il est près de services de proximité?



La Ville pourrait aussi conduire des projets-pilotes pour tester comment implanter des stationnements étagés dans les quartiers centraux afin de dégager de l'espace pour des arbres, parcs, jardins communautaires, ruelles vertes, etc. Moins de surface minéralisée c'est aussi moins d'îlots de chaleur et moins de pression sur les égouts pluviaux.



Par exemple, aux centres-villes d'Auckland et de Wellington en Nouvelle-Zélande, il y a de moins en moins de stationnements sur rue et les stationnements étagés y sont très

nombreux. Certains sont multifonctionnels avec le rez-de-chaussée réservé aux commerces et bureaux et les stationnements situés au-dessus. Parfois il y a même des logements aux étages supérieurs :

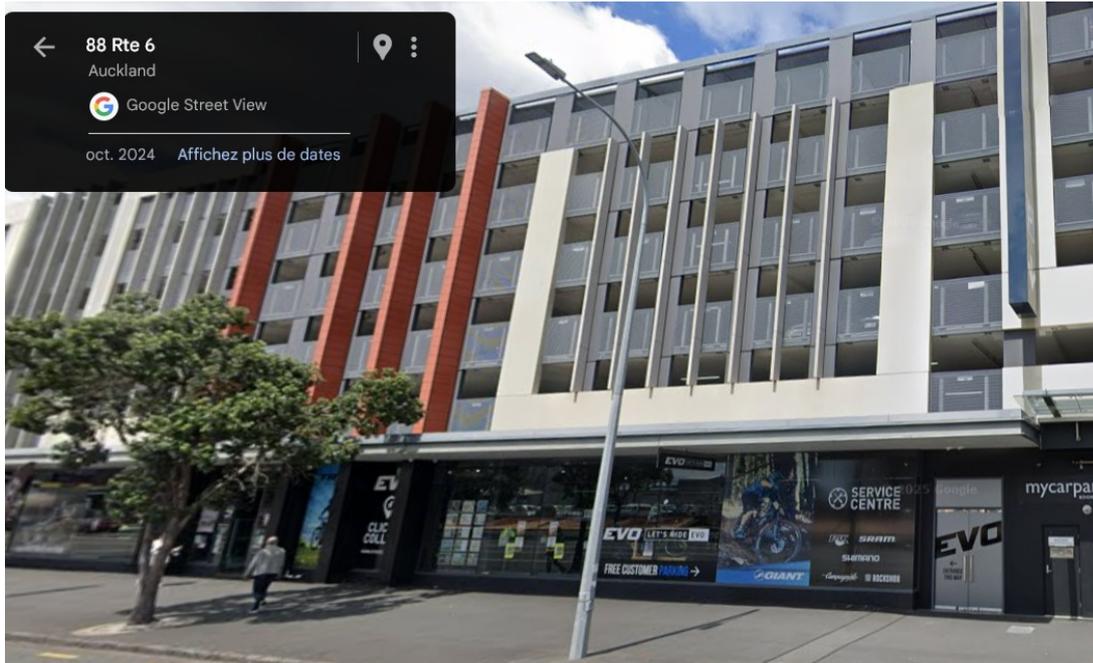


Extraits de [Carparking assets in capital's CBD for sale](#) : « **The Let's Get Wellington Moving project** has signalled the removal of some tracts of on-street parking to be replaced with plantings or cycle and walking lanes to improve the city's liveability, while a recent "parklet" trial that uses parking spaces to create additional outdoor seating for hospitality businesses, is gaining some support...Add to this the removal of prescribed parking requirements for intensified residential developments, and security concerns of vehicle owners in the city, and it is apparent that space within existing dedicated and monitored carparking buildings will be in high demand. »

Photo: [19 Lorne Street, Te Aro, Wellington](#) (Google Street View)

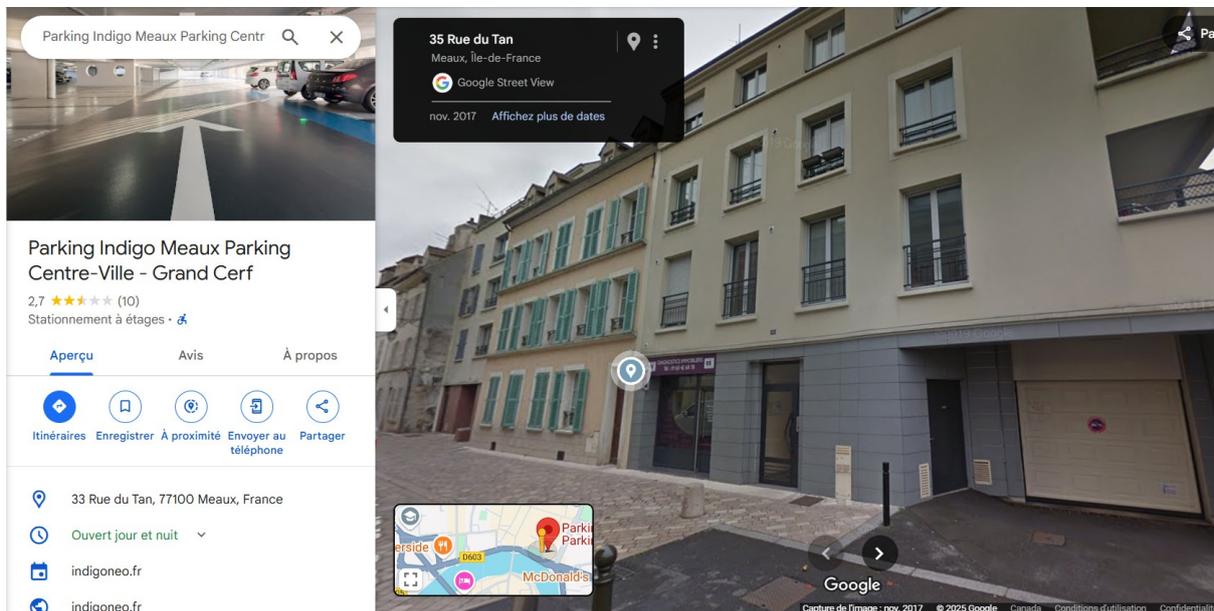


Photo : [Leftbank parking, 89 Ghuznee St, Wellington](#) (Google Street View)



Source : [Britomart Car Park, 88 Rte 6, Auckland](#) (Google Street View)

Des stationnements étagés en périphérie d'un quartier permettent aussi d'envisager des rues totalement piétonnes ou même un «quartier sans voiture ». En Europe, certains stationnements étagés avec logements en façade s'intègrent parfaitement au quartier<sup>4</sup>. Un exemple parmi d'autres :



Source : [Google Street View](#)

<sup>4</sup> Les exemples de ce qui se fait ailleurs démontrent que des stationnements étagés peuvent être multifonctionnels et s'intégrer à l'environnement bâti. Évidemment, il faut vérifier ce qui est permis au Québec.

## **Intégrer l'électrification des transports :**

Enfin, des stationnements étagés permettraient de répondre en partie au défi d'intégrer l'électrification des transports.

Les véhicules neufs à essence seront interdits à la vente en 2035 et le gouvernement du Québec vise 1,5 million de véhicules électriques et hybrides d'ici 10 ans. Il faut donc prévoir dès maintenant les infrastructures pour les véhicules électriques et revoir entièrement le concept des stationnements. Les stationnements ne seront plus vus de la même façon. Ce seront aussi des infrastructures qui feront partie intégrante du réseau électrique.

En supposant une batterie de 50 kWh par voiture, un stationnement de 20 voitures électriques pourrait agir comme une batterie de 1 MWh. Vu du réseau, les batteries des voitures absorberont les surplus de production d'énergies renouvelables et, à l'inverse, alimenteront le réseau pour compenser une baisse de production ou pour écrêter les pointes de charges du réseau (technologie V2G (véhicule to grid)). Ces stationnements seront aussi vus comme des génératrices de secteur en cas de panne du réseau.

Ainsi, on peut imaginer remplacer des stationnements extérieurs (immeubles, centres commerciaux, institutions, bureaux) situés près des quartiers résidentiels par des stationnements souterrains et étagés avec bornes de recharge. Ces nouveaux stationnements pourraient être utilisés le soir et la nuit pour les véhicules électriques des résidents à proximité ou pour des véhicules en autopartage.

Ceci modifierait profondément la structure urbaine en libérant de l'espace extérieur pour servir d'aires communes (parcs, jardins communautaires, etc.), optimiserait les infrastructures requises pour l'intégration bidirectionnelle des véhicules au réseau électrique et permettrait un revenu pour les propriétaires des stationnements. Enfin, les résidents accéderaient à leur véhicule (ou à un véhicule d'autopartage) dans un stationnement protégé (et plus besoin de déblayer l'hiver!).

## **Plans locaux de gestion du stationnement :**

**Le Conseil de quartier de Saint-Louis recommande que les résidents, les commerçants et les autres acteurs locaux soient activement impliqués dans l'élaboration des plans locaux de gestion du stationnement pour garantir leur succès et leur pertinence.**

## **Conclusion :**

Le Conseil de quartier de Saint-Louis salue l'initiative de la Ville de Québec de vouloir se doter d'une nouvelle Politique de stationnement et d'une consultation large de la population à ce sujet. En repensant les stationnements, leur place voulue et la gestion de ceux-ci, il devient possible de transformer profondément la Ville en permettant des logements plus abordables, une plus grande utilisation de la marche et du vélo, l'ajout de parcs et de places publiques, de favoriser l'électrification des transports et surtout un meilleur environnement pour une Ville encore plus agréable à vivre.

Espérant que les quelques idées exprimées dans ce mémoire permettront de bonifier la réflexion des responsables de la Ville dans l'élaboration de sa Politique de stationnement.