



CONSEIL DE QUARTIER

**Avis déposé dans le cadre des
consultations entourant le Plan
particulier d'urbanisme (PPU)
Hamel-Laurentienne**

21 juin 2022

1. À propos du conseil de quartier du 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 sur tout projet touchant le quartier qui leur est soumis par la Ville de Québec;
- 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 d'un maximum de onze personnes, dont la conseillère municipale du district Vieux-Limoilou, sans droit de vote.

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

2. Énoncé général

Le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a accueilli favorablement le PPU Hamel-Laurentienne - saluant notamment les principes sur lesquels cet exercice de planification s'est basé, **mais cet accueil demeure toutefois mitigé.**

Il faut dire que **plusieurs inquiétudes demeurent quant aux choix qui ont été effectués dans le cadre de la planification** : largeur et portée du boulevard urbain; structure du pont d'étagement; vision encore imprécise concernant la vocation et l'intégration d'ExpoCité dans la trame urbaine du secteur; absence d'un cadre strict concernant l'obligation pour les promoteurs d'intégrer des logements de grandes tailles, autant que des logements sociaux ou abordables; amplitude potentielle du développement urbain proposé, avec des zones pouvant atteindre les 18 ou 20 étages; et cela sans compter le spectre du troisième lien autoroutier qui, d'un point de vue environnemental, pourrait rendre neutres les efforts de verdissement réalisés dans le cadre du Plan particulier d'urbanisme. Le conseil de quartier propose également de pousser plus avant les efforts de verdissement ou l'espace laissé aux transports actifs dans la planification.

En conclusion, le conseil de quartier propose dans l'aménagement de **s'inspirer peut-être plus largement du « modèle limoulois »** : si les quartiers limitrophes constituent un exemple réussi de densification à échelle humaine, peut-être y aurait-il lieu de s'inspirer de ces modèles?

3. Un PPU guidé par des énoncés nécessaires

D'entrée de jeu, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou **tient à saluer les principes qui guident la réalisation du PPU pour le secteur Hamel-Laurentienne**, c'est-à-dire :

- La volonté exprimée de **briser des barrières entre les quartiers Vanier, Lairet, Vieux-Limoilou, Saint-Sauveur et Saint-Roch** - cinq secteurs pour lesquels la communication est grandement limitée par la présence d'artères et d'infrastructures routières qui font office de barrière à la mobilité autant qu'à l'accessibilité de services et d'équipements de proximité;
- La volonté exprimée d'**agir sur l'autoroute Laurentienne**, et d'en faire un boulevard urbain, afin d'agir de façon concrète sur la mobilité Est-Ouest entre les différents quartiers précédemment mentionnés;
- La volonté exprimée de profiter de cette opportunité transformatrice afin de **réaliser un rééquilibrage important de la canopée sur le territoire couvert par le Plan particulier d'urbanisme**, tout particulièrement dans un contexte où - pour le Vieux-Limoilou - le taux de canopée actuel est d'environ 17%, loin des objectifs énoncés par la Vision de l'arbre;
- La volonté exprimée de **prendre en considération les besoins en mobilité active** - c'est-à-dire, en lien avec les déplacements piétons ou cyclistes, de façon concrète et de manière importante, ainsi qu'en lien avec les transports collectif, de façon à éviter une planification urbaine centrée sur l'automobile;
- La volonté exprimée de **mettre de l'avant, pour les déplacements actifs, des aménagements urbains conviviaux et verts**, permettant des déplacements conviviaux, de façon à éviter, par exemple, la prolifération d'îlots de chaleurs.
- La volonté exprimée de mettre de l'avant une **mixité des fonctions** (commerciale et résidentielle), aux côtés d'une **mixité d'occupation** (avec une offre de logements sociaux ou abordables), soutenu par une **densification à échelle humaine**, qui évite de dénaturer la trame urbaine des secteurs limitrophes appuyé par une **présence de services et commerces de proximité**, accessibles à pied ou à vélo.

Il semble au conseil de quartier que cette philosophie, derrière la réalisation, représente un pas nécessaire et se place en adéquation avec les priorités émises par les organismes citoyens au fil des différentes phases de consultation.

Évidemment, **plusieurs préoccupations demeurent, car selon le conseil de quartier, il apparaît y avoir parfois un écart entre la volonté affichée, et son application concrète** - un écart qui pourrait, de ce fait, nécessiter quelques correctifs, et ainsi justifier l'accueil mitigé offert par résolution au PPU par le conseil de quartier lors de son assemblée de juin 2022.

4. Préoccupations associées au boulevard urbain

Derrière le PPU Hamel-Laurentienne se cachent deux grandes inconnues : d'un côté, la volonté réelle du ministère des Transports du Québec de procéder à la transformation d'une portion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain; de l'autre, la sortie d'un éventuel troisième lien autoroutier entre Québec et Lévis qui pourraient se retrouver dans le secteur.

4.1 Un troisième lien qui risque d'hypothéquer plusieurs gains potentiels

Les impacts concrets des aménagements - et surtout du verdissement - réalisé dans le secteur Hamel-Laurentienne risquent d'être mis à mal par l'éventuel troisième lien autoroutier mis de l'avant par le gouvernement du Québec et dont la sortie pourrait se retrouver dans le secteur. C'est le chiffre de 55 000 véhicules qui a été mis de l'avant dans les évaluations du ministère des Transports du Québec - un estimé qui, bien qu'il soit remis en question par de nombreux experts en transports et aménagement urbain, montre bien l'impact négatif potentiel de cette nouvelle autoroute sur le secteur et la qualité de l'air.

De nombreux efforts ont été réalisés, au fil des années, par les administrations publiques et les populations de Limoilou, dans le contexte d'un milieu de vie qui est mis à mal par une multitude d'émetteurs de pollution (présence d'autoroutes, voisinage industriel et portuaire, positionnement de l'incinérateur de Québec).

Le retrait de l'autoroute Laurentienne et sa transformation en boulevard urbain, demandée depuis 2016 par plusieurs conseils de quartier, vise ainsi à offrir à la population locale une réduction de l'intensité de circulation, autant que de bonifier le potentiel de verdissement afin d'atténuer l'impact de la pollution atmosphérique associé au transit automobile.

La mise en œuvre d'un troisième lien autoroutier et le trafic généré par celui-ci ne pourront que neutraliser les impacts favorables associés aux différentes mesures mises de l'avant par la Ville de Québec et ses partenaires dans le PPU Hamel-Laurentienne.

Cela, d'autant dans un contexte où pour l'instant aucune étude d'impact sérieuse et indépendante n'ait été réalisée quant aux conséquences de cet accroissement important de transit automobile pour ces secteurs déjà fragilisés, faisant déjà face à d'importantes inégalités sociales et environnementale en santé - en lien notamment avec la qualité de l'air qui, a-t-on besoin de le rappeler, reste déficiente dans le secteur.

Il appert donc, pour le conseil de quartier, qu'il y a inadéquation entre cette volonté de bonifier et d'ajouter au transit automobile par l'ajout d'une nouvelle autoroute qui trouverait sa sortie dans le secteur touché par le PPU, et les volontés environnementales associés à la mise en oeuvre dudit PPU.

4.2 Une collaboration nécessaire avec le MTQ

En parallèle, la réalisation du boulevard urbain sera, elle, conditionnelle à la collaboration du ministère des Transports du Québec (MTQ), promoteur et idéateur de ce projet de troisième lien autoroutier.

De ce fait, les ambitions émises par les citoyens quant à cette nécessaire transformation pourraient se retrouver limitées dans leur application dans un contexte où les visées et objectifs des différents partenaires de l'initiative ne semblent pas compatibles au premier chef.

Il va sans dire : les groupes citoyens, au fil des années, ont émis l'idée que le boulevard urbain soit le plus prolongé possible, afin que ces impacts favorables puissent toucher plusieurs secteurs. Sa finalité, à la hauteur de la rue Soumande, constitue pour le conseil de quartier une marge minimale et, de ce fait, sa portée ne serait que d'autant limitée s'il se terminait en deçà de cette artère.

Il est évidemment important de rappeler que **le boulevard urbain, au minimum étendu jusqu'à la rue Soumande, est un projet souhaité par l'ensemble des quartiers des alentours**, et que chaque conseil de quartier a, au fil des années, adopté des résolutions ou mené des actions en ce sens - cela tant pour le Vieux-Limoilou, que pour Vanier, Lairet, Saint-Sauveur et Saint-Roch.

L'incertitude de l'implication et de l'approbation du gouvernement à réaliser le boulevard urbain jusqu'au boulevard Wilfrid-Hamel.

4.2.1 Une infrastructure souhaitée par le conseil de quartier : un rappel

Dans le cadre d'une consultation publique menée en 2018-2019 par le conseil de quartier et Votepour.ca ayant rassemblé quelque 915 répondantes et répondants, le conseil de quartier a proposé divers chantiers spécifiques, au-delà d'enjeux thématiques, aux citoyennes et citoyens. Selon les données de l'enquête, 44% des répondants ont choisi de donner une priorité de 7, 8, 9 ou 10 sur 10 au projet - cela, sans compter les commentaires spécifiques reçus concernant le projet dans les questions ouvertes posées aux citoyens.

De façon générale, l'impression - chez plusieurs répondants - est que cette transformation permettrait d'agir de plusieurs façons sur plusieurs enjeux prioritaires identifiés par les résidents et résidentes du quartier - environnement et qualité de l'air (thématique jugée prioritaire par près de 89% des répondants) ou encore les questions de mobilité urbaine (thématique jugée prioritaire par plus de 41% des répondants). Ainsi, comme le résume un citoyen : « Transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard, ça serait en fait plusieurs actions combinées : verdissement, partage de la route, amélioration du tissu social en unissant les quartiers... »

C'est pourquoi, dans le cadre de ses *Recommandations stratégiques 2020-2025*, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou a renouvelé sa demande formulée par voie de résolution en juin

2017, et suggéré que les autorités municipales, de concert avec les citoyens des zones concernées, se fassent porteuses de solutions autres que l'élargissement pur et simple de l'autoroute Laurentienne entre les rues Soumande et de la Croix-Rouge dans leurs représentations auprès des instances appropriées.

De ce fait, selon le conseil de quartier, **la transformation de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain, si elle est bien réalisée, viendrait atténuer des facteurs de risque environnementaux qui compromettent le maintien et la bonification d'un milieu de vie et d'un environnement de qualité pour les Limoulois et Limouloises.**

4.2.2 Des questions qui persistent quant à la nature du boulevard urbain

L'appui donné par les groupes citoyens au concept de boulevard urbain n'empêchent toutefois pas ceux-ci de soulever quelques questions quant à sa réalisation et, hors de la nécessité que celui-ci se termine - au minimum - sur la rue Soumande, il y a aussi la question de la largeur de l'artère qui est évoquée.

La vision de 2016-2017, à laquelle avait réagi jadis le conseil de quartier, impliquait une augmentation importante des voies dédiées au transport. Il est dommage que cette vision se soit perpétuée dans la planification proposée par l'administration municipale et cela - selon la compréhension du conseil de quartier - jusqu'à la réalisation du présent PPU. Quel avantage, concrètement, y-a-t-il à générer autant de voies dédiées au transport quand, de toute façon, les automobilistes se buteront à l'entrée au centre-ville - actuellement formée par trois voies à l'entrée (vers Saint-Roch), se transformant rapidement en deux voies, et trois voies à la sortie (vers Charlesbourg)?

Si l'idée est de favoriser le transfert modal de l'automobile vers l'autobus, n'y aurait-il pas lieu, de toute façon, que ledit transfert soit favorisé et priorisé bien avant le pôle d'échange Saint-Roch et le stade Victoria? Normalement, par le biais de la mise en place d'un réseau de transport structurant, on pourrait imaginer que le flux d'automobile ne serait pas en augmentation dans cette zone, et, au contraire, demanderait à être réduit ou diminué?

Une hausse tout de même importante du nombre de voies - par le biais d'un maintien de l'offre automobile existante, et de l'ajout d'une voie réservée au transport en commun, n'enverrait-il pas plutôt un message contradictoire?

4.2.3 Quelques préoccupations concernant le pont à étage

Le conseil de quartier salue la volonté de la Ville de Québec de faciliter les déplacements piétons entre le secteur Stadacona et le pôle Fleur-de-Lys. **Il importe de faciliter ce déplacement - notamment dans une perspective de sécurité alimentaire**, alors que l'offre en alimentation abordable est cruellement manquante dans ce secteur est les environs et que des commerces tels que le Super C, le Maxi ou la Fruiterie 440 constituent ainsi les rares options en alimentation abordable dans les environs du Grand Marché de Québec et Expocité.

Il est donc nécessaire, dans une perspective de mobilité, **d'assurer à la population des déplacements facilités et conviviaux.**

Cela étant dit, la question, justement, de la convivialité se pose quant au pont à étage qui est proposé dans le cadre du PPU et qui ne semble pas nécessairement constituer une solution optimale et cela, pour diverses raisons :

- Selon la structure choisie, le pont pourrait représenter un obstacle à franchir pour les humains, que ce soit dans une perspective de mobilité, ou dans une perspective de sécurité - des infrastructures, comme la passerelle qui liait la Rothman's au Poste de police de Saint-Roch par exemple, peuvent à certains égards représenter une barrière autant qu'un accès, en fonction du type d'utilisateur.
- L'emplacement choisi est un corridor de vent important, amplifié par l'ouverture que représente l'autoroute / boulevard Laurentienne et les aménagements limitrophes projetés - et cela, déjà si l'accès était au niveau du sol! Si on remonte de quelques dizaines de mètres, les piétons et les cyclistes seront d'autant plus exposés au vent et aux intempéries, rendant ainsi la traversée somme toute peu conviviale.

Le conseil de quartier est ainsi préoccupé par l'aménagement de cette structure : il s'agit d'un espace nécessaire, et d'un accès nécessaire, mais celui-ci doit être fait au bénéfice des citoyens, et en ayant en tête les usagers les plus vulnérables. **Il faut offrir un accès convivial, protégé des vents et des intempéries, qui ne constitue pas un îlot de chaleur, et qui préserve un sentiment important de sécurité.**

En ce sens, et pour ces raisons, le conseil de quartier n'est pas convaincu que la solution proposée soit la meilleure.

4.2.4 Des liens entre quartiers à bonifier au-delà de Hamel

Par ailleurs, il importe de signaler, parmi les arguments qui justifient d'étendre le plus haut possible, vers Soumande voire au-delà, le boulevard urbain, c'est la possibilité de rendre concrète la volonté de bonifier les liens entre les quartiers.

Si certains liens au sud seront présents, notamment entre le secteur Pointe-aux-Lièvres ou le Vieux-Limoilou vers Saint-Sauveur, ou encore entre le secteur Stadacona et Vanier, **il nous appert qu'il y a somme toute peu de liens similaires qui sont offerts aux résidents et résidentes des secteurs plus au nord du territoire touché par le PPU : Vanier et Lairet.**

Cette situation nous apparaît tout aussi préoccupante, dans la mesure où, encore là, des services de proximité se trouvent à un jet de pierre, mais risquent de demeurer difficilement accessibles - soit en lien avec d'importants détours, soit en lien avec des modes d'interconnexion qui demeurent moins effectifs qu'un lien cyclable ou piéton standard (exemple : une passerelle), ce qui limiterait, pour ces populations, l'impact favorable du boulevard urbain.

5. Préoccupations quant aux choix urbanistiques effectués

Le PPU Hamel-Laurentienne constitue une rare occasion : celle de bâtir un quartier, d'imaginer un milieu de vie.

Si l'administration municipale vise à transférer l'obligation d'imaginer ces secteurs à des promoteurs immobiliers, il importe donc qu'elle leur donne un cadre strict assurant d'un côté l'intégration de ces espaces à la trame urbaine existante, et de l'autre, qu'elle assure que le quartier ainsi créé - au potentiel d'habitation équivalent à un district électoral à l'échelle municipale! - réponde aux besoins, enjeux et défis identifiés dans le développement des secteurs limitrophes et que son aménagement contribue à tirer ceux-ci vers le haut.

Tel que mentionné : si les intentions semblent là dans la réalisation du plan, le conseil de quartier estime que certains choix urbanistiques effectués méritent, selon le cas, soit d'être remis en question, ou soit d'être amplifiés afin de permettre d'aller au bout de leur potentiel.

5.1 Garantir des logements abordables plutôt que de laisser la place au hasard

Les besoins en matière de logement abordable sont majeurs actuellement à Québec. Le développement d'un nouveau quartier représente une opportunité sans égal de répondre à un défi criant actuellement: après tout, un nombre important de personnes en situation de pauvreté n'ont, actuellement, pas accès à un logement social ou communautaire ou à un logement abordable. Cela, dans un contexte où le loyer est le principal poste de dépense des ménages, et que selon le dernier recensement (2016), 20,2% des ménages consacrent 30% de leurs revenus au frais de logement.

Ce phénomène est également mis en lumière par la hausse marquée des demandes d'aide à l'Office municipal d'habitation de Québec dans le cadre de ses Opérations 1er juillet (273 demandes en 2020 comparativement à une moyenne de 48 les années précédentes).

D'un point de vue réglementaire, l'intégration de logements abordables aux projets résidentiels n'est pas une obligation imposée par l'administration municipale, et que de nombreux promoteurs n'en font pas l'intégration de façon naturelle dans leurs initiatives. De ce fait, la mise en place de logements abordables sera laissée à la discrétion, et selon le bon vouloir, des promoteurs qui feront le développement de ce nouveau quartier. **Y aurait-il possibilité, dans le cadre du PPU Hamel-Laurentienne, d'imposer des cadres normatifs qui assurent un pourcentage probant de logements abordables, et qui encadrent la notion d'abordabilité?**

Si le développement du territoire couvert par le PPU est laissé entièrement libre, il y a un risque bien réel de voir s'accroître les phénomènes liés à la gentrification. À ce titre, il est fort possible que le ratio non-coercitif proposé, de 12%, ne fasse pas le poids, tant en ce qui concerne les besoins réels qu'en ce qui a trait à la bonne volonté nécessaire de la part des promoteurs pour que ce concept passe de l'idée au terrain.

5.2 Choix domiciliaires : entre limites insuffisantes et absence de limites

L'intention de l'administration municipale, énoncée dans les différentes présentations, est d'abolir le nombre minimal de logements afin de permettre de faire émerger une plus grande variété de lieux d'habitation - de l'unifamilial aux logements. Encore ici, il semble au conseil de quartier qu'il s'agit d'une dynamique de «laisser au hasard» ou «laisser à la bonne foi des promoteurs» un aspect important, voire essentiel, du développement urbain.

Le PPU devrait offrir une vision relativement claire sur le développement de ce nouveau quartier, or, si d'importantes parts de ce développement sont laissées au hasard, il devient plus complexe d'avoir une véritable vision sur le futur, ou de faire appliquer, de façon concrète, la vision partielle qui avait été développée.

La volonté d'abolir le nombre minimal de logements dans un lot semble indiquer, en parallèle, une volonté de l'administration municipale d'ouvrir la porte à des logements pour les familles, mieux adaptés à leur réalité - notamment en termes de taille. Évidemment, le conseil de quartier est en accord avec ce constat : **l'offre locative des quartiers centraux doit demeurer attractive pour les familles**, et en ce sens, des 3 ½, 4 ½ ne suffisent pas! Il faut envisager des logements de grandes tailles (6 ½, 7 ½ ou 8 ½).

Il importe de se rappeler qu'actuellement, plusieurs de ces familles quittent peu à peu le centre-ville : entre 2016 et 2021, selon les estimations de l'Institut de la statistique de Québec, La Cité-Limoilou est le seul arrondissement qui a vu sa population baisser - à l'échelle de la ville - perdant environ 1850 résidents et résidentes. Il s'agit, évidemment, d'une tendance préoccupante : assiste-t-on, à nouveau, et cette fois en raison de l'offre locative et du coût associé au logement ou à l'achat - aux prémices d'un nouvel exode vers la banlieue?

Dans ce contexte, viser 75% de logements de deux chambres, et 10% de logements de trois chambres ou plus est-il un objectif réellement suffisant pour atteindre cet objectif d'attractivité pour les jeunes familles? Ou estime-t-on qu'en parallèle, l'abolition du nombre minimal de logement pourrait permettre et soutenir la transformation de triplex pour permettre le développement de «maison de villes»?

À l'image de certains autres pans du PPU, **si les intentions sont claires dans les objectifs énoncés, il semble que les moyens pour atteindre ces objectifs eux, demeurent flous, et de ce fait le risque de ne pas atteindre les objectifs souhaités reste, lui, bien tangible.**

5.3 Offrir une densité à échelle humaine

On peut comprendre que le réflexe, dans tout nouveau développement, soit d'y voir une opportunité de mettre en place des quartiers à grande échelle : des immeubles de grandes tailles, massifs, avec beaucoup d'étages. L'exemple des nouveaux développements effectués ces dernières années dans le secteur Lebourgneuf vient ainsi à l'esprit.

Dans le nouveau quartier projeté, on met de l'avant des hauteurs qui, certes, y vont de façon progressive pour ne pas représenter une césure trop marquée avec la trame urbaine des quartiers environnants (secteurs Stadacona, ou Vanier notamment), mais il n'en reste pas moins qu'on projette plus des hauteurs dans l'esprit de Lebourgneuf au final - avec des visées qui vont de 8 à 20 étages. Le quartier Hamel-Laurentienne projeté est donc un cœur de ville en hauteur, avec une densité projetée qui va bien au-delà de celle du Vieux-Limoilou - pourtant déjà considéré comme un quartier dense.

Il y a donc lieu de se questionner quant à la vision que l'on souhaite de notre ville : est-ce qu'on préconise de nouveaux quartiers à échelle humaine, ou au contraire, souhaite-t-on plutôt mettre de l'avant des lieux de vie plus massifs, voire disproportionnés? Y aurait-il lieu de limiter ce «cœur» massif à un secteur de l'emprise, plutôt que de l'étendre aussi largement que ce qui est actuellement projeté dans le développement du territoire couvert par le PPU?

Bref, il a semblé au conseil de quartier que les choix et **la vision de la Ville qui est faite dans le PPU nous amène vers des dimensions qui risquent, si trop étendues, de dépasser la notion d'échelle humaine et, ainsi, de limiter les velléités de création de milieux de vie de proximité qui sont exprimés dans les objectifs derrière le PPU.**

5.4 Expocité demeure un canevas, sans orientation claire

Il semble au conseil de quartier que ce flou relatif est également étendu à l'espace d'Expocité. **Bien que le secteur soit au cœur du territoire couvert par le PPU, et bien que les choix associés à son développement soient capitaux dans l'aménagement du secteur, la vision concernant la zone Expocité est demeurée sciemment vague.**

Pourtant, de **grands défis demeurent afin de mieux intégrer Expocité dans la trame urbaine.** Actuellement, bien qu'il soit à la jonction de trois quartiers (Vanier, Vieux-Limoilou et Lairet), le site n'est, lui, par véritablement perméable et contribue de cette façon à la dynamique de «barrière». Il aurait été important de définir les manières par lesquelles créer des percées dans cet espace, et limiter justement cet impact négatif - cela d'autant que, pour l'instant, la nature des infrastructures qui seraient appelées à remplacer l'ancien Colisée ne semblent pas définies (entre habitation, hôtellerie, loisirs ou parcs) et dans un contexte où l'amplitude du territoire à couvrir et les facilités administratives pourraient également offrir des opportunités structurantes de mettre de l'avant certaines fonctions comme des parcs, afin de contribuer de façon proactive à l'atteinte des ambitieux objectifs de canopée que la Ville de Québec s'est donnée avec sa Vision de l'arbre, et qui devront nécessiter des transformations importantes de lots en boisés si l'on souhaite que cet ajout en canopée ait un impact important non seulement sur les îlots de chaleurs, mais également sur la pollution atmosphérique.

L'opportunité offerte par la requalification du secteur est, certes, attrayante pour la question notamment de l'habitation, mais on doit rappeler que des besoins demeurent également, en matière de canopée d'un côté, et en infrastructures de loisirs et de sports de l'autre...

5.5 Réflexions et préoccupations quant au verdissement

Cela n'est un secret pour personne : les quartiers de la basse-ville de Québec, dont le Vieux-Limoilou, manquent de canopée. Dans l'arrondissement La Cité-Limoilou, l'indice de canopée était évalué à 17 % selon les données de la Ville de Québec - le plus bas sur le territoire de la municipalité. Cela, dans un contexte où - selon l'Association québécoise des médecins pour l'environnement - c'est un taux de 40 % qu'il faudrait viser afin d'avoir des impacts durables et concrets sur la santé physique et mentale des citoyens.

Actuellement, quel taux de canopée est prévu pour le nouveau quartier Hamel-Laurentienne? **Atteindra-t-on le 25 % visé dans la Vision de l'arbre? Réussira-t-on à aller chercher le 40% recommandé pour avoir le maximum d'impacts sur la santé?** Profitera-t-on véritablement de l'opportunité afin de créer et pérenniser un «poumon vert» au cœur des quartiers nord du centre-ville de Québec?

D'un côté, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou tient à saluer, en ce sens, certaines mesures prévues en matière de plantation :

- **L'idée d'encadrer le boulevard urbain d'une trame verte est nécessaire**, et cette trame devra être de belle envergure afin d'avoir un impact réel sur la qualité de l'air et la qualité de vie du secteur concerné;
- **La volonté exprimée quant à la création de parcs et d'espaces verts doit être également saluée, mais il importe que ces mesures soient tout sauf une démarche timide** : l'administration devra sacrifier des revenus potentiels afin de favoriser la santé physique et psychologique des citoyens et citoyennes de ce nouveau quartier;
- L'idée de profiter de l'occasion pour **transformer le corridor de l'aqueduc en un parc linéaire est également souhaitable** et, à ce titre, soulève des questions quant à la possibilité de répéter cette mesure sur d'autres terrains appartenant déjà la Ville de Québec, comme le secteur Exposité par exemple;
- Le souhait de l'administration municipale de **travailler à verdir le secteur Stadacona en collaboration avec les résidents et résidentes est également une bonne nouvelle** : à l'image du secteur sud du Vieux-Limoilou (l'ancien Hedleyville), il s'agit de l'autre secteur où la canopée est cruellement manquante.

Évidemment, à travers tout ceci, **on doit garder en tête que tous les projets de verdissement ne sont pas égaux.**

À défaut de sensibilisation et d'information, les projets de végétalisation urbaines, dans le Vieux-Limoilou, ont souvent abouti sur l'aménagement de petites zones vertes, avec plantations de vivaces, d'arbustes ou d'arbres à faible indice de canopée. Ces projets sont porteurs de changement - protection de la biodiversité, bon voisinage, déminéralisation - mais, au final,

ceux-ci ne sont pas aussi efficaces pour filtrer la pollution atmosphérique que la plantation d'arbres remarquables! Il importe que ces leçons acquises soient appliquées pour le développement du nouveau quartier Hamel-Laurentienne : après tout, selon les données du ministère de l'Environnement et de la Lutte aux changements climatiques, un érable mature peut capter annuellement 60 mg de cadmium, 140 mg de chrome, 820 mg de nickel, 5200 mg de plomb, 1,8 kg ou encore jusqu'à 20 kg de poussières.

Qui plus est, récemment *Le Devoir* publiait une analyse de projets de ruelles vertes qui conclut que, «dix ans après sa plantation, chaque dollar public dépensé (pour un arbre remarquable) va couvrir une superficie 60 fois plus grande de ruelle que ce même dollar dépensé pour creuser des trous et y planter des buissons, des vivaces, etc.».

Cela d'autant que c'est 15 % d'aires vertes - pour les cours - qui est demandé dans la plupart des secteurs qui seront ouverts au développement.

5.6 Une opportunité majeure qui nécessite un cadre au-delà du bon vouloir

Le conseil de quartier souhaite, enfin, réitérer un élément qui a été mentionné au fil des précédentes pages : il y a un risque concret à laisser au bon vouloir des promoteurs le développement d'un secteur entier, dans un contexte où l'administration municipale, à travers l'actuel PPU, a l'opportunité de donner un cadre relativement strict à ceux-ci, tout en laissant une certaine place à l'imagination et la créativité.

Le conseil de quartier estime qu'**un développement à la Lebourgneuf n'est pas souhaitable, et de ce fait que la Ville de Québec doit s'offrir des garanties pour que le nouveau quartier serve véritablement de lien entre les quartiers Vieux-Limoilou, Saint-Sauveur, Saint-Roch, Lairet et Vanier, plutôt qu'il ne représente une nouvelle barrière.** De ce fait, son échelle est également importante en ce sens : il doit apporter, contribuer, étendre la trame urbaine et le verdissement qui l'accompagne, plutôt que de constituer un îlot au cœur de ces quartiers.

Si un centre naturel, en matière d'offre commerciale, se trouve dans le secteur Soumande et Fleur-de-Lys, il faut également se rappeler que ces quartiers ne sont toutefois pas à la recherche d'un nouveau centre-ville également : le quartier doit être en phase avec les besoins exprimés dans les secteurs limitrophes, et être développé de façon à répondre aux besoins pour lesquels ces quartiers ne peuvent pas subvenir, notamment en matière de logements familiaux ou abordables, par exemple.

Les occasions financières sont évidemment importantes, les revenus en jeu pour la Ville de Québec sont massifs : cette réalité ne doit toutefois pas occulter les besoins exprimés sur le terrain, autant que de justifier un «laisser aller» quant au développement du secteur.

Si les objectifs sont clairement exprimés, les moyens de les atteindre doivent l'être tout autant. Évidemment, les promoteurs qui feront le développement de ce secteur ne sont pas mal intentionnés, et peuvent avoir à coeur de résoudre ou répondre en tout ou en partie aux besoins et défis exprimés, mais il n'en reste pas moins que **ce « bon vouloir » ne représente pas une garantie, et que l'un ou l'autre pourrait souhaiter profiter et exploiter les zones de gris laissés par le PPU et porter un coup à l'atteinte des objectifs exprimés dans celui-ci.**

5.7 Une occasion de penser la ville autrement que pour l'automobile

Dans le PPU, le conseil de quartier a observé une volonté claire de soutenir les débits actuels en matière de circulation : un peu comme dans d'autres exercices de planification, l'administration municipale semble toujours vouloir éviter de soulever l'ire de certains automobilistes et garantir qu'aucune perte notable ne leur sera imposée... Cette approche vient grandement limiter le rééquilibrage nécessaire, au centre-ville de Québec, entre les différents modes de transports (autos, autobus, piétons, vélos).

Si l'on souhaite véritablement soutenir l'émergence d'éléments liés aux transports collectifs ou actifs, alors il importe de se placer dans une perspective plus large en matière de déplacements, que d'observer la situation d'abord et avant tout dans la peau de l'automobiliste. N'y-a-t-il pas un manque d'ambition à ne pas mettre en place des infrastructures visant à favoriser le transfert modal alors qu'on tente de développer des options qui, justement, devraient être bonifiées par de telles options (boulevard urbain, tramway)?

La planification Hamel-Laurentienne ne doit pas se faire dans une perspective «auto par défaut», mais plutôt dans une logique «milieux de vie par défaut», une approche qui, par ailleurs, viendrait soutenir d'autres idées émises dans le présent avis - comme la réduction du nombre de voies prévues sur la portion «boulevard urbain».

6. Repenser la façon de densifier la ville

Le contre-exemple de Lebourgneuf est ressorti, de façon récurrente, dans le présent avis. Il faut dire que, dans l'imaginaire collectif, c'est le principal nouveau quartier qui a émergé de nulle part - ou presque - au fil des dernières années.

Les objectifs énoncés dans le PPU montrent que la Ville de Québec a appris des erreurs associés au développement de ce secteur - entre les besoins en parcs et en lieu de voisinage, la nécessité d'offrir des commerces accessibles par le biais des transports actifs, ou encore d'assurer un développement à échelle humaine.

Le nouveau quartier Hamel-Laurentienne se développe dans un contexte de lutte et d'adaptation aux changements climatiques et cette réalité amène également de nouvelles perspectives et nécessités en matière de densification.

Quels éléments devraient être mis de l'avant, afin d'un côté de contribuer plus avant à répondre aux objectifs exprimés pour le PPU, et de l'autre à répondre à ces enjeux actuels en matière de climat et environnement?

Dans cette section, le conseil de quartier vise à proposer aux concepteurs du PPU quelques pistes de réflexion ou de bonification qui pourrait assurer d'un côté l'échelle humaine et la convivialité du quartier, et de l'autre son adaptabilité dans un contexte de lutte aux changements climatiques.

6.1 Densifier la ville au profit des déplacements piétons

La notion d'échelle humaine implique, évidemment, des aménagements pensés pour les déplacements à pied : on peut offrir toute une gamme de services de proximité, mais si l'absence de convivialité associée à cet accès pourrait agir au détriment de son usage.

Il importe ainsi d'assurer des voies de circulation qui sont de taille modeste : une artère trop grande rendra la marche peut-être plus... désespérante. On peut également prévoir des retraits de petite taille entre la rue et les bâtiments, retraits suffisants pour permettre la plantation d'arbres afin de rendre la marche plus agréable, avec des possibilités de parcours en zone ombragée plutôt qu'en plein soleil.

Le tout jouté à un accès facilité aux déplacements collectifs et actifs, autre que les déplacements piétons : il importe que les arrêts d'autobus soient accessibles à travers une marche conviviale et de courte durée, autant qu'il est nécessaire que les accès cyclistes soient bien connectés aux services.

Par exemple, sur le plan des déplacements cyclables, considérant l'abondance de services offerts au pôle Fleur-de-Lys et Soumande, **il est clair que l'administration municipale pourra difficilement faire l'économie d'une piste cyclable sur le boulevard Hamel!**

6.2 Assurer une cohérence entre objectifs du PPU et les espaces de vie privés

La planification offerte au PPU laisse beaucoup d'espace de liberté aux promoteurs et aux propriétaires : on donne un cadre relativement ouvert en matière de hauteur (de 8 à 20 étages, selon les secteurs), et on donne une proportion générale d'aires vertes (généralement 15%). Le PPU choisit toutefois de ne pas imposer ou donner un cadre ou un modèle quant au développement, autant que de permettre un cadre bâti de grande envergure.

Pourtant, **l'attractivité d'un secteur va au-delà de la taille des logements et peut être influencée par une multitude de détails dont l'intégration peut, malheureusement,**

représenter des coûts supplémentaires pour la mise en place, autant que des pertes potentielles de revenus - tant pour le promoteur que pour la municipalité.

Quelques exemples?

- **La présence de cours arrière**, qui offrent des espaces privés qui peuvent être utilisés pour le jeu ou pour le verdissement ou, au-delà d'espace privés, la mise en place de ruelles qui peuvent devenir des lieux de vie et de verdissement collectif et favoriser le voisinage... un peu à l'image de certains secteurs du Vieux-Limoilou.

La ruelle, qui fait l'unicité de Limoilou, demeure après tout un pont générateur d'esprit de communauté et de lien social!

- **La présence de cours avant, ou de banquette entre trottoir et rue**, qui permettent à l'esprit d'étendre le sentiment de propriété, le sentiment d'espace : que la rue ne soit pas immédiatement à la sortie du domicile, mais qu'elle soit un peu plus loin, permettant à la fois aux individus de profiter plus avant de leur espace en façade, autant qu'en offrant des lieux de voisinage et de verdissement.
- **Une limite d'étages qui respecte l'échelle humaine**, et qui permette de connaître ses voisins, de connaître sa communauté : il y a assurément plus de voisinage dans des rues de triplex, par exemple, que dans un immeuble de 250 unités sur dix étages!

Une structure plus réduite permet de densifier tout en évitant l'anonymat des grands ensembles. Sans cette échelle, les points énoncés plus haut sont également presque des utopies : la limite de trois étages permet au soleil de se rendre dans les cours, avant ou arrière.

- **Une structure de vente des terrains morcelée** : une multitude de petites parcelles, qui évite la concentration de la propriété et qui favorise l'acquisition par de jeunes familles ou par des propriétaires-occupants, dans la continuité d'un développement à échelle humaine, en immeubles de plus faible amplitude.
- **Des portes privées qui donnent directement sur la rue** et augmentent le sentiment d'indépendance.

6.3 S'adapter aux changements climatiques

Enfin, le développement projeté doit aussi être en mesure de favoriser une véritable adaptation aux changements climatiques et, encore une fois, pas seulement dans les objectifs mais dans son applicabilité.

De quoi est-il question? Quelques exemples :

- **Éviter un développement de type « air-climatisé par défaut »**, avec des structures d'habitation qui permette la présence de fenêtres à l'avant et à l'arrière, et ainsi pouvoir rafraîchir son logement de façon naturelle;
- **Offrir de l'espace à l'avant et à l'arrière pour permettre la plantation d'arbres**, et idéalement d'arbres remarquables, à impact plus important sur la pollution atmosphérique;
- **Limiter la taille des logements à des proportions à échelle humaine pour maximiser le potentiel de la canopée** : un immeuble de trois étages peut être maintenu à température plus basse dans un entièreté par un arbre mature en façade;
- **Appliquer le modèle des ruelles vertes au nouveau quartier**, afin d'offrir des espaces de voisinage et des îlots de fraîcheur aux résidentes et résidents;
- **Proposer et favoriser l'intégration de toits verts pour les nouvelles constructions** : s'il est complexe et onéreux d'adapter des constructions existantes aux exigences associées à la présence de toits verts, il est toutefois plus facile d'imposer de telles normes dans le cadre de nouvelles constructions.

7. Préoccupations supplémentaires

En terminant, le conseil de quartier du Vieux-Limoilou souhaite, rapidement, soulever quelques questions et préoccupations supplémentaires, ou encore saluer certaines initiatives qui sont prévues au PPU Hamel-Laurentienne.

- **Le conseil de quartier tient à saluer l'intégration d'un lien cyclable et piéton au sud du pont Drouin** : il s'agit d'un ajout nécessaire qui favorise la mobilité de la population du secteur sud du quartier vers le pôle d'échange Saint-Roch et les infrastructures dites de proximité du parc Victoria.
- Le conseil de quartier se questionne sur **ce qu'il adviendra du pont Scott**, alors qu'il est prévu d'utiliser la rue de la Pointe-aux-Lièvres pour favoriser le transport en commun. Si le choix de l'artère semble judicieux, il y a lieu de se questionner sur ce qu'il adviendra de cet équipement qui risque d'être de trop petite taille pour soutenir des transports plus lourds.
- Au-delà de la volonté exprimée de verdir Stadacona mais, au-delà de cette initiative, **il importe de rappeler que le secteur doit également bénéficier d'une nouvelle planification artérielle.**

Le transit dans le secteur s'est alourdi de façon importante avec la reconfiguration de l'autoroute Laurentienne, et bénéficiera assurément du retrait de cette sortie : ce sera l'occasion de réparer une récente erreur urbanistique. Le plan de circulation doit toutefois être repensé et réorganisé, dans la foulée de la réorganisation en cours des parcours scolaires.

- **Il sera important de planifier une piste cyclable sur la longueur du boulevard Hamel.** L'opportunité est là pour répondre aux besoins des cyclistes utilitaires, et de leur offrir un parcours linéaire et direct vers les infrastructures de service du pôle Fleur-de-Lys et Soumande.

La requalification du secteur actuel permet cet ajout, et permet également d'éviter d'avoir à imposer moult détours à ces usagers de la route, pour ensuite voir ceux-ci emprunter le trajet plus direct mais de façon moins sécuritaire...

- Il pourrait aussi être opportun de **rebâtir le ponceau qui se trouvait habituellement au sud du parc Cartier-Brébeuf et qui enjambait la rivière Lairet en longeant la rivière Saint-Charles.**

Cet ajout au réseau cyclable permettrait de mieux gérer le flux d'utilisateurs qui doivent pour l'instant suivre le corridor qui se rend jusqu'au centre d'interprétation de Parcs Canada. Cela permettrait aux nombreux cyclistes utilitaires, aux marcheurs et aux autres utilisateurs d'emprunter un chemin plus direct en continuité avec tout le réseau cyclable le long de la rivière Saint-Charles. Le centre d'interprétation étant fermé la majorité de l'année, le détour qui prévaut présentement n'a plus lieu d'être et représente davantage une anomalie sur la trame cyclable de la rivière Saint-Charles.

- **Il serait également approprié de prévoir des espaces pour la mise en place de jardins communautaires** ou autres infrastructures soutenant l'agriculture urbaine.
- Enfin, **différents mobiliers urbains seront nécessaires, en divers lieux clés du nouveau quartier, afin de favoriser le voisinage** : bancs, tables à pique-nique, balançoires, fontaines, permettant aux espaces verts de devenir des milieux de vie plutôt que des zones gazonnées.

8. Conclusion

Au fil de la rédaction du présent avis, un constat semble avoir émergé : le modèle Limoilou.

Après tout : on parle de densifier la ville, d'offrir une ville à échelle humaine, de planifier l'espace dans le respect des défis liés aux changements climatiques, d'assurer une marchabilité et une offre en services de proximité, etc. Presque qu'un éco-quartier développé de façon entièrement organique, l'approche urbanistique du Vieux-Limoilou pourrait inspirer le développement du

nouveau quartier Hamel-Laurentienne. Et **en matière de densification, le modèle Limoilou n'est-il pas plus attractif pour les résidents et résidentes que le modèle Lebourgneuf?**

Dans le PPU proposé, il y a un effort évident pour favoriser une approche de densification plutôt que d'étalement urbain... mais il y a toutes sortes de densifications.

La densification proposée est-elle la meilleure? Est-elle celle qui permettra véritablement à l'administration municipale d'atteindre les objectifs et visées qu'elle s'est donnée à l'intérieur même dudit PPU, autant que dans ses différents exercices de vision (de l'arbre, de l'habitation) ou dans ses stratégies (notamment celle de développement durable)? Ou est-ce que la densification proposée reste en demi-teinte, quant au verdissement, quant à l'échelle humaine projetée, quant à la place pour l'automobile?

Et au final, est-ce qu'un «modèle Limoilou» ne serait pas à préconiser, pour répondre à ces questions, plutôt que l'approche proposée actuellement?

En définitive, **dans sa réception du PPU Hamel-Laurentienne, le conseil de quartier a tenu à accueillir favorablement la planification dans ses objectifs, dans ses visées. Cet accueil est toutefois demeuré mitigé dans la mesure où l'impression persiste que l'administration municipale y va en demi-teinte dans les mesures et approches visant à assurer l'atteinte de ces objectifs**, et de ce fait que la vision au PPU demeure, somme toute, laisse tout de même une certaine place au hasard, autant que ne rend pas nul pas le risque d'un développement à la Lebourgneuf pour ce secteur.