

Mémoire déposé dans le cadre de la consultation portant sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement pour l'agglomération de Québec

Par les élus de Démocratie Québec

Paul Shoiry, chef de l'opposition officielle, conseiller municipal du district Saint - Louis – Sillery

Monsieur Yvon Bussièrès, conseiller municipal du district Montcalm-Saint-Sacrement

Madame Anne Guérette, conseillère municipale du district Cap-aux-Diamants

TABLE DES MATIÈRES

Introduction.....	4
Commentaires généraux	5
Notre vision	6
1. Capitale attractive	7
La densification.....	7
Les jeunes ménages.....	9
Les terres agricoles	9
2. Capitale dynamique.....	11
3. Capitale performante	13
La congestion routière.....	13
La mobilité durable.....	13
Les infrastructures piétonnes et cyclables	14
Les services aux citoyens	17
4. Capitale durable	18
Le patrimoine	18
Le patrimoine religieux.....	19
Le patrimoine naturel.....	19
Le patrimoine arboricole	20
5. Capitale résiliente.....	22
Les prises d'eau potable	22
Les activités industrielles et portuaires.....	23
6. Capitale efficiente.....	24
Les outils de planification	24

Introduction

La Ville de Québec connaît, depuis quelques années, un développement sans précédent. Dans ce contexte, il est primordial de se doter d'une vision cohérente, novatrice et harmonieuse du territoire. Cette vision doit être réalisée en y associant activement la population.

À l'automne 2015, le projet de *Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec 2040* a été déposé au conseil d'agglomération de Québec afin d'amorcer officiellement le processus d'élaboration du nouveau Schéma d'aménagement et de développement. L'aménagement du territoire est la responsabilité la plus importante d'une ville. Les enjeux sont donc de taille : il faut déterminer à quoi ressemblera Québec en 2040. La Ville doit se démarquer par des choix d'aménagement simples, solides et porteurs d'avenir. Cette distinction doit se traduire par un souci d'exemplarité à l'égard de ses citoyens, de son environnement naturel et de son héritage culturel.

D'ailleurs, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) nous explique que « dans une démarche de développement durable vers des collectivités viables, la vision intègre les dimensions culturelle, sociale, économique et environnementale. Elle évoque notamment la nécessité de tendre vers un *projet collectif* socialement équitable, économiquement viable, écologiquement vivable, capable de réduire les disparités entre les pauvres et les riches, tout en prévoyant une marge de manœuvre pour l'avenir ».¹

Ces propos traduisent un aménagement du territoire qui doit être exemplaire et qui respecte le choix des citoyens qui résident et s'investissent dans la vitalité sociale, culturelle et économique d'un quartier. L'aménagement exemplaire est aussi celui qui prend appui sur son patrimoine naturel et culturel pour améliorer la qualité de vie des communautés locales tout en stimulant son développement économique.

Mais la vision de développement désordonnée et la volonté de l'administration en place de favoriser une densification démesurée et irrespectueuse des citoyens résidants font craindre un saccage aveugle, voire irréversible, du riche patrimoine architectural, culturel et naturel de Québec, et par conséquent une diminution de la qualité de vie des citoyens.

Dans ce contexte, nous souhaitons offrir une alternative concrète et stimulante aux citoyens. Nous croyons que la Ville possède tous les leviers nécessaires afin de contrôler son développement. Nous faisons le pari qu'en prenant le parti de ses citoyens et de ses acquis, qu'en privilégiant un développement durable à l'échelle humaine, la Ville de Québec se positionnera comme une destination de choix pour s'établir. Ceci aura un impact important sur la vitalité économique de la région.

Le mémoire que nous soumettons dans le cadre de cette première étape de consultation sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec, en lien avec la vision

¹ MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE L'OCCUPATION DU TERRITOIRE (MAMOT), La prise de décision en urbanisme, <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/vision-strategique>. Consulté le 19 novembre 2015.

stratégique, nous permettra dans un premier temps d'émettre des commentaires généraux sur la vision de la Ville. Nous présenterons par la suite la vision générale que nous souhaitons mettre de l'avant pour la Ville de Québec, desquelles découleront les principales propositions que nous émettrons. Enfin, nous commenterons les objectifs et les pistes d'action de la Ville et nous présenterons différentes propositions reliées à chacun des axes privilégiés par la Ville : Capitale attractive, Capitale dynamique, Capitale performante, Capitale durable, Capitale résiliente et Capitale efficiente.

Commentaires généraux

Dans le cadre de la vision stratégique d'aménagement et de développement que la Ville nous présente, un certain nombre d'objectifs et de pistes d'actions sont énoncés qui, à première vue, peuvent sembler intéressants. Or, en prenant connaissance et en analysant le document de plus près, nous constatons qu'il s'agit davantage d'un collage d'initiatives plutôt que d'une véritable planification d'ensemble.

Nous avons attendu plusieurs mois avant que la Ville enclenche publiquement le processus de révision du schéma. Dans un contexte où de nombreux dossiers relatifs à l'aménagement du territoire et au développement de notre ville, ont suscité la mobilisation des citoyens dans plusieurs quartiers de la Ville, par exemple les enjeux de densification, le programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs, la mobilité, les activités du Port de Québec, l'environnement et l'eau potable, nous nous serions attendus à retrouver à cette étape-ci du processus, une véritable vision mobilisatrice et porteuse d'avenir pour les citoyens de Québec. Cette vision devrait dégager une image cohérente et forte de l'aménagement du territoire de la Ville.

De l'énoncé de vision qui nous est présenté, nous constatons l'absence de certains principes et enjeux importants pour les citoyens : par exemple les services à la population, l'habitation, le cadre bâti de nos quartiers, l'acceptabilité sociale des projets de développement ou encore le développement social.

Pour bien réussir cet exercice de réflexion important pour une ville, certaines conditions se doivent d'être réunies. Le MAMOT recommande différentes étapes préalables à l'élaboration de la vision stratégique.

Établir un diagnostic constitue l'une des recommandations du MAMOT : « Avant d'entreprendre l'élaboration de la vision, il faut se poser la question : où en sommes-nous? Il importe en effet, en début de processus, d'établir un diagnostic pour les différents secteurs d'activité du territoire afin de pouvoir définir judicieusement les orientations et objectifs de développement de la collectivité. »²

Un des premiers éléments que nous observons à la lecture de la vision stratégique est justement l'absence de ce diagnostic. On n'y retrouve aucune donnée — par exemple sur le marché immobilier, la démographie, le marché de l'emploi, sur les habitudes de déplacements des citoyens, sur l'état de l'entrepreneuriat — permettant de bien comprendre le contexte dans lequel évolue la ville, son développement et ses différents projets d'aménagement.

² MAMOT (2010) La vision stratégique du développement, p.32.

Intégrer ces données aurait permis d'établir des cibles à atteindre, facilitant ainsi une véritable reddition de compte tout au long du processus de mise en œuvre du schéma d'aménagement. Selon le MAMOT, « Il est nécessaire d'évaluer périodiquement l'atteinte des orientations, des objectifs et des actions qui découlent de la vision. C'est une façon de voir la progression de la vision dans le développement de la collectivité et de cerner les obstacles à sa mise en œuvre. »³

En ce sens, la Ville aurait pu s'inspirer du Plan de mobilité durable qui énonçait certaines cibles, par exemple, en regard de la part modale du transport actif et du transport en commun. C'est ce qui permet aujourd'hui de constater tout le chemin qu'il reste à faire dans la mise en œuvre du plan de mobilité durable et le peu d'actions réalisées.

Notre vision

Depuis bientôt dix ans, les manifestations d'intérêt de la Ville de Québec pour créer des écoquartiers ont été nombreuses, mais les deux seules initiatives municipales, l'une dans le secteur D'Estimauville et l'autre à la Pointe-aux-Lièvres, tardent toujours à prendre forme.

Or, depuis les premières visions locales d'écoquartiers, le concept s'est démystifié. Les avancées technologiques en matière d'architecture durable, de gestion des eaux de pluie, de gestion des matières résiduelles et d'intégration des équipements et des infrastructures dans le paysage ont passablement évolué au cours des dernières décennies. De plus, certaines initiatives citoyennes ont permis de mettre en place de véritables microquartiers au sein de la Ville, par exemple, le projet Cohabitat.

Toutefois, sans vouloir dévaloriser ou mettre de côté ces avancées technologiques, nous croyons que le concept même « d'écoquartier » doit être mis en valeur et ramené à sa plus simple expression. Ce sont la mixité des usages, la densité à l'échelle humaine et la prédominance du transport actif et du transport en commun qui demeurent les assises fondamentales d'un écoquartier. Or, ces noyaux urbains existent déjà en partie sous la forme des anciens quartiers. Certains sont déjà des pôles d'emplois naturels. Cette mixité des fonctions urbaines, les densités respectables que l'on y retrouve ainsi que les déplacements actifs sont inscrits à même ces quartiers. Par exemple, en 2013, le Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste a adopté un projet de vision d'écoquartier urbain⁴ dont les caractéristiques sont la piétonnisation, la création d'espaces verts et de lieux de rencontre, une circulation automobile sécuritaire, la valorisation de la fonction résidentielle et du patrimoine bâti et la participation citoyenne.

En fait, les quartiers anciens de Québec possèdent déjà les attributs fondamentaux d'un écoquartier. Il s'agirait de mettre en valeur les attributs naturels de ces « écoquartiers d'origine » à travers la ville. Que ce soit par le biais d'une réglementation favorisant la renaissance des quartiers et des noyaux urbains, par l'application d'une politique de transport actif et de transport collectif ainsi que par des programmes de rénovation des quartiers, nous souhaitons que soient réanimés les quartiers centraux et les centres-villes d'origine.

³ MAMOT (2010) La vision stratégique du développement, p.42.

⁴ MATHIEU, ANNIE (2013) Saint-Jean-Baptiste en quête d'une étiquette d'«écoquartier urbain». Le Soleil. 10 janvier 2013.

1. Capitale attractive

Ces dernières années, la Ville a connu d'importants changements dans son développement urbain. On assiste à une multiplication de projets immobiliers dans plusieurs quartiers résidentiels.

Parallèlement, on note actuellement un ralentissement du marché immobilier caractérisé par l'augmentation du nombre de maisons existantes à vendre, par le coût élevé des propriétés neuves en raison du prix élevé des terrains, et par le nombre élevé de condominiums invendus et un relâchement sur le marché du logement locatif.⁵

D'ailleurs, le groupe Altus, dans une analyse semestrielle sur les copropriétés souligne qu'au cours du deuxième trimestre de 2015, les ventes de condos neufs ont chuté de 31 % par rapport aux trois premiers mois de 2015. Leur nombre est passé de 185 à 128. Ainsi, sur les 2945 unités recensées (incluant celles en prévente, en construction et construites), 1254 sont invendues, soit 42,5 %. De plus, selon l'économiste principale de Desjardins, Hélène Bégin dans une note de recherche portant sur le marché de l'habitation en sol québécois réalisée en 2013 : « La construction neuve de copropriétés doit absolument s'affaiblir à Québec afin de faciliter l'écoulement de nouveaux projets. »⁶

La densification

Cette question est fortement liée aux enjeux de densification. En 2012, un constat inquiétant était réalisé dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la communauté métropolitaine (PMAD) : « Au cours des dernières années, les milieux urbain et périurbain ont été soumis à de nombreuses pressions exercées par le marché de l'habitation. Dans certains secteurs, cela s'est notamment traduit par un phénomène de banalisation du cadre bâti qui a pour résultat d'altérer le caractère particulier et distinctif de certains milieux de vie recherchés par la population. »⁷

La densification est maintenant considérée comme l'un des piliers du développement durable. Elle est dorénavant intégrée dans les orientations ainsi que dans les plans d'aménagement et de développement urbain. La Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016 du MAMOT retient aussi la densification des pôles urbains et ruraux comme moyen pour limiter l'étalement.

Ainsi, la densification est un enjeu important. Elle doit se faire de façon intelligente et être encadrée rigoureusement. Plusieurs éléments doivent être pris en considération.

Premièrement, la promotion d'interventions architecturales de qualité, le respect des gabarits et l'intégration harmonieuse dans son environnement naturel, patrimonial et social, tout en évitant la démolition systématique de maisons saines et du bâti existant doivent être selon nous, impérativement respectés. D'ailleurs, selon le Plan d'affaires 2012-2015 du Service de l'aménagement du territoire de

⁵ THERRIEN, YVES (2015) Mises en chantier à Québec : deux ans de recul, prédit la SCHL. *Le Soleil*. 27 octobre 2015, p.22

⁶ COUTURE, PIERRE (2013) Le marché du condo à Québec préoccupe Desjardins. *Le Soleil*. 19 février 2013, p.24

⁷ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2012) *Bâtir 2031. Structurer, attirer, durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, p.47.

la Ville de Québec, « la densification doit être accompagnée d'un effort marqué pour améliorer l'architecture des bâtiments, leur intégration au bâti environnant, l'aménagement paysager de chaque site et l'aménagement d'espaces publics favorisant le transport actif »⁸.

Deuxièmement, nous croyons qu'il est impératif de structurer le développement de la Ville en dirigeant la croissance vers nos écoquartiers d'origine et le long des axes structurants. Le développement en parallèle avec la mobilité durable est impératif. À ce sujet, les noyaux d'urbanisation organisés autour des pôles de transport appelé TOD ou *transit oriented development* sont des aménagements urbains intéressants qui pourraient être réalisés en harmonie avec nos écoquartiers d'origine.

Troisièmement, la volonté d'encourager la densification ne doit pas faire en sorte d'éliminer les maisons unifamiliales dans certains quartiers résidentiels et d'uniformiser les milieux de vie. C'est d'ailleurs ce qui est ressorti de la journée d'étude de l'Association des urbanistes et aménagistes municipaux du Québec, tenue le 22 octobre 2010. Ainsi, « tout quartier devrait offrir des typologies résidentielles variées répondant aux besoins de divers types de ménages. C'est pourquoi, il est opportun de maintenir des îlots résidentiels unifamiliaux dans les secteurs centraux. La densification s'effectuera plutôt à des endroits ciblés, sur des sites compris dans un environnement compatible avec une densité accrue ». De plus, « la densification est acceptable dans la mesure où les Villes opteront pour une approche de diversification des densités et où celle-ci s'accompagnera d'un programme de requalification des milieux construits ».⁹

Dans ce cadre et en considérant le présent contexte de vieillissement de la population, nous considérons que l'avenue à privilégier doit être le recyclage, et ce dans le but de rafraîchir le parc immobilier existant. Nous jugeons donc que le moment est approprié pour que soit mis en place un vaste programme de rénovation, en particulier dans les quartiers anciens, dans les centres urbains des anciennes villes de la Communauté urbaine de Québec et dans les secteurs où les logements ont atteint leur espérance de vie utile. Cette approche devrait contribuer à un meilleur équilibre entre le marché de l'habitation neuve et celui des immeubles existants.

Une des solutions qui s'offre est de consolider, voire élargir les programmes d'aide à la rénovation, au recyclage et à la construction résidentielle dans les quartiers anciens. D'autant plus que la rénovation domiciliaire est un moteur économique de première importance qui met à contribution des entrepreneurs, des travailleurs et des professionnels. À titre d'exemple, chaque dollar investi par l'entremise de l'ancien Programme rénovation Québec (PRQ) se traduisait par près de 10 \$ en travaux.¹⁰

En mettant de l'avant la rénovation domiciliaire, une diversité des types d'habitation et une répartition équitable dans les zones résidentielles à l'intérieur du périmètre urbain seront favorisées. C'est d'ailleurs ce qui se retrouve dans les orientations du PMAD : « Un développement de typologies

⁸ VILLE DE QUÉBEC (2012) Service de l'aménagement du territoire. Plan d'affaires 2012-2015, p.13.

⁹ ASSOCIATION DES URBANISTES ET AMÉNAGISTES MUNICIPAUX DU QUÉBEC (2010) Résumé de la journée d'étude du 22 octobre 2010.

¹⁰ SOCIÉTÉ D'HABITATION DU QUÉBEC

http://www.habitation.gouv.qc.ca/fileadmin/internet/documents/depliant_renovation_quebec.pdf. Consulté le 19 novembre 2015.

résidentielles variées et adaptées aux différents revenus des ménages de manière à favoriser l'intégration d'une mixité sociale et le maintien des populations dans leur milieu de vie. »¹¹

Les jeunes ménages

Nous sommes d'avis que les besoins des jeunes familles doivent être pris en considération afin qu'elles puissent demeurer dans la région. Ainsi, la rareté des terrains et leur prix ont pour effet de rendre l'accès à la propriété ou au logement à Québec de plus en plus difficile. Selon l'Institut de la statistique, les 25-44 ans quittent la Ville de Québec essentiellement vers les autres MRC de la région de la Capitale-Nationale. Pour l'année 2013-2014, il y a 833 personnes de plus qui ont quitté Québec vers ces MRC que le contraire. En 2012-2013, c'était 1259 de plus. L'exode se fait principalement chez les jeunes de 25 à 34 ans (712). La difficulté d'accéder à la propriété contribue grandement à cet exode.¹²

L'objectif est de créer des milieux de vie facilitant l'accès à la propriété et à un logement aux abords des pôles d'emplois et d'activités. Pour ce faire, des stratégies visant à assurer une diversité des types d'habitation doivent être privilégiées. Malheureusement, le programme d'accès à la propriété mis en place par la Ville ne répond pas à ces objectifs. Un véritable programme d'accès à la propriété aurait dû prendre en considération les parcours de transport en commun et ne pas s'appliquer uniquement sur des maisons neuves. Le programme actuel risque plutôt d'encourager l'étalement urbain et favoriser la congestion.

Qu'elles décident d'être propriétaires ou locataires, les jeunes familles souhaitent des milieux de vie dynamiques, vivants et accessibles par le biais des transports actifs ou des transports en commun. La proximité de services comme des arénas, des bibliothèques, des parcs est un facteur déterminant pour les familles.

Le recyclage et la revitalisation des quartiers anciens et centraux seront ainsi un atout important afin d'assurer une diversification de l'offre résidentielle près des pôles d'emplois.

Les terres agricoles

La Ville de Québec juge que la densification de l'occupation du sol sur des terrains desservis au cœur de la ville est la solution première pour rentabiliser ses services et infrastructures. Encore faut-il que les unités d'habitation construites soient absorbées par le marché. Il faut donc s'assurer qu'un véritable diagnostic soit réalisé afin d'évaluer les besoins du marché immobilier dans un horizon plus lointain avant de sacrifier les terres agricoles en milieu urbain.

¹¹ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC (2012) *Bâtir 2031. Structurer, attirer, durer. Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.*

¹² INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC, Gains et pertes selon le groupe d'âge dans les régions administratives, <http://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/migration/internes/index.html>. Consulté le 19 novembre 2015

Nous sommes d'avis que la Ville doit privilégier, dans un premier temps, le recyclage des immeubles et terrains existants avant d'autoriser la construction de nouveaux immeubles sur ces terres.

C'est pourquoi nous croyons que désormais, et par mesure préventive, les terres agricoles sous la juridiction de la Commission de la protection du territoire agricole ou inscrites dans la zone agricole de la Ville de Québec doivent être soustraites à toute modification de zonage et à l'ajout d'usages incompatibles avec la vocation agricole.

Parallèlement, il doit y avoir une véritable réflexion collective sur l'avenir de ces terres en milieu urbain. À cet effet, la Ville de Québec doit absolument élaborer un Plan de développement de la zone agricole (PDZA). Il devrait y avoir, au sein de la CMQ, une réelle réflexion sur l'avenir des terres agricoles.

Recommandations :

- Promouvoir des interventions architecturales de qualité, l'intégration harmonieuse dans le milieu et éviter la démolition du bâti existant;
- Structurer le développement de la Ville en dirigeant la croissance vers les écoquartiers d'origine et le long des axes structurants;
- Faciliter l'accès à la propriété et au logement aux abords des pôles d'emplois et d'activités;
- Favoriser le recyclage plutôt que la construction neuve, et ce, dans le but de rafraîchir le parc immobilier existant;
- Mettre en place un vaste programme de rénovation, en particulier dans les quartiers anciens, dans les centres urbains des anciennes villes de la Communauté urbaine de Québec et dans les secteurs où les logements ont atteint leur espérance de vie utile;
- Élaborer un Plan de développement de la zone agricole (PDZA);
- Soustraire les terres agricoles sous la juridiction de la Commission de la protection du territoire agricole ou inscrites dans la zone agricole de la Ville de Québec de toute modification de zonage et à l'ajout d'usages incompatibles avec la vocation agricole.

2. Capitale dynamique

La Ville a une responsabilité importante en matière de développement économique. Ainsi, selon l'article 59 de la Charte de la Ville, « la Ville est autorisée à promouvoir le développement de l'emploi, le développement de l'habitation ou, de façon générale, le développement économique de la Ville ».¹³ Dans ce contexte, la Ville a lancé une stratégie de développement économique en 2011 en vue de favoriser le démarrage d'entreprises et réunir les conditions gagnantes pour les faire croître.¹⁴ Cette stratégie fait partie des « documents les plus susceptibles d'orienter la révision du schéma d'aménagement et de développement du territoire ».

Nous croyons que l'exercice de réflexion en cours s'avère une occasion privilégiée pour revoir les orientations énoncées par la Ville en matière de développement économique.

Lorsque l'on regarde le territoire de la Ville de Québec, on constate la présence d'un certain nombre de noyaux de mixité urbaine à l'échelle humaine qui persistent à travers l'occupation du sol. Il nous

¹³ VILLE DE QUÉBEC (2015) Charte de la ville de Québec, http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=2&file=/C_11_5/C11_5.html. Consulté le 9 novembre 2015

¹⁴ VILLE DE QUÉBEC (2012) Stratégie de développement économique Ville de Québec - Bilan 2012-2013, p.2.

apparaît donc important de diriger nos interventions vers la revitalisation des « quartiers urbains d'origine », ces quartiers centraux et villages urbains, en respect de l'exceptionnel patrimoine naturel et culturel de Québec.

L'objectif est de créer autant de pôles d'emplois et de milieux de vie à échelle humaine, ayant chacun leur personnalité propre, autour desquels se grefferont un fort sentiment d'appartenance, une vitalité économique diversifiée et une solidarité sociale de quartier. À notre avis, la planification du territoire doit se faire en portant une attention particulière au développement des artères commerciales de proximité et des pôles urbains traditionnels.

Cette volonté de revitaliser ces « noyaux de mixité urbaine à échelle humaine » doit être impérativement accompagnée de mesures pour dynamiser, à l'échelle locale, l'économie sociale. La revitalisation des artères commerciales traditionnelles, des quartiers anciens et des pôles urbains sont la voie qu'il nous faut maintenant prendre, et ce, autant pour améliorer la qualité de vie que pour diversifier l'économie. Il s'agit ni plus ni moins que de rétablir une vie de quartier dynamique, sociale, économique à l'intérieur des quartiers qui constituent les écoquartiers d'origine.

Recommandations :

- Porter une attention particulière au développement des artères commerciales de proximité et aux pôles urbains traditionnels;
- Dynamiser, à l'échelle locale, l'économie sociale.

3. Capitale performante

La congestion routière

La Ville de Québec, dont le parc automobile a explosé depuis 2006, fait face à de sérieux problèmes de congestion sur le réseau routier, à certains endroits et à des moments ciblés. En particulier, la circulation automobile sur les ponts, matins et soirs de semaine, est un frein à la qualité de vie et au rendement économique de la région.

Selon les données de l'enquête origine-destination 2011¹⁵, le parc automobile ne cesse d'augmenter. Entre 2006 et 2011 dans la grande région de Québec, le nombre de véhicules de promenade en circulation sur les routes a augmenté deux fois plus vite que la population. Il s'agit d'une augmentation de 15 %, visible sur tout le territoire. Le mode de déplacement « automobile » compte pour environ 75 % des modes utilisés, et les modes « actifs » comptent pour un peu moins de 10 %. De plus, les périodes de pointe du matin et de l'après-midi (600 000 déplacements dans la région de Québec) sont plus fortes en 2011 qu'auparavant, en intensité et en durée (débutent plus tôt). La création de pôles majeurs d'emplois dans Saint-Roch et dans le secteur du boulevard Laurier à Sainte-Foy viendra encore plus exacerber la pression sur le réseau routier et sur les ponts.

Ainsi, la Ville de Québec doit revoir autant son modèle de transport routier que le rapport qu'elle souhaite entretenir entre le citoyen et l'automobile. Or, actuellement, les solutions avancées par la Ville reposent sur le réaménagement à grands frais du réseau autoroutier et des services rapides de transport en commun, alors qu'un plan de mobilité durable a été adopté en 2011 et qui malheureusement n'est pas mis en œuvre.

La mobilité durable

Nous croyons que la mobilité durable passe par l'aménagement du territoire. Un des objectifs du PMAD adopté en 2012 consiste à concentrer les emplois, les services et le développement résidentiel dans les deux principaux pôles suivants : colline Parlementaire/Saint-Roch et Sainte-Foy. À notre avis, la solution réside davantage dans la revitalisation des « pôles urbains » de Charlesbourg, Beauport, Sillery, Cap-Rouge, L'Ancienne-Lorette, Saint-Émile, Loretteville, Val-Bélair, Vanier, Lac-Saint-Charles, Sainte-Foy ainsi que des quartiers centraux de l'ancienne Ville de Québec. Il s'agit ici de revitaliser et mettre en valeur ces écoquartiers d'origine.

Par ailleurs, le développement de ces pôles par la mixité des services, des commerces et des résidences sera l'occasion de mettre en place un modèle de développement « à échelle humaine » permettant à la fois de densifier le territoire, freiner l'étalement urbain et amoindrir passablement les problèmes de congestion sur le réseau routier. Nous faisons le pari qu'une meilleure distribution des pôles d'emplois sur le territoire est la première solution « préventive » au mal des transports.

La restructuration du réseau de transport en commun et le développement des circuits de transport actif dans ces noyaux urbains sont des axes que nous privilégions en soutien au développement économique et social de la Ville de Québec. En particulier, la consolidation du service Métrobus du

¹⁵ MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC (2014 *Enquête Origine - Destination 2011 La mobilité des personnes dans la région de Québec*).

Réseau de Transport de la Capitale (RTC), la reconfiguration du réseau de transport en commun en phase avec la mise en place du programme de développement de ces pôles, puis le développement de circuits de transport actif au cœur de ces véritables écoquartiers d'origine doivent être considérés comme des interventions prioritaires dans l'aménagement du territoire et des pôles d'emplois.

Recommandations :

- Assurer une meilleure distribution des pôles d'emplois sur le territoire;
- Revitaliser les « pôles urbains, » de Charlesbourg, Beauport, Sillery, Cap-Rouge, L'Ancienne-Lorette, Saint-Émile, Loretteville, Val-Bélair, Vanier et Lac-Saint-Charles, Sainte-Foy ainsi que les quartiers centraux de l'ancienne ville de Québec;
- Développer des circuits de transport actif au cœur de ces véritables écoquartiers d'origine.

Les infrastructures piétonnes et cyclables

Lorsqu'il est question de mobilité durable, on réfère la plupart du temps au transport en commun. On oublie souvent la marche et le vélo qui constituent pourtant deux des modes de transport les plus écologiques. Ainsi, les bienfaits environnementaux, sociaux et même économiques du transport actif sont de plus en plus reconnus. Par exemple, le transport actif permet de réduire la congestion routière, de diminuer les coûts d'entretien du réseau et de diminuer les coûts reliés aux infrastructures.¹⁶

Ainsi, les solutions pour contrer la congestion routière, dans une approche globale de mobilité durable, passent invariablement par le transport actif, et celui-ci ne pourra se développer autrement que par l'action soutenue des décideurs publics. D'ailleurs, le Plan de mobilité durable ciblait directement cette orientation en fixant la cible de part modale pour le transport actif à 17 %.¹⁷ Nous sommes encore loin de ce compte, malheureusement, avec moins de 10 %.

Pour nous, il est donc important que le partage équitable de la voie publique devienne une priorité. Cela nécessite entre autres de reconfigurer les rues en vue de les rendre plus conviviales pour les déplacements à pied. Il devrait y avoir une préoccupation constante de réaliser des aménagements pour les piétons en diminuant, par exemple, la largeur de la chaussée pour y ajouter de nouveaux trottoirs ou encore en les entretenant davantage. D'ailleurs, un sondage effectué et présenté dans le cadre du colloque de l'AQTR sur la mobilité cyclable, en décembre 2014, montre que plus de 78 % des gens consultés, s'ils étaient décideurs, seraient prêts à diminuer l'espace de chaussée pour plus de trottoirs et de voies cyclables.¹⁸

Les infrastructures piétonnes doivent être adaptées à un ensemble d'utilisateurs, par exemple, les touristes, les personnes à mobilité réduite ou les aînés. À ce sujet, un des objectifs du Plan d'action 2012-2015 pour les aînés de la Ville de Québec visait à assurer une circulation piétonnière sécuritaire et sans obstacle dans les secteurs fréquentés par les aînés¹⁹. De plus, le Plan de mobilité

¹⁶ INSTITUT NATIONAL DE SANTÉ PUBLIQUE DU QUÉBEC (2013) *Mémoire concernant la Politique québécoise de mobilité durable. Des interventions pour favoriser le transport actif et la pratique d'activité physique*, p.16.

¹⁷ VILLE DE QUÉBEC (2011) *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement*.

¹⁸ Présentation de Jean-François Bruneau, professeur en génie civil à l'Université de Sherbrooke.

¹⁹ VILLE DE QUÉBEC (2012) QUÉBEC, *MUNICIPALITÉ AMIE DES AÎNÉS Plan d'action 2012-2015 pour les aînés*.

durable de la Ville de Québec recommandait : « que les trottoirs soient élargis et déneigés et qu'ils soient aménagés de manière à faciliter l'accès aux arrêts du transport public, aux commerces, aux autres services et aux équipements publics de proximité (parcs et bibliothèques, notamment) ». ²⁰

Ce même Plan de mobilité durable suggérait également d'accélérer la mise en œuvre du Plan directeur du réseau cyclable adopté en juillet 2008. L'administration reconnaissait alors que le réseau cyclable de la Ville de Québec était déficient. Le PDRC faisait les constats suivants²¹ :

- 1) Le réseau cyclable de la Ville est discontinu et son maillage est déficient;
- 2) Outre quelques grands corridors cyclables à vocation plutôt récréative, les axes cyclables en milieu urbain sont rarement continus sur plus de quelques kilomètres;
- 3) À l'échelle de la ville, plusieurs axes importants sont incomplets ou inexistant entre les secteurs résidentiels et les principaux générateurs de déplacements;
- 4) Plusieurs centres d'activités économiques, où sont concentrés une majorité des emplois, des institutions d'enseignement, des commerces et des services ainsi que de nombreux équipements de loisirs, parcs, milieux naturels d'intérêt, ensembles paysagers et patrimoniaux ne sont pas desservis par le réseau;
- 5) À l'échelle des quartiers, certains secteurs résidentiels ne sont pas reliés par le réseau cyclable aux noyaux de quartiers ou aux équipements et services de proximité. Certains quartiers peuvent être isolés entre eux à l'intérieur même d'un arrondissement.

Le plan, présenté et adopté il y a 7 ans, devait donc permettre le développement d'un réseau cyclable intégré, aux ramifications dans chaque quartier, reliant les grands parcs et équipements publics, connecté au réseau de transport en commun et répondant aux attentes de la population pour tous ses déplacements urbains, qu'ils soient utilitaires ou récréatifs. Toutefois, bien peu de choses ont été mises en œuvre depuis sa publication. Au total, le plan prévoyait l'aménagement de 337,5 km supplémentaires à son réseau cyclable, dans un horizon de 10 ans.²² Dans un document de Vélo Québec intitulé *Le vélo dans l'avenir des villes – Propositions 2014-2021*, on affirme qu'à la fin de l'année 2013, soit à la moitié de l'échéance du plan d'action, moins de 50 km de voies cyclables avaient été réalisés.²³

Le Plan de mobilité durable soutient que le transport actif doit essentiellement se développer dans un rayon de sept kilomètres (distance à partir de laquelle la proportion de ceux qui se déplacent en transport actif devient négligeable). Le transport actif devrait être envisagé comme le principal outil pour, d'une part, densifier tous les pôles d'emplois, grands et petits de la Ville de Québec, et, d'autre part, corriger les problèmes d'engorgement sur l'ensemble du réseau routier.

Nous proposons donc que les actions du prochain Plan directeur du réseau cyclable soient prioritairement réalisées là où le potentiel de nouveaux cyclistes est le plus élevé, c'est-à-dire dans les

²⁰ VILLE DE QUÉBEC (2011) *Plan de mobilité durable. Pour vivre et se déplacer autrement.*

²¹ VILLE DE QUÉBEC (2008) *Plan directeur du réseau cyclable*, pp-5-6.

²² VILLE DE QUÉBEC (2008) *Plan d'action du Plan directeur du réseau cyclable*, p. 25.

²³ VÉLO QUÉBEC (2013) *Le vélo dans l'avenir des villes. Propositions 2014-2021*, p.16

pôles urbains, là où les distances moyennes parcourues peuvent être plus facilement franchies à vélo. Ainsi, il nous apparaît important de développer un important réseau cyclable utilitaire en réduisant au maximum les barrières physiques qui rendent difficiles les cheminements efficaces à vélo. Par exemple, la réalisation d'un lien mécanique entre la Basse-ville et la Haute-ville faciliterait le transit en vélo entre ces deux secteurs de la ville. En plus du déploiement du réseau cyclable, il est proposé de favoriser les aménagements réduisant le débit et la vitesse de circulation sur le réseau routier secondaire, en vue d'assurer la sécurité des cyclistes.

Recommandations :

- Reconfigurer les rues en vue de les rendre plus conviviales et sécuritaires pour les déplacements actifs, incluant le vélo et la marche;
- Réaliser des aménagements pour les piétons en diminuant, par exemple, la largeur de la chaussée pour y ajouter de nouveaux trottoirs ou encore en les entretenant davantage;
- Réaliser les actions du prochain Plan directeur du réseau cyclable prioritairement là où le potentiel de nouveaux cyclistes est le plus élevé, c'est-à-dire dans les pôles urbains qui relient les centres d'emplois, les institutions d'enseignement, les centres commerciaux, etc.;
- Développer un important réseau cyclable utilitaire en réduisant au maximum les barrières physiques, et ce, tout au long de l'année.

Les services aux citoyens

Incontestablement, habiter un milieu de vie attrayant, sécuritaire, accessible par des moyens de transport en commun efficaces, près des services (loisirs, bibliothèques, parcs, etc.), contribue à améliorer la qualité de vie des citoyens. Pour assurer une mixité des fonctions résidentielles et commerciales, la Ville a la responsabilité de protéger le parc immobilier actuel et ainsi favoriser l'arrivée de nouveaux résidents.

En ce sens, les artères commerciales traditionnelles et les noyaux de services de proximité sont au cœur de la vie de quartier. La Ville doit donc s'assurer de la présence d'une diversité de commerces, d'équipements de loisirs et communautaires et d'une gamme de services de proximité.

Comme il était souligné dans le Plan d'aménagement et de développement de la Ville en 2005 : « Les équipements et services culturels et de loisirs contribuent à l'épanouissement individuel et collectif et à la qualité de vie des citoyens et favorisent les échanges. La Ville veut stimuler le développement de l'identité individuelle et collective par l'établissement de conditions propices à l'enrichissement culturel et à la détente, et ce, en fournissant des espaces de détente et de loisirs répondant aux besoins de tous les groupes d'âge, à proximité de leur lieu de résidence. »²⁴

Nous préconisons donc la revitalisation et la mise en valeur des artères commerciales et des noyaux urbains afin de rapprocher le citoyen des services de proximité et de susciter un plus grand sentiment d'appartenance envers le quartier.

Notre vision en matière de consolidation des pôles urbains privilégie donc le recyclage et la rénovation des équipements déjà en place plutôt que les nouvelles constructions, à l'extérieur des quartiers déjà densifiés. Il s'agit donc d'assurer une répartition des services sur l'ensemble du territoire, en préconisant des investissements aux abords des trajets de transport en commun et dans les pôles urbains.

Recommandations :

- Préconiser les investissements nécessaires à la consolidation, au recyclage et à la rénovation des équipements du réseau existant, plutôt que les nouvelles constructions, à l'extérieur des quartiers déjà densifiés.

²⁴ VILLE DE QUÉBEC (2005, Plan directeur d'aménagement et de développement, p.68.

4. Capitale durable

Le patrimoine

La reconnaissance et la protection de l'exceptionnel patrimoine bâti de la Ville de Québec ne devraient faire l'objet d'aucun compromis. La conservation du patrimoine bâti devrait donc figurer en tête d'une vision d'aménagement et de développement de la Ville. En fait, nous souhaitons préserver la signature de tous les secteurs patrimoniaux et, autant que possible, diminuer l'impact des changements susceptibles de modifier leur empreinte.

Des mesures de protection doivent s'appliquer aux sites et aux monuments protégés par un statut particulier afin de préserver le cachet de la Ville. En raison de son statut comme site historique du patrimoine mondial reconnu par l'UNESCO, l'arrondissement historique de Québec doit faire l'objet d'une attention spéciale, mais nous devons poursuivre aussi nos efforts de revalorisation des trois autres arrondissements historiques, soit ceux de Sillery, de Beauport et de Charlesbourg.

Par ailleurs, nous constatons qu'actuellement un grand nombre de bâtiments à caractère patrimonial sont inoccupés et visiblement laissés à l'abandon partout sur le territoire de notre ville. L'ampleur des travaux qu'exige la rénovation des bâtiments à caractère patrimonial ainsi que le manque de soutien de la Ville qui diminue d'année en année contribuent à la dégradation de certains bâtiments, allant parfois jusqu'à leur démolition.

Ainsi, nous croyons que la Ville doit soutenir davantage les propriétaires privés et les promoteurs immobiliers dans leurs initiatives visant la protection et la mise en valeur du patrimoine bâti, par exemple en offrant un accompagnement tout au long des projets de rénovation ou encore de transformation des bâtiments patrimoniaux. En accompagnant les propriétaires ou les promoteurs, et en consultant en amont la population avant la rédaction d'un règlement, nous croyons que de meilleurs projets seront menés à terme dans le respect de notre environnement social, culturel et patrimonial.

En collaboration avec le ministère de la Culture et des Communications, les programmes d'aide à la conservation et à la restauration du patrimoine bâti doivent être reconduits, voire bonifiés. Ainsi, la Ville doit assurer la protection de son patrimoine bâti à travers la révision, la mise à jour et la consolidation des programmes incitatifs, afin de mieux accompagner, outiller et soutenir les propriétaires de bâtiments à caractère patrimonial.

Nous croyons que certaines dispositions réglementaires devront être révisées afin que la Ville agisse pour assurer la protection des propriétés à valeur patrimoniale sur son territoire.

La Ville de Québec a la responsabilité d'assurer un certain niveau de sécurité et de salubrité des propriétés sur son territoire à travers le règlement R.V.Q 773 sur la salubrité des bâtiments et le règlement R.V.Q 1006 sur les nuisances. Or, rien dans ces règlements ne vise particulièrement les bâtiments patrimoniaux. En raison de cette lacune dans la réglementation, un trop grand nombre de bâtiments à valeur patrimoniale est laissé à l'abandon sans que la Ville n'intervienne.

Puisque la Ville de Québec ne dispose pas de l'ensemble des outils nécessaires pour assurer l'entretien et la préservation des propriétés privées à valeur patrimoniale sur son territoire, elle devra

mettre en place des mesures pour que, à court terme, elle se dote des pouvoirs nécessaires pour en assurer leur protection et leur conservation.

En concertation avec la population, nous proposons de consolider le répertoire des immeubles et des sites « intouchables » de la Ville de Québec, incluant les grandes propriétés des congrégations religieuses. Tant que ce répertoire n'aura pas été reconnu par les autorités, il est illusoire d'assurer une conservation à long terme du patrimoine bâti de Québec. Cet inventaire permettra par la suite de déterminer les grandes orientations de développement en regard de la préservation du patrimoine.

Le patrimoine religieux

Le paysage de Québec compte un grand nombre d'églises et de propriétés conventuelles. La Ville doit donc accorder une grande importance au patrimoine religieux puisque la menace de le voir disparaître est une réalité qui s'accroît de plus en plus en raison du manque d'entretien et de restauration.

Nous jugeons urgent de mettre en pratique, en collaboration avec les communautés religieuses, le diocèse de Québec et le ministère de la Culture et des Communications, un plan de protection et de recyclage de ce patrimoine inestimable par l'application de principes et de règles pour encadrer d'éventuels projets de transformation.

La protection et la mise en valeur du patrimoine bâti et religieux de la Ville de Québec sont aujourd'hui une nécessité non négociable pour préserver le patrimoine architectural qui disparaît peu à peu de son paysage. Les outils réglementaires sont trop facilement utilisés par l'administration municipale pour y encourager plutôt le développement immobilier, sans tenir compte de l'esprit des lieux. Malgré les initiatives de la Ville, par exemple une politique du patrimoine, un plan d'action, des comités spéciaux, notre paysage religieux ne cesse de s'étioler jour après jour, au vu et au su de tous. Une grande partie de notre patrimoine religieux a été perdue par manque de soutien, de volonté réelle, ou encore pour y favoriser le développement immobilier.

Tous les efforts devraient être fournis pour sauvegarder les vastes propriétés, les immeubles conventuels et les églises qui auront été classés intouchables et qui auront fait l'objet d'une vaste réflexion sur leur protection et leur conservation dans leur environnement naturel. La Ville pourrait s'approprier certains lieux patrimoniaux, par exemple, par des acquisitions et ainsi mieux contrôler leur développement.

Le patrimoine naturel

La Ville de Québec a un caractère unique. Sa reconnaissance par l'UNESCO à titre de ville du patrimoine mondial et son rôle précurseur au sein de l'Organisation des villes du patrimoine mondial méritent le plus grand respect. Nous sommes d'avis qu'il faut prendre appui sur ces traits exceptionnels, tant naturels qu'historiques.

Les grands parcs urbains constituent des piliers du patrimoine de Québec. Pensons par exemple au Parc linéaire de la Rivière Saint-Charles. Nous croyons que les citoyens devraient avoir accès à des parcs et des espaces verts dans leur quartier et près des pôles structurants et d'emplois, ce qui contribuerait à augmenter leur qualité de vie.

Le patrimoine arboricole

Selon le Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville 2005 : « La forêt urbaine constitue une composante fondamentale du patrimoine vert de la ville et des efforts doivent continuer d'être déployés afin d'en maintenir et d'en accroître la présence dans le paysage urbain. »²⁵

L'une des caractéristiques du paysage de Québec est la présence d'arbres matures en façade dans les quartiers résidentiels historiques. Aujourd'hui, ils sont de plus en plus vulnérables à la pression exercée par les nouvelles normes du cadre bâti. La densification « à tout prix », sans toutes les mesures de protection nécessaires, fragilise le riche couvert arboricole particulièrement dans les nombreux secteurs où les pourcentages de densité ont été augmentés.

Depuis quelques années, les citoyens de tous les arrondissements expriment leurs inquiétudes face au grand nombre d'arbres abattus. Nous sommes sensibles à cette question depuis longtemps et nous croyons que l'administration actuelle doit agir sans plus tarder.

La Ville de Québec est de plus en plus aux prises avec des îlots de chaleur. Bien qu'il soit préoccupant sur l'ensemble du territoire, ce phénomène affecte davantage certains secteurs, comme le quartier Saint-Sauveur qui possède un faible pourcentage d'espaces verts. Rappelons-nous que contrairement à la Ville de Québec, plusieurs villes dans le monde et au Québec, comme Montréal, Terrebonne et Lévis qui sont soucieuses de leur développement durable se sont dotées d'une politique de l'arbre.

Le riche patrimoine bâti et l'insertion dans sa trame urbaine d'un couvert forestier de qualité exceptionnelle sont deux indéniables atouts pour la Ville de Québec. Or, en répondant au principe du retour sur les investissements en équipements urbains et de la densification à tout prix dans les quartiers centraux et sur le plateau de Sillery/Sainte-Foy, l'administration municipale se plie aveuglément aux impératifs de la rentabilité économique à court terme. C'est pourquoi nous préconisons l'adoption d'une Politique de l'arbre qui devrait prévoir entre autres un plan de lutte contre les îlots de chaleur, des cibles pour la protection de la couverture arborée en milieu urbain, des mesures particulières et une obligation de préserver les arbres matures, de même que certaines espèces d'arbres.

²⁵ VILLE DE QUÉBEC, Plan directeur d'aménagement et de développement, 2005,p.94.

Recommandations :

- Accompagner les propriétaires privés et les promoteurs tout au long des projets de rénovation ou de transformation des bâtiments patrimoniaux;
- Reconduire, voire bonifier les programmes d'aide à la conservation et à la restauration du patrimoine bâti;
- Revoir certaines dispositions réglementaires;
- Mettre en place des mesures pour qu'à court terme, la Ville se dote des pouvoirs nécessaires pour assurer la protection et la conservation des propriétés à valeur patrimoniale sur son territoire, autant privées que publiques;
- Consolider le répertoire des immeubles et sites « intouchables » de la Ville de Québec en mettant à contribution la population ;
- Déterminer les grandes orientations de développement des immeubles et sites « intouchables » en regard de la préservation du patrimoine ;
- S'approprier certains lieux patrimoniaux par des acquisitions;
- Mettre en pratique, en collaboration avec les communautés religieuses, le diocèse de Québec et le ministère de la Culture et des Communications, un plan de protection et de recyclage de ce patrimoine inestimable par l'application de principes et de règles pour encadrer d'éventuels projets de transformation;
- Adopter d'une Politique de l'arbre.

5. Capitale résiliente

Le corridor fluvial du Saint-Laurent, qui est à maints égards un élément majeur pour la Ville de Québec, justifie pleinement que la conservation des milieux naturels soit réfléchi en fonction des bassins versants plutôt qu'en regard des limites administratives. Une attention toute particulière doit être portée à la protection de notre eau potable.

Les bassins versants des rivières Saint-Charles et Montmorency constituent des sources d'alimentation en eau potable qui proviennent des montagnes boisées, par le nord. Leur préservation est d'une importance capitale. En plus de resserrer les normes en matière de protection des cours d'eau et des montagnes boisées, il est impératif d'assainir les lacs et rivières et sensibiliser la population aux interventions et aux activités humaines qui risquent d'altérer ces milieux sensibles.

Les prises d'eau potable

Le sort du bassin versant de la Rivière-Saint-Charles, principale source d'approvisionnement en eau potable de la Ville de Québec, est particulièrement préoccupant.

Au fil des années, plusieurs études ont confirmé l'état de dégradation du lac Saint-Charles. En 2010, un rapport de la firme Roche, portant sur l'état de la situation du bassin versant de la prise d'eau de la rivière Saint-Charles, révélait que plusieurs indices de dégradation environnementale sont observables sur certains affluents de la prise d'eau. Plusieurs facteurs sont pointés du doigt dont l'étalement urbain, mais aussi les deux stations d'épuration des eaux usées de Stoneham-et-Tewkesbury et de Lac Delage.

Suite à la publication du rapport de Roche, un projet de règlement est déposé à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Appelé RCI, ou Règlement de Contrôle Intérimaire, il encadre la construction de maisons ou d'immeubles munis de fosses dans les bassins versants des rivières Saint-Charles et Montmorency. Entrée en vigueur en novembre 2010, le RCI « (...) n'a pas pour but d'interdire le développement, mais bien de préciser les nouvelles conditions devant être remplies par les citoyens et les entreprises pour effectuer divers travaux à l'intérieur des bassins versants concernés ».²⁶

Les municipalités touchées par le règlement ont un important rôle à jouer en matière de protection des prises d'eau. Il leur appartient, en effet, d'appliquer sur leur territoire le règlement de la CMQ. Le problème réside dans le fait que nous ne savons que très peu de choses depuis 2010. Que s'est-il passé depuis l'adoption du RCI? Les municipalités appliquent-elles la réglementation?

Pour assurer une protection adéquate de ces milieux sensibles que sont les bassins versants, la Ville doit premièrement se doter d'une réelle vision en matière d'approvisionnement en eau potable et bien saisir les enjeux actuels et futurs. Un portrait de la situation est nécessaire au sein de la CMQ.

²⁶ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC. <http://www.cmquebec.qc.ca>. Consulté le 19 novembre 2015.

Le lac Saint-Charles est la principale prise d'eau potable pour plus de 285 000 citoyens. La qualité de notre eau potable doit être une priorité à la Ville de Québec. Il doit y avoir au sein de la CMQ un leadership certain, une mobilisation autour de cet enjeu primordial. Aussi, la Ville doit se doter d'une vraie politique de protection de l'eau potable et des bassins versants. Des objectifs et des cibles à atteindre en matière de fuites devront être priorisés. La protection de nos prises d'eau doit être assurée.

Finalement, les problèmes de dégradation du lac Saint-Charles sont connus depuis 15 ans et la situation ne s'est pas améliorée et semble même se dégrader. Les spécialistes l'affirment : il est urgent d'intervenir. La Ville doit encadrer de façon plus serrée son développement particulièrement dans les zones sensibles, quitte à interdire momentanément le développement de certains secteurs. Des mesures plus sévères visant à protéger les bassins versants doivent être intégrées au Schéma d'aménagement avant qu'il ne soit trop tard.

Un leadership fort indiquerait un message clair aux membres de la CMQ concernés par cet effort collectif : ceux-ci doivent travailler de concert pour assurer la pérennité de cette ressource inestimable qu'est notre eau potable.

Les activités industrielles et portuaires

La Ville accueille sur son territoire plusieurs industries et équipements. Ces installations ouvrent la porte à une possibilité de nuisances qui peuvent affecter l'environnement et la qualité de vie des citoyens. Celles-ci peuvent être liées à la qualité de l'eau, à la qualité de l'air ou aux bruits. L'administration municipale doit donc s'assurer, conformément à son schéma d'aménagement et sa réglementation, que ces nuisances ne viennent pas perturber l'environnement, incommoder les citoyens ou nuire à leur santé.

Par ailleurs, les travaux liés au projet d'agrandissement du Port de Québec (Projet Beauport 2020) risquent de nuire à la qualité de l'eau potable de la région de Québec. En effet, si le projet devait aller de l'avant, les travaux nécessiteraient le dragage d'une partie du fleuve St-Laurent, ce qui pourrait entraîner des risques pour notre prise d'eau située à l'ouest des ponts. Il faut donc dès maintenant envisager des pistes de solution pour agir en amont du problème.

Recommandations :

- Adopter une politique de protection de l'eau potable et des bassins versants;
- Intégrer au Schéma d'aménagement des mesures visant à protéger l'ensemble des bassins versants.
- S'assurer que les nuisances liées à la qualité de l'eau, de l'air ou aux bruits ne viennent pas perturber l'environnement, incommoder les citoyens ou nuire à leur santé.

6. Capitale efficiente

Les outils de planification

La Ville dispose de différents outils de planification qui lui permet de coordonner ses interventions en regard de l'aménagement urbain : par exemple, le règlement d'urbanisme, la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ), les Plans d'implantation et d'intégration architecturale, les dispositions de l'article 74.4 de la Charte de la Ville de Québec, les plans particuliers d'urbanisme (PPU). Des modifications ont été apportées au fil des années aux divers règlements qui n'ont cependant pas réussi à corriger le grand nombre de lacunes observées dans le cadre de leur application.

Nous avons observé dans les dernières années une mobilisation des citoyens à l'égard de différents projets immobiliers. L'opposition, qui a marqué certains projets à Québec, n'est certainement pas étrangère au peu, voire à l'absence de consultation réalisée en amont de la rédaction des règlements ainsi que par le manque d'écoute de l'administration à l'égard des préoccupations des citoyens alors que les enjeux d'aménagement les concernent de près et interviennent sur leur milieu de vie.

Le 7 juillet 2014, le Conseil de la Ville adoptait le règlement 2220 qui instaurait des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les projets de densification. L'objectif était de solutionner les problèmes liés à la densification dans différents secteurs, par exemple, Saint-Sacrement, Sillery, Beauport, Charlesbourg, Loretteville, Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste et Montcalm.

Malgré l'adoption par la Ville de ce PIIA, encore aujourd'hui, les effets des nouvelles constructions d'immeubles dans certains quartiers résidentiels se poursuivent et entraînent des conséquences importantes sur le plan de l'intégration, de la circulation ou encore de l'environnement.

D'ailleurs, nous avons mentionné à plusieurs reprises que ce règlement était incomplet. Puisqu'une nouvelle réglementation d'urbanisme découlera du nouveau schéma, cette première étape de consultation nous apparaît particulièrement importante afin de faire part de différentes propositions de modifications, en y ajoutant par exemple la promotion des interventions architecturales de qualité et l'implantation harmonieuse en respectant le bâti existant autant pour les nouvelles constructions multifamiliales qu'unifamiliales.

De plus, une révision globale des outils réglementaires et de ses pouvoirs actuels tant au niveau de la Ville que des arrondissements doit être faite pour assurer une meilleure protection des arbres et du couvert arboricole.

Par ailleurs, plusieurs projets dans différents quartiers n'obtiennent pas l'adhésion et l'acceptation des citoyens. Dans ces cas, nous constatons donc qu'il y a un décalage important entre les décisions de la Ville, de l'arrondissement ou de la Commission d'urbanisme et de conservation et les préoccupations des citoyens.

Lors de la séance du Conseil de la Ville du 20 octobre 2014, une modification au règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation a été adoptée afin de « permettre à la Commission de mieux gérer les demandes qui lui sont soumises, comportant des enjeux de préservation des

caractéristiques naturelles des milieux d'insertion et notamment des arbres matures ». Nous reconnaissons que le règlement était un pas dans la bonne direction; il visait à assurer une meilleure planification de l'aménagement de nos quartiers. Cependant, ce règlement doit maintenant être modernisé afin de s'arrimer à la réalité de la grande Ville de Québec. Par exemple, il est fréquent que la CUCQ fasse l'analyse d'un projet qui nécessite un changement de zonage avant même que les citoyens soient consultés.

Ainsi, il reste encore beaucoup à faire afin que les projets de construction soient intégrés de façon plus harmonieuse au milieu bâti et naturel. Puisque la Commission d'urbanisme a un rôle important à jouer dans ce cadre, nous croyons qu'il serait bénéfique de revoir cet outil de planification du territoire important pour la Ville.

Par ailleurs, plusieurs problématiques ont été soulevées concernant les consultations citoyennes dans le cadre des programmes particuliers d'urbanisme, ce qui a pu entraîner le cynisme et la méfiance de la population au sujet de ce processus consultatif. Le PPU « permet d'apporter plus de précisions quant à la planification de certains secteurs qui suscitent une attention toute particulière de la part du conseil municipal ». ²⁷ L'écoute de la population résidante devrait donc être la première règle d'une administration municipale.

Nous jugeons que l'acceptabilité sociale est ni plus ni moins qu'un prérequis à tout projet d'aménagement urbain. Un véritable dialogue constructif doit être établi avec la population en amont de tout projet de développement et d'aménagement.

D'autres villes, notamment les villes de Gatineau, Victoriaville, Ottawa et Longueuil, ont initié des processus consultatifs en amont où les citoyens pouvaient s'exprimer et statuer sur différentes options d'aménagement. À ce sujet, l'exemple de Gatineau mérite d'être abordé. Dans le cadre de la révision de son schéma d'aménagement, la Ville de Gatineau a mis en place un processus consultatif où les citoyens ont eu l'occasion de discuter et de se prononcer sur 4 scénarios d'aménagement proposés. Quatre étapes de consultation avaient été prévues afin de susciter une pleine participation des citoyens et d'obtenir un plus grand consensus.

Le développement de Québec et de ses quartiers ne peut se faire que par une participation active et forte de ses citoyens. Pour y arriver, leur opinion doit être considérée de façon sérieuse, dans le cadre de véritables processus de consultation où ils sentent qu'ils ont un réel pouvoir d'intervenir sur leur milieu de vie.

La participation citoyenne n'est pas un frein au développement de la ville. C'est plutôt un mécanisme visant à assurer un développement plus harmonieux, un développement plus près des besoins et des préoccupations des citoyens. Elle permet de bonifier et d'améliorer les projets afin que ceux-ci s'intègrent mieux dans la trame urbaine et contribue à assurer une meilleure planification du territoire ainsi qu'un meilleur équilibre entre les besoins des citoyens et les intérêts des promoteurs.

Afin d'assurer une véritable indépendance quant au processus de consultation publique, pour favoriser la participation et pour garantir aux citoyens que leurs préoccupations seront entendues, nous

²⁷ MAMOT, *La prise de décision en urbanisme*, <http://www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/planification/programme-particulier-durbanisme/>

suggérons la mise place d'une instance indépendante de consultation publique, telle que celle qui existe à Montréal, soit l'Office de consultation publique de Montréal.

Recommandations :

- Procéder à révision globale des outils réglementaires et de ses pouvoirs actuels tant au niveau de la Ville que des arrondissements pour encadrer davantage les projets d'aménagement, de développement, de densification, les démolitions de maison, et assurer une meilleure protection des arbres et du couvert arboricole;
- Modifier le R.V.Q 2220 qui instaurait des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les projets de densification en intégrant, par exemple, les éléments suivants : Promouvoir des interventions architecturales de qualité et l'implantation harmonieuse en respectant le bâti existant autant pour les nouvelles constructions multifamiliales qu'unifamiliales;
- Revoir les rôles et les mandats de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec;
- Favoriser une véritable consultation en amont des projets;
- Maintenir le processus d'approbation référendaire actuellement en place et élargir son application aux Programme particuliers d'urbanisme (PPU);
- Mettre place d'une instance indépendante de consultation publique, telle que celle qui existe à Montréal.