

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE

Premier projet de Schéma d'aménagement et de développement
révisé de l'agglomération de Québec

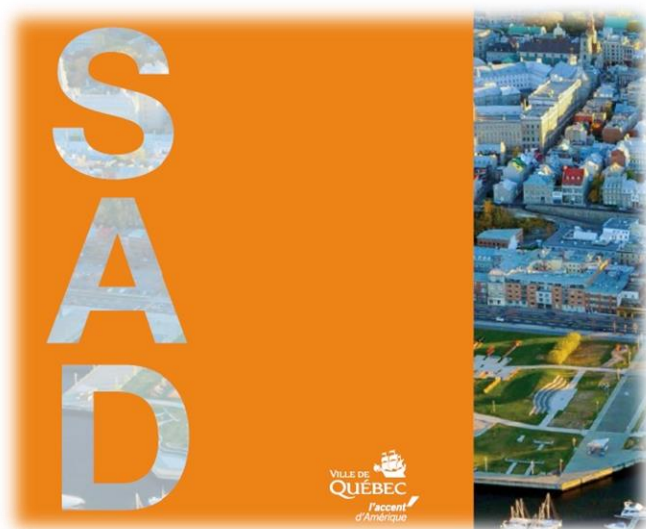


TABLE DES MATIÈRES

I. Introduction	2
1.1. Contexte de révision.....	2
1.2. Commission consultative sur le schéma d'aménagement et de développement	2
1.3. Transmission de l'information.....	2
1.4. Consultation en ligne – Étape préalable.....	3
1.5. Consultation publique sur le premier projet de SAD révisé	3
1.6. Objectifs du rapport de consultation	5
II. Faits saillants	6
Adhésion au premier projet de SAD révisé	6
Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	6
Densification résidentielle et agrandissement du périmètre d'urbanisation	6
Transports actifs et transport en commun	7
Enjeux environnementaux.....	7
Gestion intégrée de l'eau et bassins versants.....	7
Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent.....	8
Protection du cadre bâti et du patrimoine.....	8
Participation citoyenne	8
Consultation en ligne sur la Vision	9
III. Synthèse des commentaires	12
Mémoires	12
Présentations sans mémoire.....	64
Interventions spontanées	67
IV. Annexe	68
4.1. Comptes-rendus des séances d'information	68
4.2. Liste des mémoires déposés.....	97
4.3. Compte-rendu de la consultation en ligne sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement pour l'agglomération – 2040.....	98
4.4. Résumé des mémoires sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement pour l'agglomération – 2040.....	114

Mot de la présidente

Dès le début de ses travaux, la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement a pris la décision d'associer la population à toutes les étapes de la démarche de révision du Schéma. Puisque le dernier schéma date déjà de 30 ans et que l'agglomération a subi de nombreux changements depuis, il s'avérait indispensable de le réviser en tenant compte des commentaires et des opinions des résidants.

Nous avons soumis à la consultation publique le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement afin de prendre le pouls des citoyens, de mesurer leur adhésion aux orientations proposées et d'entendre leurs suggestions et leurs préoccupations. Nous sommes très heureux de la grande participation de la population à cet exercice. Les membres de la Commission et moi croyons fermement qu'il était souhaitable de faire de la place, dès le dépôt du premier projet, aux commentaires de tous.



Ce Schéma sera notre outil de référence pour l'aménagement et le développement de l'agglomération pour les 25 prochaines années. Il est donc essentiel de permettre aux citoyens de mieux comprendre ce qui guide nos choix et les solutions que nous envisageons pour répondre aux défis auxquels nous serons tous confrontés pour le développement de notre agglomération.

Bien que cette consultation ne fût pas une obligation légale, il importait pour nous que les citoyens nous accompagnent dans notre démarche de révision du début à la fin en exprimant leur vision et leurs priorités.

Les résultats de cette consultation sont énoncés dans le présent rapport. Ceux-ci ont permis aux élus et à l'équipe de professionnels de l'agglomération de bien saisir les préoccupations des citoyens et de les considérer dans l'élaboration du second projet.

Je souhaite remercier tous ceux et celles qui ont participé à cette démarche consultative.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Julie H.'.

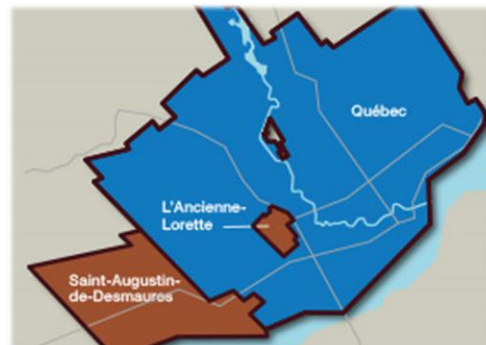
La présidente de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec,

Julie Lemieux

I. Introduction

1.1. Contexte de révision

Puisque le contexte municipal et de planification a grandement changé dans les dernières années, et que le schéma d'aménagement en vigueur date de 1985, une mise à jour était nécessaire. Le Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec (CUQ) concernait 13 villes, tandis que le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) concerne les trois villes de l'agglomération de Québec, soit L'Ancienne-Lorette, Saint-Augustin-de-Desmaures et Québec. De ce fait, l'Agglomération a décidé de procéder à une révision complète du Schéma de la CUQ pour s'assurer que le nouveau Schéma d'aménagement et de développement révisé sera adapté aux nouvelles réalités des municipalités concernées et aux nouvelles normes en vigueur ; ainsi qu'aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire, au Plan métropolitain d'aménagement et de développement et aux enjeux et besoins de l'agglomération.



1.2. Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement

La démarche de révision du SAD prévoit une consultation publique en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) à la suite de l'élaboration du deuxième projet de SAD révisé. Cette consultation permet d'obtenir les commentaires et les suggestions des citoyens en ce qui a trait à l'aménagement du territoire.

Cependant, l'Agglomération de Québec, en déposant un premier projet de SAD révisé, a décidé de consulter les citoyens en amont sur les grandes orientations qui détermineront les décisions en matière d'aménagement et de développement. Elle offre ainsi aux citoyens une occasion de se prononcer tout au début du processus.

La Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec est responsable de la révision du SAD. Les représentants des trois villes faisant partie de l'agglomération y siègent. Il s'agit de :

- M^{me} Julie Lemieux, présidente de la commission, Ville de Québec
- M. Rémy Normand, membre du comité exécutif, Ville de Québec
- M. Steeve Verret, membre du comité exécutif, Ville de Québec
- M. Jérémie Ernould, conseiller municipal, Ville de Québec
- M. André Laliberté, conseiller municipal, Ville de L'Ancienne-Lorette
- M. Guy Marcotte, conseiller municipal, Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

1.3. Transmission de l'information

Les citoyens, les conseils de quartier et les organismes intéressés ont été informés des modalités de la consultation publique et du contenu du premier projet de SAD par plusieurs moyens :

- ✓ un point de presse a été tenu et un communiqué a été diffusé aux médias le **5 octobre 2015** pour dévoiler la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040 et annoncer la tenue d'un sondage web le **8 octobre 2015**;
- ✓ un point de presse a été tenu et un communiqué a été diffusé aux médias le **27 avril 2016** pour présenter le premier projet de SAD qui a ensuite été soumis à la consultation;
- ✓ sur le site Internet de la Ville de Québec, une section réservée au SAD a été mise en ligne le **27 avril 2016** et a été mise à jour périodiquement; elle présentait les modalités de la consultation et la documentation disponible, ainsi que le formulaire à remplir pour participer aux auditions;
- ✓ plusieurs communiqués de presse ont été diffusés au **mois de mai 2016** pour annoncer les dates des séances d'information et des audiences publiques ainsi que la date limite de dépôt des mémoires;
- ✓ un dossier sur ce sujet a été publié dans l'édition du **mois de mai 2016** du bulletin municipal *Ma ville — D'un arrondissement à l'autre* distribué dans tous les foyers;
- ✓ des annonces ont été publiées dans les journaux et les hebdomadaires locaux le **4 mai 2016** afin de promouvoir la consultation;
- ✓ les médias sociaux ont été mis à contribution pour diffuser l'information sur la consultation : des rappels concernant les moments importants de la consultation ont été envoyés sur Twitter;
- ✓ une vidéo d'introduction a été rendue disponible via [YouTube](#). Elle a notamment été utilisée pour les séances d'information publiques et compte un total d'un peu plus de 750 visionnements;
- ✓ afin de se préparer à la consultation publique, les personnes intéressées ont pu consulter toute la documentation concernant le premier projet de SAD en version imprimée aux hôtels de ville de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures; aux bureaux d'arrondissement de la Ville de Québec; aux bibliothèques de la Ville de Québec, à la bibliothèque Marie-Victorin de L'Ancienne-Lorette et à la bibliothèque Alain-Grandbois de Saint-Augustin-de-Desmaures ainsi qu'en ligne sur le site Internet de la Ville de Québec.



1.4. Consultation en ligne – Étape préalable

Le dévoilement de la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040, une étape préalable à la conception du premier projet de SAD, a été suivi d'une consultation en ligne auprès des citoyens.

L'objectif était de consulter les citoyens en amont sur les grandes orientations qui détermineront les décisions en matière d'aménagement et de développement. Les citoyens ont bénéficié d'une occasion de se prononcer avant la première version du SAD révisé.

La consultation en ligne s'est déroulée du **8 octobre au 22 novembre 2015** et **203 personnes y ont participé**. Une synthèse des résultats de ce sondage est disponible en annexe du présent rapport.

1.5. Consultation publique sur le premier projet de SAD révisé

Au printemps 2016, deux phases de consultation publique ont été organisées pour les citoyens et toutes les organisations concernées par le SAD afin qu'ils puissent s'informer sur celui-ci, et prendre part au processus de consultation : les séances d'information et les séances d'audition des opinions.



Séances d'information

Lors de ces séances, une présentation détaillée du premier projet et de ses grandes orientations était faite par M. François Trudel, directeur de la Division de la planification stratégique du territoire. De plus, une courte vidéo d'introduction accompagnait la présentation. Les professionnels ayant travaillé à l'élaboration du premier projet de SAD étaient présents pour répondre aux questions du public.

Les deux séances publiques d'information ont eu lieu :

- Le **lundi 9 mai 2016**, de 19 h à 21 h 45, au centre communautaire Monseigneur-Marcoux (secteur est de l'agglomération);
- Le **jeudi 12 mai 2016**, de 19 h à 21 h 15, au bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (secteur ouest de l'agglomération).



Environ **95 personnes ont participé** aux deux séances d'information en salle et il y a eu 48 interventions au total, c'est-à-dire des questions ou commentaires exprimés publiquement. La séance du 12 mai a été webdiffusée en direct et a ensuite été rendue disponible sur [YouTube](#)

et visionnée en différé 443 fois (en date du 30 juin 2016). Les citoyens avaient la possibilité de poser des questions en ligne ou via Twitter.

De plus, une séance d'information sous forme de webinaire a eu lieu le **25 mai 2016**, de 12 h à 13 h. Les citoyens pouvaient regarder la présentation et poser des questions en ligne aux professionnels. En tout, **86 personnes ont visionné en direct** la présentation et **277 personnes l'ont fait en différé** via [YouTube](#) (en date du 30 juin 2016).

Séances d'audition des opinions

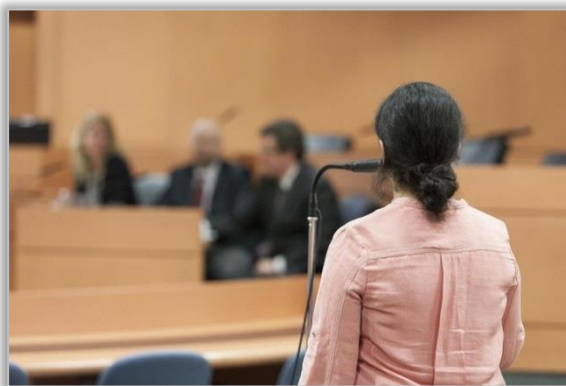
Les séances d'audition des opinions ont permis aux personnes et organismes de formuler des recommandations dans le but d'améliorer le premier projet et de présenter un mémoire. Un délai entre les séances d'information et celles d'audition des opinions a été prévu pour permettre aux citoyens de prendre connaissance du premier projet de SAD et de préparer leurs questions, de s'inscrire et de déposer leurs mémoires. En tout, **59 mémoires ont été déposés** et 37 d'entre eux ont été présentés lors des audiences publiques. De plus, il y a eu **deux présentations sans mémoire** et **13 interventions spontanées**, puisqu'il n'était pas obligatoire de déposer un mémoire pour s'exprimer lors des séances.



Les six séances d'audition des opinions ont eu lieu :

- Le mardi **14 juin 2016**, de 9 h à 12 h, de 13 h 30 à 16 h 30 et de 19 h à 22 h, au centre communautaire Monseigneur-Marcoux (secteur est de l'agglomération);
- Le jeudi **16 juin 2016**, de 19 h à 22 h, au bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (secteur ouest de l'agglomération);
- Le vendredi **17 juin 2016**, de 9 h à 12 h et de 12 h à 16 h, au bureau d'arrondissement de Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge (secteur ouest de l'agglomération).

Un principe d'équité a été privilégié lors des présentations en audience publique. Une période de 20 minutes a été accordée aux présentations avec mémoire (10 minutes de présentation et 10 minutes pour les échanges) et une période de 10 minutes pour les présentations sans mémoire (5 minutes de présentation et 5 minutes pour les échanges). Les interventions spontanées ont été limitées à 3 minutes. Les mémoires ont tous été rendus disponibles sur le site Internet de la Ville de Québec (www.ville.quebec.qc.ca/schema).



1.6. Objectifs du rapport de consultation

L'objectif du rapport de consultation est de rendre compte, de façon synthétique et objective, des principaux points de vue exprimés par la population à l'égard du premier projet de SAD révisé. Les commentaires recueillis permettront aux membres de la commission et aux professionnels de l'agglomération de Québec de préparer un second projet qui tiendra compte des enjeux, des préoccupations et des aspirations des citoyens de l'agglomération de Québec.

Après avoir expliqué la démarche de consultation, le rapport de consultation présente les faits saillants par thèmes récurrents et la synthèse des mémoires, des commentaires et des questionnements émis lors des séances d'information et des audiences publiques.

Les comptes rendus des séances d'information, la liste des mémoires déposés et la synthèse de la consultation en ligne sont également présentés en annexe.



II. Faits saillants

La consultation sur le premier projet de SAD révisé a connu une bonne participation. De façon générale, les citoyens ont salué l'effort de consultation en amont et la volonté politique d'impliquer les citoyens dès le début du processus et au-delà des exigences de la loi.

- ✓ **Un peu plus de 200 personnes ont répondu au questionnaire en ligne** pour faire part de leurs commentaires sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040 ;
- ✓ **Environ une centaine de personnes ont assisté aux séances d'information** tenues les 9 et 12 mai 2016 et **plus de 250 personnes ont visionné la présentation** sous son format web ;
- ✓ **59 mémoires ont été déposés** et **37** d'entre eux ont fait l'objet d'une présentation aux membres de la commission consultative à l'occasion des séances d'audition des opinions des 14, 16 et 17 juin 2016. Aussi, une **quinzaine d'interventions spontanées** ont été faites durant ces mêmes séances.

Nous résumons ici, de façon thématique, les grandes lignes des principaux commentaires exprimés lors de cette consultation publique. Une version plus détaillée se trouve dans la section suivante.

Adhésion au premier projet de SAD révisé

De manière générale, les citoyens adhèrent aux orientations et objectifs poursuivis par le SAD. Toutefois, plusieurs ne sont pas d'accord avec les moyens employés pour les atteindre. Certaines personnes ont soulevé le caractère très général des actions et souhaiteraient plus de précisions dans le deuxième projet. De nombreuses recommandations ont été formulées, tant sur le plan des orientations et des objectifs que des actions.

Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation

Certains citoyens profitent de la révision du SAD pour proposer des modifications en ce qui a trait à la délimitation du périmètre d'urbanisation et aux dispositions de zonage de leur propriété. La plupart d'entre eux désirent voir leur propriété obtenir un statut permettant de faire du développement résidentiel. Les demandes s'inscrivent chacune dans des contextes distincts qui vont de terres agricoles non exploitées à sablières en fin de période d'exploitation. La commission a reçu chacune d'entre elles et les étudiera dans le cadre des travaux du deuxième projet de SAD (pour les détails des demandes, consulter la section suivante).

Densification résidentielle et agrandissement du périmètre d'urbanisation

Les sujets ayant le plus occupé les discussions lors des différentes séances de consultation publique sont la densification résidentielle et l'agrandissement du périmètre d'urbanisation. Les opinions des citoyens divergent lorsqu'il s'agit de déterminer lequel de ces deux moyens proposés dans le SAD serait le plus approprié pour répondre au besoin résidentiel des nouveaux ménages qui viendront s'établir dans l'agglomération d'ici 2041.

D'un côté, des citoyens saluent la volonté de densification, et particulièrement dans les pôles urbains et le long des axes structurants déjà bien desservis par le transport en commun. On désire voir l'ajout de plus de logements tout en respectant le besoin de variété de produits résidentiels (condos, maisons unifamiliales, etc.). Toutefois, plusieurs personnes expriment le souhait d'assurer le développement futur à l'intérieur du périmètre d'urbanisation actuel afin

d'éviter l'étalement urbain et ne comprennent donc pas pourquoi l'Agglomération a choisi d'étendre ledit périmètre d'urbanisation.

Plusieurs citoyens remettent en question les projections de croissance démographique, les jugeant trop fortes. Ainsi, on considère que le périmètre d'urbanisation actuel peut accueillir les futurs ménages et qu'il n'est pas nécessaire d'utiliser des terres agricoles dans le secteur Bourg-Royal et à Saint-Augustin-de-Desmaures pour faire plus de développement résidentiel. Aussi, on craint les problèmes que pourrait engendrer l'agrandissement du périmètre tels que l'aggravation de la congestion routière.

D'un autre côté, certains citoyens sont inquiets des impacts de la densification sur leurs quartiers et invitent l'Agglomération à faire preuve de prudence dans ses efforts d'augmentation de la densité dans certains secteurs. Ils ne souhaitent pas voir le paysage urbain envahi par des immeubles à plus fort gabarit.

Transports actifs et transport en commun

Règle générale, les citoyens adhèrent aux grandes orientations du SAD en ce qui a trait au transport en commun et aux transports actifs. Il y a néanmoins une volonté d'aller plus loin dans l'aménagement du territoire pour favoriser ce type de transport.

Certains participants à la consultation publique ont souligné les problèmes actuels de congestion routière reliés à une trop grande présence de la voiture sur les routes. Ainsi, ceux-ci voudraient que le SAD traduise une volonté de rendre l'utilisation de la voiture contraignante et l'utilisation des transports en commun et actifs plus attrayante. Pour ce faire, il s'agirait d'améliorer davantage le réseau cyclable et piéton tout en assurant une meilleure connectivité avec le réseau de transport en commun. On souhaite également une meilleure desserte pour les parcs industriels et technologiques et un prolongement du réseau de transport en commun.

D'autres participants ont proposé de transformer des autoroutes en boulevards urbains et de ramener la réflexion sur l'aménagement du territoire à une échelle plus humaine (proximité des services).

Enjeux environnementaux

Pour ce qui est des enjeux environnementaux, cet aspect du SAD devrait être approfondi selon plusieurs citoyens. On déplore notamment l'absence d'orientations claires pour lutter contre les effets des changements climatiques et contre des phénomènes tels les îlots de chaleur. Le contenu du SAD ne semble pas refléter une préoccupation environnementale.

Plusieurs priorités sont ressorties lors des consultations, comme la protection de la forêt urbaine, le développement de l'agriculture urbaine et le verdissement. Quelques mémoires contiennent des suggestions d'ajouts de milieux d'intérêt écologique et de transformation de territoire en espaces verts (ex. : Saint-Émile, terres des Sœurs de la Charité, quartier des Châtelains, Cap-Rouge, etc.). Il est également fait mention d'inclure une politique de lutte contre la pollution sonore.

Gestion intégrée de l'eau et des bassins versants

Il est mentionné par certains citoyens et organismes que le SAD révisé devrait comprendre les principes de gestion intégrée de l'eau, et assurer l'arrimage entre les plans directeurs de l'eau produits par les différents organismes de protection des bassins versants et les outils de planification de l'aménagement du territoire. Le caractère structurant des cours d'eau devrait faire partie du concept d'organisation spatiale. De plus, le SAD devrait contenir une politique pour la gestion durable des eaux pluviales en milieu urbain. Une consolidation devrait se faire

entre les mesures de densification et la gestion des eaux pluviales. L'établissement de lignes directrices pour le développement à l'intérieur des bassins versants est nécessaire, ainsi que des mesures pour la protection des milieux humides. Également, le SAD devrait permettre de limiter au maximum l'imperméabilité des sols. Finalement, il devrait refléter la considération des enjeux de changements climatiques en ce qui a trait à la vulnérabilité des ressources en eau.

Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent

Quoique le port de Québec ne soit pas un sujet central du SAD, ce dernier en fait toutefois mention. Ainsi, des citoyens ont souhaité se prononcer sur cet enjeu. D'abord, ils déplorent que le premier projet de SAD révisé se prononce en faveur de l'agrandissement du port, et souhaitent que le libellé indiquant que l'Agglomération prendra les mesures nécessaires afin de permettre la réalisation du projet d'agrandissement du port de Québec (p. 73) soit retiré, pour que le SAD reste neutre sur cet enjeu. On souhaite que le SAD contienne des stratégies pour encadrer les effets négatifs des activités portuaires et qu'il soit reconnu que ces dernières ont des répercussions sur la qualité de l'air et l'empoussièrement des quartiers avoisinants.

Enfin, il est mentionné qu'un accès équitable au fleuve devrait être assuré pour tous. Certains constatent un déséquilibre dans les usages des rives du fleuve, c'est-à-dire qu'il y a priorisation de l'usage commercial sur l'usage récréatif. On souhaite que la priorité soit accordée à un accès au fleuve pour les citoyens avant un agrandissement du port, surtout considérant les impacts environnementaux et esthétiques. Aussi, des citoyens voient une iniquité dans le fait que l'accès au fleuve soit difficile dans le secteur de Beauport contrairement, par exemple, au secteur de la promenade Samuel-De Champlain.

Protection du cadre bâti et du patrimoine

Les citoyens qui se sont prononcés sur le sujet de la protection du cadre bâti et du patrimoine soutiennent qu'il manque une vision d'ensemble cohérente en complément du cadre normatif compris dans le premier projet de SAD pour les territoires d'intérêt historique et culturel. On souhaite que soit renforcée la volonté de respecter le cadre bâti dans les mesures de densification et que cela se reflète dans le contenu du SAD. Considérant que le SAD doit déterminer les grandes affectations du territoire, c'est-à-dire une vocation dominante pour chaque partie du territoire, il serait souhaitable d'en créer une pour les sites patrimoniaux.

Participation citoyenne

À quelques reprises lors des consultations, des citoyens ont souligné l'importance de l'implication citoyenne dans l'élaboration des outils de planification de l'aménagement du territoire. Certains ont déploré l'absence de mention claire de cette participation citoyenne dans le SAD. Il a été suggéré que les conseils de quartier soient davantage consultés et que l'approbation référendaire soit appliquée à l'adoption de tous les règlements de zonage et aux modifications réglementaires. On souhaite également que les nouvelles technologies soient mises à contribution dans les méthodes de consultation des citoyens pour des projets d'aménagement.

Aussi, il a été mentionné que le document du premier projet de SAD était particulièrement long et sa lecture fastidieuse. Quoique cela soit normal pour un tel document d'être aussi dense puisque, selon la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, il doit contenir une importante quantité d'informations, il reste souhaitable qu'un effort supplémentaire de vulgarisation soit fait. Il est suggéré de laisser plus de temps pour que les citoyens puissent prendre connaissance du document et se préparer pour les audiences publiques.

Consultation en ligne sur la Vision

Comme mentionné précédemment, une consultation en ligne sur la Vision d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040 a précédé les séances d'information et les audiences publiques. En voici les faits saillants (la synthèse se trouve en annexe) :

- ✓ La majorité des répondants considèrent que la Vision représente leurs aspirations pour le développement de l'agglomération d'ici 25 ans (79 % des répondants) ;
- ✓ Certains répondants souhaitent une **vision plus environnementale** mettant l'accent sur les espaces verts et la valorisation du transport alternatif à l'automobile (34 % des commentaires) ;
- ✓ La **qualité de l'environnement naturel, les parcs et les loisirs** sont ce qui contribue le plus à l'attractivité de la capitale (58 % des commentaires) ;
- ✓ Les **transports collectifs et actifs** sont des éléments jugés pertinents pour améliorer l'attractivité (40 % des commentaires) ;
- ✓ La **présence d'entreprises** provenant d'une multitude de domaines économiques est ce qui fait de Québec une agglomération dynamique (46 % des commentaires) ;
- ✓ Il est suggéré d'améliorer la **performance des transports (mobilité)** pour maintenir et accroître son dynamisme (26 % des commentaires) ;
- ✓ Le **transport collectif** est jugé important pour permettre des déplacements performants sur le territoire de l'agglomération (54 % des commentaires) ;
- ✓ L'**amélioration du transport collectif** est proposée pour accroître la performance des déplacements (49 % des commentaires) ;
- ✓ Les éléments historiques (**le Vieux-Québec, le fleuve Saint-Laurent et les plaines d'Abraham, etc.**) sont les éléments qui confèrent à la capitale son caractère exceptionnel pour la majorité des répondants (39 % des commentaires) ;
- ✓ Le **fleuve Saint-Laurent, le Vieux-Québec et les arbres** sont des éléments à valoriser (49 % des commentaires) ;
- ✓ Le **transport actif, la végétation et les espaces verts**, ainsi que le **contrôle de la pollution et des émissions toxiques** sont mentionnés le plus souvent pour illustrer comment la planification du développement de l'agglomération peut contribuer à la santé publique et à la sécurité des personnes et des biens (57 % des commentaires) ;
- ✓ L'**information, la communication et l'information vulgarisée** sont jugées intéressantes pour rendre l'aménagement du territoire plus accessible aux citoyens (29 % des commentaires).

D'autres suggestions ne portant pas spécifiquement sur le premier projet de SAD ont été formulées lors de la consultation publique. Elles seront abordées dans le cadre d'autres démarches de planification aux niveaux municipal et d'arrondissement.

III. Synthèse des commentaires

Mémoires

N°	Thème dominant	Individu ou organisme	Résumé du mémoire	Commentaires ou questions de la commission
001.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Gestion PGC	• Se dit favorable à l'agrandissement du périmètre d'urbanisation sur le territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures, au nord de la route 138, entre le boulevard Fossambault et la route Racette (appelé le secteur Fossambault). • Mentionne « l'urgence » de développer le secteur Fossambault. • Mentionne qu'un développement urbain dans ce secteur présente les avantages qui suivent : ○ Rentabiliser les infrastructures d'aqueduc et d'égout qui sont disponibles dans ce secteur, car elles sont sous-utilisées ; ○ Améliorer la desserte routière en construisant un nouvel accès à l'autoroute 40 ; ○ Offrir de nouveaux lieux de résidence pour les travailleurs, à proximité du parc industriel François-Leclerc ; ○ Contrôler les débordements du ruisseau Charland à la hauteur du chemin du Roy ; ○ Contribuer à la revitalisation du centre-ville de Saint-Augustin-de-Desmaures. • Mentionne que cet agrandissement est conforme aux orientations gouvernementales relativement à la consolidation des zones urbaines existantes. • Rappelle que cet agrandissement est conforme au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), qui a fait l'objet de consultations publiques pendant lesquelles l'Union des producteurs agricoles (UPA) s'est exprimée. • Mentionne que les sols dans ce secteur offrent peu de potentiel pour l'exploitation à des fins agricoles.	Sans objet

002.	Place des transports actifs et du transport en commun	Corporation de développement communautaire de Beauport	• Territoire visé : l'arrondissement de Beauport, avec insistance sur le quartier des Chutes-Montmorency et les abords du boulevard Sainte-Anne. • Demander au Réseau de transport de la Capitale (RTC) d'améliorer le service de transport en commun dans le secteur de Montmorency et du boulevard Sainte-Anne. • Appuyer la vice-présidente du RTC, M^{me} Marie-France Trudel, pour qu'elle dépose une demande d'amélioration du transport en commun, notamment pour augmenter la fréquence de passage des autobus du parcours 53. • Faire des représentations auprès des interlocuteurs concernés afin d'augmenter la mobilité et la sécurité des piétons dans le secteur du boulevard Sainte-Anne. • Encourager l'implantation de commerces et services de proximité à des distances raisonnables des logements sociaux. • Faire des représentations auprès des interlocuteurs concernés afin que les terrains concédés pour les projets de logements sociaux et communautaires soient situés près des services.	Sans objet
003.	Enjeux environnementaux	M. Jean Coulombe	• Adopter une politique de lutte contre la pollution sonore incluse dans le Schéma d'aménagement et de développement. • Prévoir un plan d'action qui ferait référence à la sensibilisation et à l'information de la population et des délinquants par rapport aux silencieux non conformes et au dépistage systématique incluant la délivrance de constats d'infraction.	Sans objet
004.	Plusieurs sujets	M. Denis Blondin	• Aménager une zone de commerce agréable (restaurants, cafés-terrasses, petites boutiques) en bordure du fleuve (endroit non précisé). • Construire des escaliers mécaniques recouverts d'une structure vitrée en plusieurs endroits entre le quartier Saint-Roch et l'Université Laval. • Aménager une voie de circulation à travers le campus de l'Université Laval pour relier les boulevards René-Lévesque et Hochelaga. • Décloisonner le campus de l'Université Laval avec des résidences et des commerces.	Sans objet

004.		M. Denis Blondin (suite)	• Mettre sur pied un programme de reforestation pour que l'ensemble de la ville ait la même densité forestière que le quartier Montcalm. • Acheter et démolir l'usine de Papiers White Birch et redévelopper le site à des fins résidentielles et commerciales.	
005.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste	• Favorable aux grandes orientations du SAD. • Souhaite que sa Vision 2040 du quartier Saint-Jean-Baptiste influence le SAD. • Souhaite que le quartier Saint-Jean-Baptiste soit reconnu, en 2040, comme le premier écoquartier de la ville de Québec. • Soumet diverses pistes d'action à l'échelle locale qui, en général, concernent peu l'échelle de planification du SAD. Ces pistes d'action pourront davantage être considérées lors de la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et de la réglementation d'urbanisme. • Aborde les principales thématiques suivantes : ○ Mixité sociale et abordabilité des logements (logement social) ; ○ Acceptabilité sociale de la densification ; ○ Mixité des fonctions et offre touristique ; ○ Mobilité durable, transports actifs, prise en compte des piétons dans l'aménagement de rues ; ○ Patrimoine bâti, art urbain, verdissement, agriculture urbaine ; ○ Lutte aux îlots de chaleur, poussières du port de Québec ; ○ Participation citoyenne, rôle des conseils de quartier et approbation référendaire des modifications réglementaires.	Q1 : Quand vous parlez de contingentement, vous affirmez que vous voudriez lever le contingentement commercial. Réponse : Nous aimerions l'assouplir, revoir les mesures de contingentement. Nous voulons que le quartier puisse évoluer sans qu'il perde son âme. Par exemple, nous pourrions faire une réflexion sur le logement touristique illégal. Il faut une collaboration avec la SDC (société de développement commercial) et permettre aux commerçants de vivre. Q2 : Pourquoi le quartier Saint-Jean-Baptiste est-il un écoquartier selon vous ? Réponse : Il y a deux types d'écoquartiers, les nouveaux et les anciens. Les anciens doivent être les modèles pour les nouveaux, en termes de transport actif et de services de proximité. Je ne pense pas que le quartier soit écoquartier encore, mais nous visons cet objectif. Au niveau de l'aspect environnement, le verdissement doit être amélioré. Saint-Jean-Baptiste est le quartier le plus dense et un exemple de développement durable qui a su adapter le cadre bâti, datant en majorité de la fin du 19^e siècle, avec la réalité du 21^e siècle.

006.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	M ^{me} Sylvie Moffett	• Verser le secteur à l'ouest de la rue du Calvados (illustré à la carte 39) à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, vu son potentiel de développement résidentiel. • Pièces jointes : ○ Une étude des sols préparée par un consultant en environnement ; ○ Un plan de lotissement préliminaire.	Sans objet
007.	Enjeux environnementaux	Conseil de bassin de la rivière du Cap Rouge	• Corriger la carte 22 du premier projet de Schéma afin d'inclure le parc des sentiers de la rivière du Cap Rouge, et les boisés riverains qui prolongent ce parc en milieu privé en amont du boulevard Wilfrid-Hamel, parmi les milieux d'intérêt écologique. • Reconnaître ce milieu d'intérêt écologique d'importance régionale à titre de grand parc urbain. • Modifier les grandes affectations Urbain et Industrie et commerce 1 qui chevauchent actuellement les superficies des territoires d'intérêt écologique de la rivière du Cap Rouge et y limiter les activités industrielles, commerciales et résidentielles. • Ajuster les grandes affectations Parc et espace vert et Industrie et commerce au sud de la rivière du Cap Rouge dans le secteur de l'avenue Jules-Verne afin de tenir compte de la sensibilité des rives de la rivière du Cap Rouge et des besoins de restauration. Pour ce faire, il est requis que les rives, de même que les surfaces de plaines inondables (même si elles ne sont pas réglementées ni cartographiées à la carte 26 du SAD), soient protégées, voire restaurées.	Sans objet
008.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	M. Gilles Curodeau	• Les propriétaires demandent d'autoriser la construction résidentielle sur les lots 5 101 315, 1 119 965, 1 120 020 et 1 986 175, d'une superficie totale d'environ 24,6 ha. Ces lots sont actuellement dans une aire de grande affectation du territoire agroforestier. • Ils soumettent une « simulation d'un projet vert domiciliaire » de 74 maisons isolées et jumelées. Le projet serait raccordé au réseau d'aqueduc et d'égout de la ville de Québec.	Sans objet
009.	Enjeux environnementaux (agriculture urbaine)	M ^{me} Nicole Dorion-Poussart	• Aménager un parc nourricier dans les « vertes prairies de Sillery » (sur les espaces non constructibles des anciens	Sans objet

009.		M ^{me} Nicole Dorion-Poussart (suite)	domaines Jésus-Marie et Benmore, soit la partie de terrain que le promoteur, Immeubles Simard, cédera à la Ville de Québec). • Proposition déjà transmise lors des consultations du Conseil du patrimoine culturel du Québec et des consultations sur le programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le site patrimonial de Sillery et ses environs. • Permettrait de rappeler le passé agricole du site patrimonial de Sillery : la culture maraîchère y est effectuée par les différents propriétaires depuis 1646. • Suggère d'aménager un jardin pittoresque dans lequel la permaculture est pratiquée. La permaculture est une agriculture pratiquée sur plusieurs couches dans un même lieu de culture : strate arbustive, strate arborescente, strate herbacée et plantes racines. • Suggère de créer des zones de culture individuelle (comme les jardins communautaires) et des zones de culture collective. • Suggère que ce projet soit intégré à la promenade linéaire de la falaise de Sillery, qui sera aménagée par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ). • Un parc nourricier de 10 000 m² permettrait de nourrir 120 familles. • Le parc nourricier s'inscrit dans le courant mondial de l'agriculture urbaine. Ce projet favorise le développement durable. • Ce projet doit être un projet « citoyen ».	Sans objet
010.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	M. Simon Blackburn	• Verser le secteur à l'ouest de la rue du Calvados (illustré à la carte 39) à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, vu son potentiel avéré de développement résidentiel. • Pièces jointes : ○ Une étude des sols, préparée par un consultant en environnement et datant de 2011 ; ○ Un plan de lotissement préliminaire.	Sans objet

011.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	M. Marc Morel	Les lots 2 163 583, 2 163 584 et 2 163 587 sont situés en zone agricole et les propriétaires souhaitent qu'ils en soient exclus afin d'y construire des résidences.	Sans objet
012.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	Vivre en ville	Vivre en ville formule six recommandations, sous trois priorités : Priorité au redéveloppement et à la densification des quartiers existants : - Donner priorité à la reconstruction de la ville sur la ville. - Ne pas agrandir le périmètre d'urbanisation. Priorité aux centralités existantes : - Consolider les pôles d'emploi à l'échelle de l'agglomération. - Renforcer les activités commerciales à l'échelle du quartier par une planification fine des espaces commerciaux. Priorité au transport collectif : - Ne pas accroître la capacité autoroutière, et transformer certaines autoroutes en boulevards urbains. - Renforcer le réseau structurant de transport collectif. - Également, l'organisme déplore « l'absence de considération pour les changements climatiques » et souhaite que le SAD prenne davantage en compte la Vision du développement des activités agricoles et agroalimentaires dans l'agglomération de Québec 2015-2025. Il juge plus réaliste l'utilisation du scénario de référence de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) que les projections de l'étude de faisabilité du tramway/SRB (service rapide par bus).	Q1 : Il y a un réel risque qu'au lieu d'habiter dans des logements plus denses, comme le souhaite Vivre en ville, les jeunes ménages s'installent dans les municipalités périphériques, perpétuant ainsi l'étalement urbain. Comment Vivre en ville propose-t-il de répondre aux aspirations résidentielles des jeunes ménages (maison individuelle avec cour) dans les limites actuelles du périmètre d'urbanisation ? De plus, comment Vivre en ville suggère-t-il de contrer l'étalement urbain à l'extérieur de l'agglomération ? Réponse : Vous avez raison, l'Agglomération de Québec ne peut pas travailler toute seule. Il est nécessaire d'avoir une cohérence entre ses décisions et celles des municipalités voisines. L'Agglomération de Québec peut donner l'exemple et, considérant le contexte actuel et la façon dont s'exercent les compétences de l'Agglomération, être de plus en plus en faveur de la densification. Cela s'appuie sur des orientations gouvernementales en matière d'aménagement. En faisant preuve de leadership et d'initiative, on peut s'attendre à ce que les mesures de densification soient efficaces. Nous ne sommes plus dans un contexte où la rivalité entre les municipalités pouvait causer l'étalement urbain à cause des mécanismes en place, notamment la Communauté métropolitaine de Québec. Nous sommes moins inquiets que par le passé d'assister à de l'étalement urbain en saute-mouton. Par ailleurs, les sondages et

012.		Vivre en ville (suite)		les enquêtes qui sont faits régulièrement sur les choix de localisation résidentielle, de type de logement montrent que le déficit se situe surtout dans des secteurs proches des services et du transport en commun. Il y a encore une majorité de la population qui souhaite vivre dans des maisons de type unifamilial, mais c'est aussi l'offre majoritaire actuellement. En fait, ce qui manque et qui est difficile à trouver, ce sont des logements qui ne sont pas des maisons unifamiliales isolées des centralités. La preuve de cela, c'est que les secteurs où le prix des logements augmente fortement, ce sont les secteurs centraux. Q2 : Dans la recommandation 6, Vivre en ville propose « la création d'un nouvel axe de transport collectif structurant qui viendrait relier directement le nord-ouest de l'agglomération au centre-ville ». Cette suggestion est-elle appuyée sur des analyses des enquêtes origine-destination ? Réponse : Nous avons beaucoup travaillé sur cette idée dans le cadre de la réflexion pour le Plan de mobilité durable de la Ville de Québec. Les besoins dépendent aussi de l'offre qui est disponible. Nous trouvons que cette diagonale maximiserait l'efficacité et l'utilisation des infrastructures qui sont en voie d'être créées pour le réseau SRB. Ça permettrait de mieux utiliser les investissements qui seront faits dans ce projet au profit d'une part plus importante de la population de l'agglomération, puisque ce secteur est actuellement mal desservi.
013.	Demandes particulières d'expansion du	M. Claude L'Heureux	• Demande que la propriété résidentielle située au 1342, rang Saint-Denis soit incluse dans un hameau résidentiel (et par la suite dans le zonage, dans la zone 36218Ha).	Sans objet

	périmètre d'urbanisation			
014.	Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent	Accès Saint-Laurent Beauport	- Faciliter l'accès au fleuve dans le secteur est de l'agglomération (rives de Beauport) à l'image de la promenade Samuel-De Champlain aménagée à l'ouest. - Opposition à l'agrandissement du port de Québec, vu l'impact paysager, environnemental et esthétique sur les rives de Beauport.	Q1 : De quelle façon suggérez-vous que l'on précise la phrase dans le Schéma sur l'agrandissement du port ? Seriez-vous ouvert à un certain agrandissement ? Réponse : Il faut formuler l'orientation de la Ville de Québec. Également, le Port devrait consolider ses infrastructures et mettre le vrac solide à couvert pour éviter la pollution dans le secteur Limoilou. Commentaire (élu) : TCR (Table de concertation régionale du Saint-Laurent) fait aussi de gros travaux sur le fleuve (bonification des accès au fleuve) avec les villes de Québec, Lévis et les MRC (municipalités régionales de comté).
015.	Gestion intégrée de l'eau et bassins versants	Organisme des bassins versants de la Capitale	- Impliquer les OBV lors de la prise de décision concernant l'aménagement du territoire : reconnaître les OBV comme des partenaires dans l'élaboration du Schéma d'aménagement. - Prendre en considération les plans directeurs de l'eau (PDE) dans l'élaboration du Schéma et favoriser un arrimage entre les deux documents de planification (référence au PMAD de la CMQ) : prévoir des rencontres de travail pour favoriser cet arrimage. - Limiter l'étalement urbain et assurer une gestion durable des eaux pluviales en milieu urbain. - Établir des lignes directrices encadrant la façon de réaliser la densification, la consolidation et les nouveaux développements intégrant les concepts de gestion durable des eaux pluviales. - Considérer un scénario modéré pour les projections démographiques. - Limiter l'étalement urbain en reportant l'agrandissement du périmètre d'urbanisation au moment où les densités prescrites au SAD seront atteintes à l'intérieur du périmètre actuel. - Adopter une vision réellement innovante des milieux de vie afin d'éviter l'étalement urbain.	Q1 : Vous avez parlé de retarder l'agrandissement du périmètre d'urbanisation. Même en densifiant et en tenant compte du changement de main des bungalows, nous n'arriverons pas à accueillir la demande. Comment empêcher l'étalement urbain sans agrandir le périmètre ? Réponse : Les personnes vont arriver progressivement, donc pour le nombre de maisons dans les prochaines années, la capacité d'accueil est assurée. Les besoins ne sont qu'en 2031. Nous trouvons que c'est prématuré d'ouvrir le périmètre pour les 25 prochaines années. L'intervalle de confiance est maximal, donc plus d'incertitude. Q2 : Pourquoi la Ville de Québec n'a-t-elle pas été impliquée dans le PDE ? Réponse : Le PDE se fait en trois étapes : ➤ Portrait, diagnostic du territoire ;

015.		Organisme des bassins versants de la Capitale (suite)	• Ne pas inclure les terres des Sœurs de la Charité dans le périmètre d'urbanisation. • À l'intérieur même du Schéma d'aménagement, établir des lignes directrices pour s'assurer d'un développement harmonieux à l'intérieur des bassins versants de prises d'eau. • Revoir l'affectation du territoire pour les bassins versants des prises d'eau du lac Bégon et du lac des Roches, de façon à améliorer leur protection. • Ne pas agrandir le périmètre d'urbanisation à l'intérieur des bassins versants de prises d'eau. • Favoriser le développement à l'intérieur du périmètre actuel et en dehors des bassins versants de prise d'eau. • Évaluer conjointement les prévisions démographiques et les besoins en eau potable, pour s'assurer d'offrir une eau potable en quantité suffisante, en tenant compte des derniers modèles prévisionnels sur les changements climatiques et en s'assurant de respecter la capacité de support des lacs, cours d'eau et écosystèmes. • Intégrer le concept de gestion écologique des eaux pluviales au Schéma d'aménagement et améliorer la gestion des eaux pluviales dans tous les milieux bâtis par une gestion <i>in situ</i> des eaux de ruissellement, de façon à se rapprocher des conditions qui existaient avant le développement. • Limiter au maximum l'imperméabilisation des sols en agissant notamment sur les largeurs de rues, les normes de stationnement, et en concentrant le développement à l'extérieur des bassins versants d'approvisionnement en eau potable. • Au-delà des bassins versants de prises d'eau potable d'eau de surface, prendre en considération les nappes phréatiques qui alimentent des milliers de personnes sur le territoire et qui ont des liens hydrauliques reconnus avec les lacs et cours d'eau. • Assurer la préservation des milieux humides en privilégiant la séquence « éviter, minimiser, compenser » et en s'assurant, par-dessus tout, de n'avoir aucune perte nette sur le territoire. • Tenir compte du rôle structurant des lacs et cours d'eau en intégrant les limites des bassins versants au concept d'organisation spatiale.	➤ Élaboration des enjeux, objectifs, orientations en conseil d'administration avec quatre élus de la Ville de Québec, un élu de Saint-Augustin-de-Desmaures et un élu de L'Ancienne-Lorette ; ➤ Formulation du plan d'action au niveau du plan d'action. Nous avons rencontré chacune des administrations municipales. À Saint-Augustin, nous avons eu un comité plénier avec les élus et ces derniers ont adopté une série d'actions et font maintenant partie intégrante du PDE. Concernant la Ville de Québec, cela ne s'est pas rendu jusqu'aux élus, mais il y a eu des rencontres avec les directeurs de l'aménagement du territoire, de l'environnement et des travaux publics. Ces directeurs ont approuvé et libellé plusieurs orientations. M. Verret est le président de l'OBV; normalement, il y aurait dû y avoir un transfert de l'information. Commentaire : Nous avons fait une restructuration de l'OBV dans la dernière année, ce qui explique ce manque de communication. Q3 : Y a-t-il de meilleures façons d'urbaniser avec un impact minimum sur les secteurs à développer, nonobstant qu'il soit à l'intérieur ou non du périmètre d'urbanisation ? Réponse : Il doit y avoir une meilleure gestion des eaux de ruissellement. La Ville a élaboré un guide des promoteurs ; il serait intéressant de l'étendre à l'ensemble de l'agglomération.
------	--	---	---	--

015.		Organisme des bassins versants de la Capitale (suite)	• Basier les grandes affectations du territoire sur les limites des bassins versants plutôt que sur les limites des municipalités actuelles, et déterminer les usages et les caractéristiques de ces affectations en se basant sur les caractéristiques du bassin versant. Prévoir notamment une affectation urbaine spécifique pour le secteur du lac Saint-Augustin. • Intégrer le caractère structurant de l'ensemble des cours d'eau dans le concept d'organisation spatiale et planifier le développement en harmonie avec ceux-ci. • Intégrer les zones à risque d'inondation aux zones inondables réglementées. • Ajouter le ruisseau du Moulin à la liste des cours d'eau désignés comme corridors récréotouristiques.	
016.	Densification et besoins résidentiels	APCHQ (Association des professionnels de la construction et de l'habitation du Québec)	<u>Tenir compte des besoins</u> : L'APCHQ juge risqué de ne prévoir que 24 700 maisons sur le territoire, soit 40 % de la demande, alors que les achats passés et les intentions d'achat seraient de 72 ou 73 % pour ce type d'habitation (à l'échelle de la RMR). <u>Adopter de nouvelles façons de faire</u> : L'APCHQ émet plusieurs recommandations concernant le cadre normatif entourant la construction résidentielle (voir ci-dessous). Elle souhaite également que les contributions aux fins de parc soient éliminées ou réduites. L'APCHQ formule six recommandations : • Adopter une certaine flexibilité dans l'application des objectifs de densification en considérant les préférences et moyens financiers des ménages. • Élaborer une politique d'intervention permettant d'accorder des subventions à certains projets porteurs au centre-ville ou dans les pôles urbains. • Mieux planifier, optimiser et coordonner le développement des secteurs à densifier en privilégiant une réelle mixité et des aménagements à échelle humaine. • Mieux concerter le développement des quartiers, en prévoyant les besoins en services et infrastructures, en collaboration avec les différents partenaires. • Mettre au point un outil transparent et efficient pour la gestion des milieux naturels. • Adapter la réglementation aux nouvelles formes d'habitation.	Q1 : Vous parlez de marges réduites de construction en arrière-lots de minimaisons, mais vous savez que le concept de densification n'est pas facile aux yeux des citoyens. Comment concilier les nouveaux projets et les réticences des citoyens ? Réponse : Il faut tout d'abord respecter les hauteurs dans les quartiers résidentiels. Ce qui aiderait les familles à accéder à la propriété, c'est de créer trois lots avec un lot. Le problème que l'on vit actuellement, ce sont les frais de parc de 10 %, qui augmentent le prix des maisons. Q2 : Vous demandez plus de flexibilité afin de développer à l'extérieur du périmètre urbain actuel, mais en même temps, vous parlez de densification. N'y a-t-il pas une contradiction ? Réponse : Nous parlons de requalification de certains secteurs, par exemple le secteur des Sablières, dans le secteur de Beauport. Nous ne prôtons pas l'ouverture du périmètre d'urbanisation
016.		APCHQ (Association des professionnels de la construction et		

016.		de l'habitation du Québec) (suite) APCHQ (Association des professionnels de la construction et		pour des développements qui pourraient être faits à l'intérieur. Q3 : Je ne vois pas comment réduire la contribution pour fins de parc. Si nous faisons trois maisons avec un lot, imaginez tous les habitants qu'il va y avoir dans ce secteur et les investissements qu'il va falloir faire dans le parc. Les citoyens critiquent la densification sauvage. Nous avons de la misère à passer du deux pour un et même du un pour un. Réponse : Les secteurs mentionnés ont un certain nombre d'années. Il y a des frais d'entretien des parcs, mais il y aurait une augmentation du nombre d'utilisateurs également. Quand on augmente le coût du terrain de 10 %, cela empêche les familles de venir s'établir dans ces quartiers. Les concepts nouveaux peuvent déranger, mais il y a des choix de société à faire. Il y a des façons de garder les jeunes familles dans les quartiers centraux. Nous ne parlons pas d'une densification à outrance. Le message porté est de trouver des façons alternatives pour densifier. Il y a des méthodes de densification douce, par exemple des logements générationnels. Les condos ne sont pas la réponse à tout. Q4 : Est-ce que l'APCHQ a fait l'exercice de faire des lots en fonction du <i>Guide du promoteur</i> ? Réponse : Pas pour l'instant. Q5 : Vous voulez alléger les exigences de la Ville en termes de stationnements souterrains, ce qui empêche du même coup plus de densification. N'y a-t-il pas une contradiction entre les deux ?
------	--	--	--	--

		de l'habitation du Québec) (suite)		Réponse : Nous voulons trouver des compromis entre les mentalités de citoyens qui ont plusieurs voitures par ménage et les réglementations de la Ville. Nous souhaitons laisser un espace de jeu au promoteur pour éviter de faire élever le coût des projets. Q6 : Vous parlez d'une meilleure conservation des milieux naturels, par exemple à la Ville de Lévis ou le ministère de l'Environnement. Avez-vous d'autres exemples de villes ou MRC? Réponse : Pas de recherche pour le moment.
017.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Langlois Avocats	• Les orientations relatives à la délimitation des hameaux résidentiels et mixtes en zone agricole devraient être précisées. • Le lot 2 162 940 (secteur du rang Saint-Denis) du cadastre du Québec devrait être inclus dans un hameau résidentiel afin que la construction d'une résidence sur cette propriété soit permise, puisque cela ne compromettra pas la pérennité de l'agriculture dans l'agglomération. • Afin d'augmenter ses chances d'obtenir l'exclusion de la zone agricole du secteur Bourg-Royal, l'Agglomération devrait démontrer qu'elle comble tous les espaces disponibles à des fins résidentielles sur son territoire, notamment les propriétés non propices à la pratique de l'agriculture en zone agricole. • L'Agglomération de Québec devrait faire un suivi auprès des municipalités pour éviter que ces dernières prohibent les usages résidentiels dans des secteurs de hameaux résidentiels.	Q1 : Que souhaitez-vous que nous fassions pour traduire notre vision, du moins une vision qui corresponde à ce que vous souhaitez ? Réponse : Qu'il y ait une orientation claire pour permettre le développement résidentiel ou l'usage résidentiel dans les hameaux résidentiels existants ; ne pas en créer de nouveaux. On se retrouve avec des hameaux résidentiels qui sont impropres à l'agriculture et qui comportent des lots vacants non développés, et pour lesquels les municipalités liées peuvent interdire l'usage résidentiel parce que ces hameaux sont situés en zone agricole. Q2 : La propriété dont vous nous parlez, êtes-vous conscient qu'elle se situe à côté d'un chemin de fer ? Avez-vous pris connaissance des dispositions réglementaires qui s'appliquent par rapport à la distance des voies ferrées ? Réponse : Pas spécifiquement. Il reste à savoir si l'on pourrait revendiquer des droits acquis.

018.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation et utilisation des terres agricoles	Protec-Terre	Ce mémoire s'inscrit dans le contexte de l'agrandissement du périmètre d'urbanisation du secteur Bourg-Royal. L'organisme Protec-Terre propose la conservation des terres par le biais de fiducies foncières agricoles d'utilité sociale. Une fiducie foncière agricole (FFA) peut exploiter elle-même les terres qu'elle protège (en engageant des agriculteurs) ou encore louer ces terres à des agriculteurs, des institutions publiques ou des organismes à but non lucratif (OBNL). L'auteur affirme qu'il s'agit d'une formule utilisée au Canada et aux États-Unis, là où il n'y a pas de régime de protection du territoire agricole. L'organisme concentre ses demandes sur trois points : • Abandonner le projet d'agrandissement du territoire d'application du PPU sur les terres agricoles afin de mettre plutôt en valeur le caractère nourricier de proximité potentiel de ces zones ; • Répertoire les terrains situés en zone agricole en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> (LPTAA) qui ne sont pas la propriété d'agriculteurs ou qui ne sont pas exploités et inciter les propriétaires à constituer des FFA d'utilité sociale pour redévelopper ces terrains en terres agricoles biologiques et ainsi assurer leur conservation et un accès pour la relève ; • Faire en sorte que les fiducies soient définies et multiples afin d'en assurer la pertinence au cours du temps : conservation du milieu naturel, obligation de production/consommation locale, abordabilité de la terre agricole pour assurer la relève, dispositions pour éviter la spéculation, variété de cultures.	Q1 : Vous avez mentionné des exemples de fiducies agricoles d'utilité sociale en Montérégie ; pouvez-vous m'expliquer l'implication des villes dans celles-ci ? Réponse : Les demandes que nous recevons pour créer des fiducies viennent parfois de producteurs, mais aussi de la part des MRC ou d'autres intervenants locaux dans le cadre de leur programme de développement de la zone agricole. On examine justement l'usage de fiducies foncières pour développer les zones en périphérie des agglomérations, des zones qui sont mal développées et qui pourraient amener une activité économique, de l'emploi pour la relève agricole et des aliments sains pour la population.
019.	Place des transports actifs et du transport en commun et enjeux environnementaux	Conseil de quartier du Cap-Rouge	Transport • Rendre le transport par bus plus attrayant pour les résidents de Cap-Rouge, en prolongeant le Métrobus jusqu'au cœur du quartier Cap-Rouge (sans transfert). Cela serait, à notre avis, un important incitatif à l'utilisation du transport en commun et à l'abandon graduel de la deuxième voiture. • Créer un lien routier entre le boulevard Chaudière et les boulevards Versant-Nord et Pie-XII, en reconsidérant l'hypothèse déjà envisagée de la « côte Mendel », projet considéré comme possible et souhaitable par le passé. • Construire une bretelle de sortie du boulevard Chaudière donnant sur l'autoroute Duplessis direction sud (une telle	Sans objet

		Conseil de quartier du Cap-Rouge (suite)	bretelle a été créée temporairement, puis refermée lors de travaux récents sur Duplessis). - Améliorer la desserte par bus du quartier, car les nouveaux commerces installés aux abords de l'autoroute ainsi que les deux seules grandes épiceries et la seule polyclinique ne sont pas accessibles par le transport en commun. Insertion de nouvelles habitations dans le milieu bâti existant - Élaborer des règles pour bien encadrer le gabarit de ces futures constructions (interface et transition). - Imposer un pourcentage raisonnable et minimal de verdissement ou d'implantation d'arbres. Territoires d'intérêt écologique - Prévoir un plan d'action concret à l'égard de la rivière du Cap Rouge afin de préserver la qualité de l'eau, d'éviter l'érosion des berges, de remplacer les arbres malades ou tombés et de contrôler les usages et les constructions à ses abords. - Améliorer le lien de continuité entre le parc nautique et les différents segments du sentier longeant la rivière. - Améliorer le boulevard Chaudière afin d'en faire un fil conducteur attrayant pour le marcheur. Dépôt à neige - Le site de l'ancien garage municipal sur le boulevard Chaudière est considéré comme un site de dépôt à neige (carte 33). Cette affectation étant incompatible avec la proximité de la rivière, il faudrait ne plus le désigner comme tel.	
020.	Place des transports actifs et du transport en commun et périmètre d'urbanisation	Conseil régional de l'environnement de la Capitale nationale	L'Agglomération de Québec doit aller plus loin en proposant une vision réellement innovante en matière d'urbanisation afin de mettre fin à l'étalement urbain, au saccage des terres agricoles et à notre trop grande dépendance à l'automobile (p. 8). Recommandation 1. Périmètre d'urbanisation et développement : consolider le territoire déjà urbanisé - Réévaluer le potentiel d'accueil à l'intérieur du périmètre d'urbanisation en considérant l'ensemble des terrains vacants. - Développer le long des axes de transport en commun. - Réurbaniser les mégacentres commerciaux (<i>power centers</i>). - Établir des lignes directrices encadrant la façon de réaliser la densification à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, et ce, afin	Commentaire : Nous prenons note qu'il n'y a pas de partage de vision ; vous en avez une différente de la nôtre. Nous comprenons que le point essentiel de votre présentation est de corriger les erreurs du passé. Si on se concentrait principalement sur cela, ça rejoindrait davantage la vision que vous avez de la ville. Nous voudrions toutefois mentionner que les exemples que vous venez de nous donner, on pourrait retrouver des cas semblables dans n'importe quelle ville du monde. Merci de votre contribution.
020.		Conseil régional de l'environnement		

		de la Capitale nationale (suite)	de créer des milieux de vie attrayants, dynamiques, performants et durables. - Protéger les terres agricoles et ne pas inclure les terres des Sœurs de la Charité dans le périmètre d'urbanisation. Recommandation 2. Réduire notre dépendance à l'automobile et nos émissions de GES - Contribuer aux efforts en matière d'efficacité énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et soutenir des modes d'urbanisation qui contribuent à diminuer le recours à l'automobile et à modifier les habitudes de déplacement. Recommandation 3. Le transport en commun : un outil structurant - Consolider le développement autour des axes de transport. - SRB : privilégier une implantation est-ouest dans l'axe de la colline Parlementaire, du boulevard René-Lévesque et du boulevard Laurier. - Favoriser le transport actif à l'échelle de l'agglomération. Recommandation 4. Mieux développer nos milieux de vie - Diversifier l'offre en matière d'habitat afin de répondre adéquatement aux besoins des différentes générations. - Intégrer les principes d'un écoquartier dans tout projet de construction, d'aménagement ou de développement. - Encourager le verdissement des milieux de vie. Recommandation 5. Enjeux climatiques et santé publique : les grands absents - Se doter d'orientations claires en matière de lutte contre les changements climatiques et d'adaptation à leurs impacts. - Élargir la définition de l'expression « Capitale résiliente » en y incluant les enjeux spécifiques de la lutte contre les changements climatiques et de l'adaptation à ceux-ci. - Intégrer au projet de SAD les enjeux de santé publique et de lutte contre les inégalités sociales.	Q1 : Nous aimerions savoir votre position sur l'axe Duplessis, au nord-ouest, le secteur de L'Ancienne-Lorette qui est en développement actuellement. Réponse : Pour nous, c'est une façon d'aménager qui ne doit plus être. On doit aller vers une ville moins dépendante de l'automobile. D'ailleurs, les types de commerces de ce secteur, il y a d'autres villes qui commencent à les éliminer, à travailler à modifier leurs règlements de zonage pour limiter les surfaces commerciales de grande surface sur leur territoire et à créer de la souplesse dans le zonage pour favoriser l'insertion de petits commerces de proximité un peu partout sur le territoire, pour accroître la diversité. Comme exemple de ville qui travaille à rebâtir la ville sur la ville, Ottawa a plusieurs choses à nous enseigner. Plein de villes en Amérique du Nord se dotent de visions pour requalifier, transformer ces milieux. Montréal est aussi un exemple. Nous nous demandons : « Où est la vision ? » Si la Ville de Québec nous dit que la vision est <i>business as usual</i> et on ne change que légèrement les tendances, somme toute, les problèmes vont continuer à s'aggraver dans les 20 prochaines années. Ça ne fonctionne pas, ça ne peut pas être que ça, notre souhait. Il faut qu'on sorte de cette dépendance à l'automobile et ce n'est pas en recréant, année après année, de nouveaux lieux de développement dépendants de l'automobile qu'on va y arriver.
021.	Densification et développement résidentiel	Groupe Dallaire	- A une vision d'aménagement du territoire qui rejoint les grandes orientations du SAD. - Se dit « à l'aise » avec les six orientations du SAD. « Groupe Dallaire considère le renforcement des liens de partenariat avec les autorités publiques et la communauté comme un enjeu important. »	Sans objet

021.		Groupe Dallaire (suite)	• Souligne qu'il est propriétaire de vastes terrains présentant un grand potentiel de développement et de redéveloppement. • Propose divers objectifs que le SAD devrait viser : créer des espaces multifonctionnels, permettre des densités favorisant une diversité de types de logements, encourager la création d'un esprit de communauté dans les quartiers, promouvoir les transports actifs, soutenir l'agriculture urbaine et périurbaine, faciliter l'accès aux infrastructures de transport en commun; etc. • Souhaite développer ses terrains de manière à créer des projets d'envergure, arrimés aux réseaux de transport en commun. Mentionne que ces terrains offrent des possibilités de développement qui respectent les orientations du SAD. • Demande : ○ Qu'on déploie un réseau de transport en commun performant desservant les secteurs de développement, notamment ceux du Groupe Dallaire; ○ Que Groupe Dallaire puisse participer aux discussions sur la mobilité afin que ses projets soient intégrés au développement de l'agglomération; ○ Que le secteur de l'avenue Chauveau et du boulevard de l'Ormière soit considéré comme un pôle secondaire de l'agglomération et qu'il soit développé à l'image d'un TOD (<i>transit oriented development</i>); ○ Que l'émergence des nouvelles technologies dans les pôles soit favorisée (ville intelligente). • Dans le secteur Chauveau Ouest, souhaite voir apparaître l'usage Récréation de plein air intensive dans la parcelle délimitée par la route de l'Aéroport, l'autoroute Duplessis, la route Sainte-Genève, l'avenue Chauveau et l'avenue Notre-Dame. Cette parcelle est dans l'aire d'affectation Agriculture.	Sans objet
022.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	M. Michel Brisebois	• Donner la possibilité de construire des résidences dans des milieux forestiers. L'auteur possède un terrain au mont Bélair et il souhaiterait y construire une résidence, alors qu'il a eu une réponse défavorable de la Ville. Sa propriété se trouve à l'intérieur de la grande affectation du territoire Forêt. Selon le rôle d'évaluation, cet homme possède deux propriétés contiguës au mont Bélair totalisant 11,7 ha, sur la rue des Balises	Sans objet

			(lots 2 151 991, 2 152 076, 2 151 987). Le dernier lot se prolonge vers le nord jusqu'à l'avenue de la Montagne Ouest. Ce secteur n'est pas desservi.	
023.	Place des transports actifs et du transport en commun et zone agricole	M. Raphaël Gagné Colombo	• Maintenir la zone agricole telle qu'elle était avant le dépôt du premier projet de SAD de l'agglomération de Québec. • Imposer un moratoire interdisant toute construction de bâtiment (qu'il soit à vocation résidentielle, commerciale, etc.), de route, de pont ou de stationnement dans les 204 hectares communément désignés comme les terres des Sœurs de la Charité. Ce moratoire pourrait prendre fin uniquement à l'issue d'un référendum à l'échelle de la ville de Québec où la majorité des votants prendrait position en faveur d'un développement autre qu'agricole. • Rendre contraignante l'utilisation de l'automobile au profit du transport actif et du transport en commun, et s'efforcer de rendre ces derniers beaucoup plus attrayants afin d'encourager des modifications significatives dans les comportements et les habitudes des usagers en matière de mobilité. • Ajouter des pistes cyclables ou des bandes cyclables sur la plupart des routes dont la limite de vitesse se situe entre 50 km/h et 70 km/h, entre autres dans les quartiers de Sillery, de Sainte-Foy ainsi que dans l'ensemble des quartiers de l'arrondissement de La Cité-Limoilou.	Q1 : Votre vision de l'utilisation et de la promotion du transport à vélo semble correspondre à la vision de la Ville contenue dans le Plan sur la mobilité durable; avez-vous pris connaissance de celle-ci? Réponse : Non. Je vais toutefois le faire. Suite : Je vous invite à le faire. Cela devrait vous plaire, puisque la vision contient des éléments communs à votre mémoire. Votre réflexion est toutefois très intéressante. Q2 : Quelle politique globale pourrait être mise en place en matière d'aménagement du territoire pour contraindre le mode de transport automobile au profit des autres modes de transport? Réponse : L'objectif est de contraindre au profit d'une autre forme de mobilité. Comme exemple, on peut parler de la situation à Montréal, où les gens choisissent des modes de transport alternatifs à l'automobile, car les barrières à son utilisation sont trop nombreuses (trafic, manque de stationnements, perte de temps, coût élevé, etc.). Ainsi, il semble y avoir une barrière naturelle, même auprès des gens qui préfèrent généralement la voiture comme mode de déplacement. Pourquoi ne pas simplement créer cette barrière? Cela pourrait se faire en retranchant des voies au profit des cyclistes et des piétons et du transport en commun et en rendant difficile le déplacement en voiture vers le centre-ville. Se rendre au centre-ville en voiture ne doit plus être attrayant. Il est
023.		M. Raphaël Gagné Colombo (suite)		

				aussi possible d'augmenter le prix des stationnements. Il faut cependant s'assurer d'offrir en échange un service efficace et beaucoup plus abordable de transport en commun, et des infrastructures adéquates pour le transport actif. Par cela, je veux dire offrir, par exemple, des parcours qui permettent des déplacements rapides pour les cyclistes et non pas seulement une multitude de détours. Il faut multiplier les initiatives comme celle de la rue Père-Marquette.
024.	Enjeux environnementaux	Conseil de quartier de Saint-Émile	Le conseil souhaite la création d'un corridor forestier avec l'aménagement d'un sentier pédestre pour protéger la source d'eau servant à alimenter le milieu humide situé en aval du cours d'eau dans le secteur situé à l'est de la rue de Vénus, entre les rues de la Faune et Vézina. Le mémoire fait également état des enjeux suivants : • Problème de circulation (congestion) à Saint-Émile, notamment sur la rue de la Faune à l'heure de pointe du matin. • Coupe d'arbres en période de reproduction et de nidification fauniques. • Sécurité routière et scolaire : le conseil déplore le comportement des automobilistes et la signalisation « inadéquate ». • Vitesse excessive sur l'avenue Lapierre. • Manque de signalisation (présence d'écoles primaires) sur la rue Fréchette. • Manque de fluidité à l'intersection de la rue de la Faune et de l'avenue Lapierre.	Sans objet
025.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	M. Guy Boivin	• Déplore que le SAD contienne peu d'éléments concrets qui s'appliquent sur le terrain. • Propose un concept d'organisation spatiale qui contient plusieurs centres-villes et qui respecte l'autonomie des municipalités et des arrondissements. Cela permettrait de	Q1 : Afin d'accueillir la croissance prévue de 61 500 nouveaux ménages, comment conciliez-vous vos propositions de ne pas agrandir le périmètre d'urbanisation et de ne pas densifier les quartiers existants ? Comment l'agglomération pourrait-elle accueillir ces nouveaux ménages ?

025.		M. Guy Boivin (suite)	rapprocher les habitations et les lieux de travail et de réduire la congestion routière. • Suggère de répartir les usages autorisés par strates : les industries près des autoroutes, les commerces près des artères, les logements denses derrière les commerces et, finalement, les secteurs résidentiels de basse densité, organisés en « havres de paix ». • Propose une densification douce des quartiers existants et une forte densification des futurs développements. S'oppose à la densification des noyaux locaux. • Demande que la forêt urbaine soit protégée. Propose d'introduire une règle d'un arbre pour cinq cases de stationnement. • Souhaite la protection du patrimoine et une architecture qui respecte le caractère de Québec (pas de bâtiments « modernes » ou « postmodernes » dans les secteurs anciens). Demande que le « côté européen » de Québec soit préservé. • Demande que des œuvres d'art soient systématiquement intégrées aux bâtiments des grandes entreprises et des services publics. • Remet en question la pertinence d'une planification à long terme et des projections démographiques, qui sont appelées à changer. • Demande l'amélioration de la connectivité des parcours de transport en commun et la mise en service d'autobus plus conviviaux et confortables. • Propose l'introduction de mesures pour réduire l'attrait de l'automobile. • Souligne l'importance de maintenir l'accessibilité aux aéroports et aux quais maritimes pour le transport des personnes et des marchandises. • Demande que les villes protègent les territoires d'intérêt écologique, les corridors récréotouristiques, les parcs, les cours d'eau et les prises d'eau potable. • Souhaite que l'Agglomération soit un leader dans la protection des zones agricoles. S'oppose à l'agrandissement du périmètre d'urbanisation à même les terres agricoles du secteur Bourg-	Réponse : Je crois que dans les secteurs habités, il y a la possibilité de densifier, mais de façon douce, surtout dans les quartiers déjà bien développés. Il y a encore beaucoup de secteurs qui ne sont pas beaucoup développés. On pourrait aussi récupérer les terrains qui sont difficilement exploitables sur le plan agricole. Il me semble percevoir dans le Schéma une peur de l'originalité, de l'innovation.
------	--	--------------------------	--	---

			Royal. Propose que les agrandissements de ce périmètre se fassent sur les terres non cultivables. • S'oppose à ce que l'Agglomération exige, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, que les constructions soient obligatoirement desservies par le réseau d'aqueduc et d'égout. • Demande qu'aucune construction ne soit autorisée en zone à risque d'inondation. • Veut embellir les autoroutes et les parements qui assurent la stabilité des fortes pentes. • S'élève contre les superficies maximales de plancher s'appliquant aux différents groupes d'usages, puisqu'elles pourraient « étouffer » des projets intéressants. Suggère plutôt de procéder projet par projet. • S'oppose à ce que la construction soit interdite dans les zones de contraintes (ex. : forte pente). Mentionne que c'est le rôle du SAD de tirer profit de la moindre parcelle du territoire. • Propose d'autoriser les éoliennes sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour permettre le développement de projets innovants.	
026.	Demands particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Méto Excavation	L'entreprise requérante possède un lot de presque sept hectares qui est exploité comme une sablière (durée de vie de deux ans). Ce lot, portant le numéro 1 224 221, se situe entre la limite du périmètre d'urbanisation et le boulevard Lloyd-Welch, au nord de l'avenue des Sablonnières. L'entreprise souligne l'existence de certains secteurs à proximité faisant partie des agrandissements en évaluation à la carte 39 du premier projet. L'auteur du mémoire veut savoir pourquoi son lot n'y est pas indiqué. Voici ses demandes : • Aggrandir le périmètre d'urbanisation pour inclure son lot ainsi que tous ceux présentant un potentiel de développement immobilier dans les années à venir; • Attribuer la grande affectation du territoire Hameau résidentiel aux abords du boulevard Lloyd-Welch. L'entreprise qui a présenté le mémoire avance une série d'arguments en faveur du développement résidentiel de son lot et des propriétés environnantes :	Sans objet
026.		Méto Excavation (suite)		Sans objet

			• Continuité du quartier résidentiel contigu. Le redéveloppement de la sablière ferait disparaître un problème de cohabitation ; • Avantages de la reconversion de la sablière : aucun milieu d'intérêt, aucun habitat naturel ni milieu humide, souci d'éviter le développement de terres agricoles fertiles, hors bassin versant de la prise d'eau potable, absence de forte pente et de risque géologique. • Secteur desservi par des infrastructures, des utilités publiques et le transport en commun.	
027.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Camping Québec en ville inc.	Camping Québec en ville est propriétaire du lot 2 164 115 sis au 2050, route de l'Aéroport. Ce lot est situé en zone agricole. Seule la partie nord-ouest est exploitée aux fins de camping. L'entreprise souhaite étendre ses activités à l'ensemble du lot. Pour ce faire, elle présente les demandes suivantes : • Il faudrait étendre la grande affectation du territoire HMA-2 à l'ensemble du lot en cause. • Le maintien de l'actuelle délimitation aurait pour effet d'empêcher toute modification au règlement de zonage visant à autoriser les usages C13 – Établissement de villégiature et C14 – Parc de véhicules récréatifs sur l'ensemble du lot en cause. • L'amendement est requis pour procéder à une demande d'autorisation de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) (conformité au zonage).	Sans objet
028.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	M. Louis Alexandre	• Favoriser la desserte des parcs industriels et technologiques (grands générateurs de déplacements) par les transports actifs et les transports en commun à haut niveau de service. • Rationaliser l'utilisation du sol, notamment les espaces réservés au stationnement (en proposant des stationnements étagés ou souterrains, partagés et en faisant une gestion de l'offre de stationnement). • Minimiser l'imperméabilisation du sol ou recueillir à la source les eaux de ruissellement. • Expliquer davantage les écarts entre les prévisions démographiques retenues et celles de l'ISQ.	Sans objet

			Élargir la notion de résilience (capacité d'un système à absorber une perturbation, à se réorganiser et à continuer de fonctionner de la même manière qu'avant cette perturbation).	
029.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	CSL-Loma inc.	- CSL-Loma souhaite que le terrain des sablières de Beauport (200 ha, soit un potentiel estimé de 2 300 nouvelles résidences) soit inclus dans le périmètre d'urbanisation pour que le développement résidentiel y soit permis. Une demande d'inclusion dans ce périmètre a été déposée à la Ville de Québec en 2015. - L'entreprise rappelle que ces terrains sont considérés comme « à l'étude » pour une inclusion dans le périmètre d'urbanisation. - Une analyse des milieux naturels et des contraintes sur le site a été effectuée. - La partie nord du site est située dans le bassin versant de la prise d'eau potable de la rivière Montmorency. - Une vision d'avenir pour le site est proposée : elle inclut un réseau d'espaces verts, des circuits de mobilité active, de nouvelles constructions résidentielles de type unifamilial et multifamilial ainsi que des pôles structurants commerciaux et technologiques. On propose de relier ce secteur aux secteurs résidentiels existants. - CSL-Loma propose que l'ensemble des lots de ce secteur, et non seulement ceux lui appartenant, soient inclus de manière à favoriser un développement immobilier cohérent.	Q1 : Est-ce la fin de la durée de vie utile des sablières ? Sinon, comment concilier les différents usages ? Réponse : Il reste en effet des années d'exploitation. Cela dépend de la façon selon laquelle le projet sera perçu, ce qui influencera les délais d'exploitation. La priorité va au développement. Il y a une possibilité de terminer l'exploitation plus rapidement. Q2 : Vous montrez trois secteurs de sablières. Est-ce que les trois recèlent du potentiel d'exploitation ? Réponse : Les deux secteurs plus au nord ont encore un potentiel d'exploitation. Le troisième secteur au sud devrait être exploité pour encore deux ans, avant d'être fermé. Nous sommes actuellement en train de faire un site de remblai. Q3 : Dans votre projet, vous avez une idée de mixité urbaine. Le projet se trouvant loin du centre-ville, il est difficile de l'identifier comme respectant la vision de la Ville, qui souhaite une densification selon les axes structurants et un développement durable. Réponse : Il y a la présence de l'axe structurant nord-sud, le boulevard Lloyd-Welch. Les accès aux autoroutes sont également à proximité. Nous sommes très près du périmètre d'urbanisation. Q4 : Le projet que vous souhaitez développer se trouve également près de la rivière Montmorency. Nous avons un souci, à la Ville de Québec, de protéger
029.		CSL-Loma inc. (suite)		

				les prises d'eau potable. Comment cela s'insère-t-il dans votre projet ? Réponse : Nous avons une petite section dans l'extrême nord de la sablière considérée comme étant dans les bassins versants. Avec l'exploitation de la sablière avec les années, nous devrions être extraits du secteur des bassins versants, à cause de la topographie. Sinon, le reste du projet se trouve en dehors des bassins versants. Q5 : Vous parlez d'installer des industries de pointe dans le secteur. Qu'avez-vous en tête quand vous évoquez cela ? Quelle serait la superficie de ce parc technologique ? Dans quelle phase ce projet serait-il réalisé ? Réponse : Il s'agit d'industries de technologie. Il faut implanter une industrie qui n'est pas dérangeante, étant donné que le parc technologique se trouvera très près d'un quartier résidentiel. Le parc technologique aura une superficie de 1,8 million de pieds. Il sera réalisé durant la première phase. Q6 : Avez-vous des mesures de protection pour la rivière Montmorency, nonobstant le fait que le projet se situe en aval de la prise d'eau potable ? Réponse : Dans la ceinture verte, nous voulons aménager des sentiers afin de donner accès aux citoyens à la rivière Montmorency. Q7 : Vous avez mentionné qu'il y aurait des commerces dans le secteur que vous souhaitez développer. Comment envisagez-vous la partie commerciale ? Réponse : Nous voulons installer des commerces de quartier.
--	--	--	--	--

030.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	Institut de développement urbain du Québec (IDU)	« L'IDU Québec a analysé la version préliminaire du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) pour l'agglomération de Québec-2040. Nombre des enjeux abordés dans le SAD figurent parmi les éléments de vision priorités par ses membres, abordés dans le cadre de Québec 2050, un projet porté par l'IDU, touchant le développement urbain et l'aménagement de la région métropolitaine de Québec. » • Au sujet de la densification résidentielle, l'IDU estime que le phénomène devrait toucher les quartiers centraux, la première banlieue et les extrémités attenantes aux artères principales dans les banlieues d'après-guerre, les pôles d'activité économique et les parcs technologiques. ○ Moyens de mise en œuvre : « l'ajout en surhauteur » et la subdivision des lots. ○ Critères de conception : maintien, voire amélioration du couvert végétal, intégration architecturale, services de proximité, convivialité assurée pour les transports actifs. • Au sujet de la mobilité, on demande de porter une attention particulière à l'accroissement de la part modale des déplacements en transport en commun et en transport actif, à l'importance d'une meilleure desserte des destinations et des axes majeurs de circulation et à l'arrivée progressive et soutenue de véhicules électriques et intelligents. • Le développement des pôles d'activité économique devrait être pensé « en complémentarité plutôt qu'en concurrence directe ou en dédoublement de l'offre et des spécialisations » (identité ou vocation distinctes pour chaque secteur d'activité). ○ <i>Par exemple, Lebourgneuf pourrait être un pôle de bureaux et de destination commerciale, D'Estimauville, un pôle industriel propre et un pôle de recherche et de santé, et Sainte-Foy (Laurier), un pôle commercial et de bureaux.</i> • Les parcs industriels devraient, quant à eux, être des secteurs accessibles pour les travailleurs, mais éloignés des quartiers résidentiels ; offrir des loyers abordables et des services adéquats aux travailleurs ; et assurer une meilleure gestion de la pollution sonore.	Sans objet
030.		Institut de développement	• La collaboration entre acteurs privés et publics, selon des rôles prescrits, est importante.	Sans objet

		urbain du Québec (IDU) (suite)	○ Acteurs privés : densification du territoire, mise en valeur des terrains contaminés, priorisation de la mixité sociale. ○ Acteurs publics : traitement accéléré des demandes, projets non susceptibles d'approbation référendaire, modulation fiscale, participation à la décontamination. • Les informations publiques devraient être divulguées de manière proactive pour que les promoteurs, les entrepreneurs et les citoyens soient mieux outillés. • Il faut porter une attention particulière à la popularité grandissante du commerce électronique, aux mutations nécessaires du commerce traditionnel et au besoin d'assurer l'existence de commerces de proximité pour une population vieillissante.	
031.	Gestion intégrée de l'eau et bassins versants	Organisme de bassins versants Charlevoix-Montmorency	• Assurer l'arrimage entre le plan directeur de l'eau et les outils de planification de l'aménagement du territoire, dont le premier projet de Schéma, afin de faciliter l'opérationnalisation de la gestion intégrée de l'eau. • Réduire les risques de contamination en provenance des fosses septiques en exigeant, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, que les nouveaux développements soient conçus avec un réseau d'aqueduc et d'égout et en adoptant une politique régionale de mise aux normes des installations septiques accompagnée d'un programme de soutien. • Adopter une politique de gestion durable des eaux pluviales qui conduira à l'adoption de règlements municipaux. • Favoriser la saine gestion et la valorisation des eaux de pluie en élaborant une politique de gestion durable des eaux pluviales dont les mesures pourront être intégrées au SAD et dans les règlements d'urbanisme, tout en incitant les promoteurs à adopter les principes du lotissement durable dans la conception des nouveaux développements. • Accroître la sécurité des biens et des personnes habitant en bordure des cours d'eau en précisant et en complétant la cartographie des zones inondables et d'embâcles. • Réduire la sensibilité à l'érosion des segments de berge présentant un risque en cartographiant les zones de glissement de terrain dans les zones de contraintes et en ajustant les usages et les normes en conséquence.	Sans objet
031.		Organisme de bassins versants		Sans objet

	Gestion intégrée de l'eau et bassins versants	Charlevoix-Montmorency (suite)	• Disposer d'un maximum d'information concernant les effets de la nature des sols sur la sécurité des infrastructures superficielles ou d'eau en zone karstique en répertoriant les effondrements et les affaissements de dolines et en sensibilisant les responsables de la voirie et les gestionnaires aux conséquences possibles du remplissage des dolines ou de crevasses en zone karstique urbaine. • Créer des corridors bleus ou verts en vue de relier les sites récréatifs et les points d'intérêt paysager. • Recenser, protéger et mettre en valeur les écosystèmes exceptionnels, fragiles ou vulnérables. • Protéger les milieux humides en introduisant des mesures de protection dans la réglementation.	
032.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Les investissements l'O-Vin ltée	Les investissements L'O-Vin est une société formée en 1970, dans la région de Québec, pour faire fructifier les épargnes de ses membres par l'achat et la vente de terrains. La compagnie déplore le fait que le lot 1 120 666 soit actuellement exclu du périmètre d'urbanisation projeté. Ce lot est situé dans l'arrondissement de Charlesbourg, à l'ouest du CLSC La Source Nord. • Elle demande que ce lot soit inclus dans le périmètre d'urbanisation.	Q1 : Les investissements L'O-Vin ltée ont-ils élaboré des propositions de lotissement prenant en considération que les terrains sont situés dans des bassins versants des prises d'eau potable des rivières Saint-Charles et Montmorency ? Réponse : Nous avons déposé des projets de lotissement avant 2005, lorsque nous étions inclus dans le périmètre. Les travaux ont été interrompus lorsque nous avons été exclus du périmètre. Pour ce qui est du bassin versant, permettez-moi de rajouter que nous ne sommes pas totalement dans son périmètre, seulement en partie. Je comprends qu'il se fait du développement tout autour de nous et qu'il existe des tentations de scinder notre lot en deux pour inclure la partie qui est à l'extérieur du bassin versant dans le périmètre d'urbanisation. J'ai été rassuré de voir que la définition du périmètre d'urbanisation que l'on retrouve dans le Schéma tente de suivre les limites de lots. Il ne faudrait donc pas chercher à diviser notre lot, mais à l'inclure totalement. Dans
032.	Demandes particulières			

	d'expansion du périmètre d'urbanisation	Les investissements l'O-Vin ltée		le bassin versant, il s'en fait actuellement, du développement. Question complémentaire : Vous êtes quand même conscient que les règles de construction ont changé et qu'avec le RCI (règlement de contrôle intérimaire), les normes de construction sont très sévères pour le secteur du bassin versant ? Réponse : Cela me va. Je crois qu'il est possible de faire du développement dans le bassin versant en respectant un certain nombre de règles.
033.	Sécurité civile	Bombe sur Rail	• Souligne qu'à l'occasion du projet Beauport 2020, l'Agglomération devrait « entrevoir la nécessité de changer l'emplacement actuel de la voie ferrée à la sortie des terrains portuaires pour l'éloigner des quartiers résidentiels » (on fait référence à la voie ferrée longeant le boulevard des Capucins et traversant, notamment, le secteur de Limoilou). • Mentionne divers cas d'accidents ferroviaires ayant eu des impacts sur les communautés traversées par des voies ferrées (Lac-Mégantic; Gogama, Ontario; Plaster Rock, Nouveau-Brunswick). • S'inquiète de l'état des viaducs ferroviaires qui traversent l'agglomération et de leur capacité à accueillir la circulation supplémentaire qui découlera du projet Beauport 2020. • Souligne la piètre collaboration du CN (Canadien National) en matière d'entretien des infrastructures. • S'inquiète du transport des matières dangereuses sur les voies ferrées traversant l'agglomération. • Mentionne que le projet Beauport 2020 et l'augmentation du transport de matières dangereuses sont incompatibles avec l'orientation Capitale durable, puisque cela nuit aux efforts de réduction des gaz à effet de serre et met en péril la protection des milieux naturels.	Sans objet
034.	Densification résidentielle, place des transports actifs	Québec Arbres	Le mémoire de Québec Arbres couvre l'ensemble des orientations du premier projet de SAD.	Commentaire : La conclusion de votre mémoire critique la vision du Schéma sur plusieurs points. Pourtant, la ville de Québec se démarque par le taux de

39

	commun et enjeux environnementaux		▪ « Tout développement d'une nouvelle offre touristique patrimoniale située à proximité du, en lien avec <i>[sic]</i> ou dans le prolongement du Vieux-Québec, donc facile d'accès et attrayante, aurait la capacité de retenir ces touristes pour une nuitée supplémentaire et ainsi [d']augmenter les retombées économiques de l'achalandage touristique alors que cet achalandage a connu une baisse de 3 % en 2011. » ▪ « Un circuit touristique appelé <i>De Cap en Cap</i> (www.decapencap.org) [...] est proposé à la Ville de Québec pour mettre en valeur et réseauter ces sites et ainsi bonifier de façon substantielle l'offre touristique de Québec. [...] Le site patrimonial de Sillery constitue le cœur de ce territoire ayant un fort potentiel touristique. » ○ Mettre en place des mesures obligeant les grands centres commerciaux à payer pour des externalités non comptabilisées (réseau routier et autoroutier) et utiliser ces fonds pour rendre les rues marchandes actuelles plus attrayantes. ○ Imposer une règle de superficie maximale pour assurer une distribution équilibrée des épiceries de proximité. ○ Au sein des parcs et des espaces industriels, mettre en place des incitatifs à récupérer des espaces de stationnement et à hausser les édifices existants avant de convoiter de nouveaux espaces à transformer en parcs industriels. ○ Proposer, pour le projet de développement du port de Québec, une démarche tripartite semblable à celle qui a été entamée à Toronto dans les années 1990, connue sous le nom de Waterfront Toronto, de façon à présenter un aménagement qui soit le meilleur pour la collectivité. • Capitale performante : ○ Remettre en question le projet de SRB en tant que vecteur de développement immobilier, alors qu'il devrait plutôt répondre directement au besoin de mobilité déjà présent sur le plateau : ▪ « Le trajet choisi devrait passer par le promontoire de Québec puisqu'il est le site du plus grand nombre de déplacements pendulaires. La technologie choisie devrait être attrayante, moderne, confortable, non polluante et offrir une grande capacité par minute afin de déplacer le	axes. Cette analyse permettrait d'identifier les besoins.
034.	Densification résidentielle, place des transports actifs	Québec Arbres (suite)		

	et du transport en commun et enjeux environnementaux		plus de gens possible dans une période de temps donnée. Ces caractéristiques ne peuvent être atteintes par le projet de SRB actuel. » ○ Réseau cyclable : ajouter rapidement les tronçons utilitaires manquants aux réseaux cyclables, planifier des pistes cyclables utilitaires en ligne droite et prévoir une utilisation hivernale sécuritaire. ○ Réseau piétonnier : ▪ Aménager des trottoirs ou des bandes piétonnières sur toutes les rues résidentielles et cesser la pratique actuelle qui consiste à enlever des trottoirs lors de la réfection de rues. ▪ Repérer, aménager et entretenir des liens piétonniers pour désenclaver des secteurs qui obligent les piétons à faire de grands détours pour accéder à leur destination. ● Capitale durable : ○ « [I]nsérer dans le SAD des orientations qui permettront de lutter contre ces changements [climatiques] et les effets néfastes qu'ils pourraient avoir sur la population. La lutte aux îlots de chaleur est un élément clé d'un plan de mitigation des changements climatiques. L'une des principales stratégies consiste à verdir les villes et à créer des trames vertes de proximité. » ○ Relier les espaces verts de proximité par des promenades urbaines pour former un véritable réseau appelé <i>trame verte de proximité</i>. Ils doivent être, de plus, attrayants au point de vue du design urbain et offrir de multiples espaces ludiques. Viser trois objectifs : ▪ une canopée moyenne souvent d'au moins 40 % sur l'ensemble du territoire urbanisé; ▪ un minimum de 12 % du territoire urbanisé protégé sous forme d'espaces naturels arborés insérés dans la trame urbaine; ▪ un espace vert arboré à au plus 500 m de chaque citoyen. ○ « [E]ntamer [un] virage vert en faisant les démarches nécessaires en vue de l'acquisition de tous les milieux inscrits au Répertoire des milieux naturels d'intérêt de	
034.	Densification résidentielle, place des transports actifs et du transport en	Québec Arbres (suite)		

	commun et enjeux environnementaux		Québec de 2005 et d'y ajouter ceux qui ont été identifiés par la suite en vue d'atteindre l'objectif minimal de 12 % . » ○ Remettre en question l'absence du boisé Neilson dans la liste des territoires d'intérêt écologique. Une liste exhaustive des motifs justifiant son ajout a été dressée. ○ Tenir compte des effets de l'augmentation du niveau du fleuve. ○ Reboiser les rives de tous les cours d'eau en milieu urbain et agricole devrait aussi être un objectif du SAD. ○ Indiquer la volonté de préserver les milieux humides sur le territoire. ○ Prendre en considération la forte importance de l'axe du chemin Saint-Louis, reliant Québec aux anciens villages de Sillery et de Cap-Rouge. ○ « [D]resser un inventaire exhaustif des sites d'intérêt à protéger [...] cibler des objectifs de protection et [...] mettre en œuvre une stratégie de concertation avec les acteurs du milieu (paliers gouvernementaux, tourisme, fabriques, communautés religieuses, organismes du milieu et citoyens) pour atteindre les objectifs visés. » ● Capitale résiliente : ○ On s'interroge sur la raison pour laquelle l'enjeu de la santé publique semble avoir été complètement évacué pour se limiter à une question de sécurité publique. ● Capitale efficiente : ○ « De nouvelles technologies émergentes font en sorte que des plateformes participatives sur Internet peuvent être offertes aux citoyens pour qu'ils aillent identifier les problèmes en aménagement et proposer des solutions sur une carte de leur quartier. Les nouvelles technologies permettent aussi de tenir des référendums électroniques, dont le coût est moindre que celui des processus référendaires par votation papier et dont la sécurité est éprouvée. »	
034.	Densification résidentielle, place des transports actifs	Québec Arbres (suite)	○ « Les conseils de quartier, qui ont un mandat de consultation précis selon la charte de la Ville de Québec, pourraient être mis à contribution pour des aménagements qui ne sont pas nécessairement assujettis à leur mandat. Ainsi, la Ville	

	et du transport en commun et enjeux environnementaux		pourrait bonifier à peu de frais plusieurs projets de développement ou d'aménagement. » • Mise en œuvre : ○ On se questionne sur le manque de phasage du développement. On propose qu'une des premières phases de développement concerne le PPU du plateau centre de Sainte-Foy, les autres centres majeurs d'activités et les écoquartiers. Lorsque ceux-ci auront atteint un niveau avancé de requalification, il y aura lieu de s'intéresser à d'autres secteurs. ○ On introduit d'autres indicateurs de qualité : émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, qualité de l'eau potable et de l'eau de baignade, nuitées touristiques, industries de technologie, sièges sociaux, salaires moyens, îlots de chaleur, mixité d'usages et de population, pourcentage de citoyens vivant à au plus 500 m d'un espace vert arboré, pourcentage de canopée moyenne et par quartier, pourcentage du territoire urbanisé constitué de milieux naturels protégés, nombre de rejets d'eaux usées, pourcentage de rives boisées, pourcentage d'obésité dans la population, nombre de nouveaux cas de diabète par an. ○ « La captation de la plus-value foncière occasionnée par un changement de zonage serait à la fois une source de revenus pour réinventer la ville et un outil pour diminuer la pression de développement sur les milieux sensibles comme les milieux naturels, les terres agricoles et les sites patrimoniaux. » ○ « Il est désormais souhaitable [...] de trouver des solutions innovantes en matière d'incitatifs à la conservation des milieux naturels d'intérêt, des terres agricoles et des sites patrimoniaux telles qu'offrir des terrains municipaux à développer en compensation de la surcharge due ou à la limite de densification imposée par la conservation ou à la conversion ou encore [...] négocier des droits de développement accrus sur d'autres propriétés des investisseurs, etc. » • Conclusion : ○ « Une période plus longue d'analyse et de rédaction ainsi que l'octroi d'un budget à des groupes proéminents pour l'analyse et la rédaction d'un mémoire devraient être	
034.	Densification résidentielle, place des transports actifs et du transport en	Québec Arbres (suite)		

	commun et enjeux environnementaux		envisagés pour la période de consultations sur la deuxième version du SAD. »	
035.	Enjeux environnementaux	Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy	• Ajouter le boisé Neilson à la liste des territoires d'intérêt écologique de l'annexe 3 du SAD. • La protection du boisé Neilson permettrait de créer un circuit récréotouristique dans la Pointe-de-Sainte-Foy et de constituer le segment d'une future trame verte de proximité. • Il y aurait lieu de prévoir une orientation de protection des axes patrimoniaux et des paysages culturels tels qu'ils sont définis par la <i>Loi sur le patrimoine culturel du Québec</i>.	Commentaire : Vous avez dit que le Schéma escamotait le volet santé, qui n'est pas une exigence de la LAU. Vous voudriez donc que l'on intègre le volet santé dans le Schéma ? Réponse : Selon les sondages des sujets d'intérêt pour les Québécois, la santé est très importante aux yeux des citoyens ; il est donc crucial d'intégrer un volet santé dans le Schéma. Q1 : Vous parlez beaucoup de l'indice de canopée. Nous venons de dévoiler notre Vision de l'arbre [2015-2025]. Comment l'avez-vous reçue ? Réponse : Il s'agit d'un grand pas en avant et je vous invite à continuer les efforts et à augmenter l'indice de canopée. Il est primordial de fixer des objectifs plus ambitieux. Nous proposons un objectif de 40 % d'ici 2031, au lieu de 2041. Commentaire : Le boisé Neilson a été retiré de la liste des milieux d'intérêt écologique dans le Schéma. Précision (professionnel) : Le répertoire des milieux d'intérêt est très différent de la liste des territoires d'intérêt écologique identifiés au premier projet. Le boisé Neilson figurerait dans un plan d'urbanisme d'une échelle plus locale. Cela ne veut pas dire qu'il n'est pas d'intérêt pour une ville. La Vision de l'arbre [2015-2025] vient consolider la volonté de conserver des boisés comme celui de Neilson. Commentaire : Il serait pertinent d'inclure un volet santé dans le Schéma. Quand
035.	Enjeux environnementaux	Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy		

				nous abordons le concept [de] ville résiliente, ça concerne plus la sécurité civile. Par contre, nous aimerions avoir les statistiques sur les problèmes de santé, des décès prématurés reliés à cela.
036.	Enjeux environnementaux	M ^{me} Ginette Paquin	• « Aménager et développer l'agglomération dans une perspective de ralentissement du réchauffement climatique et en même temps en prévoyant un aménagement urbain qui va permettre d'y survivre sans trop de dommages » (îlots de fraîcheur par la conservation des boisés urbains actuels et des arbres matures dans tous les quartiers). • Préciser les moyens à prévoir « pour améliorer la qualité de vie, préserver le patrimoine naturel urbain qui ne l'est pas encore et les milieux naturels d'intérêt ». • Sur la densification et la densité : limiter à 10 ou 12 étages la hauteur le long du boulevard Laurier et à Sainte-Foy. Dans la partie du boulevard Laurier à l'ouest de la route de l'Église, limiter la hauteur aux gabarits existants (cinq étages). • Préserver le boisé De Rochebelle pour contrer les îlots de chaleur. • Cibler les travailleurs se déplaçant aux heures de pointe comme clientèle du transport en commun.	Sans objet
037.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Yvan Blouin Architecte	• Demande que l'usage C11 – Résidence de tourisme soit autorisé sur le site du Club de golf Royal Charbourg, dans le contexte d'un projet de valorisation de cet équipement récréatif. • Inclut aussi dans son projet l'agrandissement du pavillon (<i>club house</i>) existant. • Demande qu'un projet d'ensemble soit autorisé sur sa propriété. • Mentionne que son projet permettra de raccorder le bâtiment principal du golf aux infrastructures d'aqueduc et d'égout sanitaire.	Sans objet

038.	Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent	Conseil de quartier de Maizerets	Le conseil de quartier de Maizerets émet des commentaires sur trois sujets du SAD : • Le port de Québec et le transport intermodal : ○ À la page 73 du SAD, on parle de « redéfinir un réseau de camionnage reliant le port à l'aéroport ». Quelques éléments évoqués touchent aussi le transport ferroviaire : ▪ Les citoyens souhaitent avoir des précisions à cet effet. ▪ À leur avis, l'élaboration d'une stratégie est nécessaire : ✓ sur la nature et les risques des matières transportées le long du boulevard Henri-Bourassa; ✓ sur les mesures de mitigation pour les milieux de vie environnants. ▪ Les mesures de mitigation devraient revenir non seulement à la Ville, mais aussi au Port. ○ L'exigence d'emprunter l'autoroute Dufferin-Montmorency pour se rendre à la future usine de biométhanisation est soulignée. • Le respect de la notion de développement durable : ○ Ajouter des dispositions sur le port de Québec, au même titre que l'aéroport. Des stratégies pour encadrer les effets négatifs devraient y être incluses. ○ Aborder la notion d'accumulation de contraintes : carte synthèse des éléments présents aux cartes 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 et 37 : ▪ Pour les secteurs plus affectés par le cumul (comme Maizerets), un plan de mesures et d'investissements compensatoires pourrait être envisagé. • Le « devoir de réserve » : ○ À la page 73 du SAD, le libellé « Prendre les mesures nécessaires afin de permettre la réalisation du projet d'agrandissement du port de Québec » devrait être retiré : ▪ De l'avis des citoyens, il manque de précision face à un projet qui suscite une opposition citoyenne considérable. ▪ On souhaite l'ajout de formulations pour s'assurer d'une plus grande neutralité par rapport au projet d'agrandissement du port.	Sans objet
------	---	----------------------------------	--	------------

039.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation et zone agricole	UPA (Union des producteurs agricoles) de Québec, Jacques-Cartier	• L'Agglomération de Québec doit faire la démonstration que tous les espaces dans le périmètre d'urbanisation actuel, de même que tout autre espace disponible ayant moins d'incidence sur l'agriculture, ont été utilisés avant d'empiéter sur la zone agricole. La zone agricole doit être préservée pour des activités agricoles et ne devrait pas faire l'objet de demandes d'exclusion tant et aussi longtemps que des espaces seront disponibles ailleurs pour combler les besoins de l'agglomération de Québec. • Une planification rationnelle de l'aménagement du territoire consiste à préserver les terres agricoles « fragmentées et enclavées », qui constituent des espaces verts et des îlots de fraîcheur en plein cœur de la ville, en plus de représenter des espaces riches en biodiversité qui contribuent à la beauté des paysages de la région de Québec. Ainsi, leur faible nombre devrait à lui seul pouvoir justifier leur préservation, entre autres pour favoriser le maintien des espaces verts, protéger la qualité de l'environnement et augmenter la qualité de vie des citoyens. • La valorisation des richesses patrimoniales et naturelles, telles qu'elles sont mentionnées dans l'énoncé de vision, devrait se traduire concrètement par la préservation à long terme des terres agricoles de l'agglomération de Québec • La préservation du patrimoine devrait inclure comme objectif la protection des terres agricoles, dont les terres patrimoniales. Un exemple éloquent de terres agricoles patrimoniales est celui des anciennes terres des Sœurs de la Charité, qui sont cultivées à Beauport depuis 1893. • La planification des zones industrielles ne semble pas préoccupante pour l'Agglomération à court terme, alors que la durée de vie maximale des espaces existants pour accueillir de nouvelles entreprises est évaluée à moins de sept ans. À cet effet, il est inquiétant de constater qu'aucune information n'est disponible dans le Schéma concernant les endroits où pourraient être implantées de futures zones industrielles. Ces espaces industriels à développer feront-ils partie d'une autre demande de dézonage de terres en zone agricole dans l'avenir? Si tel est le cas, il serait primordial d'en faire mention dans le Schéma. • Comme le Schéma d'aménagement doit être en conformité avec les objectifs inscrits au PMAD de la CMQ pour être	Q1 : Puisque les agrandissements du périmètre d'urbanisation sont annoncés et localisés dans le PMAD de la CMQ, quelle position l'UPA avait-elle au moment de l'élaboration du PMAD sur cette question ? Réponse : Nous avons déposé un mémoire dans le cadre du processus de consultation du PMAD. Nous avons toujours gardé la même position. Nous avons identifié des zones potentiellement développables, mais nous soutenons que ces zones doivent être utilisées uniquement lorsque la preuve sera faite que c'est inévitable. En ce moment, avec les chiffres présentés dans le Schéma, nous ne voyons pas pourquoi, à court terme, il est inévitable d'agrandir le périmètre d'urbanisation. Il y a des espaces en ville et des terrains vacants qui ne sont pas mentionnés dans le Schéma et qui devraient être développés en priorité.
------	---	--	--	---

039.		UPA (Union des producteurs agricoles) de Québec, Jacques-Cartier (suite)	approuvé et entrer en vigueur, il est primordial que l'Agglomération de Québec revoie sa planification territoriale de manière à préserver ses espaces verts et ses terres agricoles de l'urbanisation. • L'Agglomération de Québec devrait envoyer un message très clair sur l'importance de protéger la zone agricole, et non la percevoir comme de nouveaux terrains à dézoner.	
040.	Gestion intégrée de l'eau et bassins versants	Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des marais du Nord (APEL)	• Le mémoire de l'APEL contient 9 recommandations générales et 23 recommandations spécifiques. Ces recommandations visent principalement la protection des eaux de surface et souterraines et l'encadrement des projets de lotissement dans les bassins versants des prises d'eau potable. • Le mémoire remet également en question le choix du scénario de croissance du nombre de ménages, soit celui de l'étude de faisabilité du tramway/SRB de Québec et de Lévis. L'APEL suggère plutôt d'utiliser le scénario de référence de l'ISQ. • L'APEL propose d'introduire dans le SAD une norme maximale en matière de développement. L'emploi d'une telle norme « pour des secteurs stratégiques permet d'établir une densité approximative plafond au-delà de laquelle les pressions anthropiques exercées sur les milieux naturels et les ressources en eau par les développements immobiliers seraient jugées indésirables ».	Q1 : Vous avez abordé les changements climatiques. En quoi le Schéma devrait-il s'adresser à cette question ? Réponse : L'enjeu n'est tout simplement pas soulevé. Il doit être pris au niveau local. Il doit y avoir une vision dans le Schéma en lien avec les changements, et des orientations claires. Les changements s'accroissent, donc il faut prévoir à long terme. Q2 : Selon votre vision, il ne devrait pas y avoir de nouvelles rues près des bassins versants. Pouvez-vous développer sur ce sujet ? Réponse : Il y a des terrains qui ne sont pas occupés de façon optimale. Le développement urbain devrait être concentré dans les quartiers centraux, avant de développer des terrains qui ne sont pas dans le périmètre d'urbanisation. Q3 : Pensez-vous que l'on devrait ouvrir le périmètre d'urbanisation à des endroits propices au développement qui sont en dehors du périmètre ? Réponse : Oui, selon les critères respectés. Par exemple, la reconversion d'une ancienne carrière ou d'un stationnement pourrait être une idée. Il faut se concentrer sur le périmètre d'urbanisation et réviser la croissance de la population.

040.		Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des marais du Nord (APEL) (suite)		Q4 : Vous mentionnez dans votre mémoire que la Ville devrait retenir un scénario de croissance modérée. Réponse : Si nous nous basons sur ces prédictions optimistes et nous agrandissons le périmètre dès maintenant, il y a un danger de construire trop de logements. Nous faisons appel à la prudence. Nous souhaitons une requalification de l'existant et si les projections les plus optimistes se réalisent, on pourrait penser à agrandir. Précision (professionnel) : L'agrandissement du périmètre est de 2,5 %, alors que la croissance des ménages est de 25 %, alors nous voulons forcer la densification plus que l'extension du périmètre d'urbanisation. Q5 : Vous faites référence à une étude d'opportunité de consolidation du secteur du Lac-Saint-Charles. De quoi s'agit-il? Réponse : Il s'agit d'une étude morphologique de M^{me} Vachon de l'Université Laval portant sur l'évolution du quartier. Elle aborde la requalification de la carrière (sablière) dans une vision à long terme. Commentaire (élu) : Je rappelle que 800 projets résidentiels autour du lac Saint-Charles ont été retirés pour conserver le milieu. Q6 : Vous parlez d'ouvrir le périmètre par étapes. Vous n'avez pas une crainte que les gens aillent s'installer ailleurs et favoriser l'étalement urbain si on ne peut les accueillir à temps? Même en densifiant les quartiers centraux, il y aura un manque de logements. Réponse : Il y a de belles occasions de densification à l'intérieur du périmètre
------	--	---	--	---

		Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des marais du Nord (APEL) (suite)		d'urbanisation, avec plein de services et des infrastructures en place. Nous sommes capables d'innover et d'optimiser le développement urbain. Le Schéma pourrait se doter d'une stratégie de logements abordables, d'une rénovation de parcs urbains, de localisations préférentielles. Ce sont des outils que la Ville peut se donner afin d'attirer de jeunes ménages.
041.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Omer Gingras et Fils	• Demandent l'agrandissement du périmètre d'urbanisation à même les lots 2 814 312 et 2 814 149 (situés à Saint-Augustin-de-Desmaures, de part et d'autre du chemin de la Butte). • Mentionnent que ces lots se situent dans le prolongement direct de deux zones urbanisées, soit le parc industriel François-Leclerc et le secteur résidentiel du pourtour du lac Saint-Augustin. • Précisent que depuis 2011, la croissance des ménages a été plus forte que celle qui a été établie dans les prévisions démographiques ayant servi à la délimitation du périmètre d'urbanisation du PMAD de la CMQ. Ce périmètre devrait donc être revu. • Mentionnent que ce secteur est déjà desservi par un réseau d'aqueduc et d'égout et qu'il est situé à proximité de nombreux équipements et services qui profiteraient d'un accroissement de la population dans ce secteur. La proximité du parc industriel, qui est un lieu d'emplois important, est un atout.	Q1 : Quelle est votre vision de développement pour les lots mentionnés? Réponse : C'est plutôt une décision qui devrait être prise de concert avec la communauté et la Municipalité pour savoir la vision et l'approche finales. Je crois que cela peut autant être du développement résidentiel unifamilial que du multirésidentiel. Pour la partie haute, le long de l'autoroute, on le voit plus comme une expansion ou extension de l'actuel parc industriel, donc une vocation industrielle.
042.	Protection du cadre bâti et du patrimoine	Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ)	Le mémoire du CCVQ fait directement référence à l'orientation Capitale durable, section « Les territoires d'intérêt historique et culturel ».	Q1 : Comment devrions-nous intégrer le patrimoine dans la nouvelle version du deuxième projet de Schéma d'aménagement et de développement ? Réponse : Nous voyons plusieurs sites à l'abandon. Le chapitre 6 du Schéma montre un désir de protection des milieux humides. Pourtant, aucune partie du Schéma n'aborde la protection du patrimoine. Il serait important que la Ville puisse faire part de l'état de son patrimoine. Nous devrions prendre
042.	Protection du cadre bâti et du patrimoine	Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ)	• On remet en question le fait d'avoir abordé un cadre normatif (modes d'intervention et notions générales de conservation) et non pas une « vision d'ensemble cohérente » : ○ « Ces éléments du cadre normatif nous semblent orienter vers des fonctions d'aménagement et ne permettent pas d'englober les nombreux enjeux patrimoniaux auxquels est confrontée la Ville de Québec. »	

042.		Comité des citoyens du Vieux-Québec (CCVQ) (suite)	○ « Nulle part, il n'est fait mention d'un bilan des interventions ou absences d'intervention dans le domaine patrimonial. Comment parler d'avenir sans d'abord évaluer les résultats des objectifs fixés et des actions menées dans le passé ? Parler d'un cadre normatif suppose l'existence de standards et de leur application. En l'absence de ceux-ci, il est difficile de déterminer si les mesures proposées seront adéquates ou non. » • On fait une demande ponctuelle : il serait important que la dimension patrimoniale du Schéma d'aménagement soit plus explicite en ce qui concerne l'arrondissement historique du Vieux-Québec. • On dresse une liste d'éléments contribuant à l'unicité du Vieux-Québec.	exemple sur Saratoga Springs, dans l'État de New York, où les propriétaires et le gouvernement font des projets conjoints pour la préservation des grands axes. Il est important de revoir à travers le Schéma les perspectives que l'on souhaite donner à la conservation et la mise en valeur du patrimoine. Q2 : Vous avez parlé des indicateurs de patrimoine. Avez-vous des exemples de villes qui utilisent des indicateurs dont nous pourrions nous inspirer ? Réponse : Nous avons le siège social [de l'Organisation] des villes du patrimoine [mondial] à Québec. La plupart de ces grandes villes sont confrontées aux mêmes réalités que nous ; on axe les développements avec cette valeur intrinsèque [préservation du patrimoine], pas seulement pour le Vieux-Québec. Il existe des contraintes telles que les caractéristiques propres de la ville, les pressions, la densification, etc., mais ce qui doit primer est la dimension patrimoniale. Q3 : Comment amener les familles dans le Vieux-Québec? Les réalités économiques sont différentes, il y a de plus en plus de gens de l'extérieur qui habitent le Vieux-Québec. Réponse : Il y avait 10 000 personnes qui vivaient dans le Vieux-Québec dans les années 1960. Maintenant, nous sommes 4 500. Le problème des jeunes ménages est qu'ils sont en début de carrière. Il existe des moyens – une fiducie foncière, par exemple – pour geler l'augmentation des prix des propriétés et assurer un développement qui permettra aux jeunes familles et personnes plus âgées de s'installer. Laisser au libre-marché le soin
------	--	--	--	--

				de développer le Vieux-Québec n'est pas la meilleure solution. Sur un total de dix condos, trois sont habités à l'année, trois agissent comme un pied-à-terre et quatre sont des Airbnb. Plus on construit des condos, plus on vide le Vieux-Québec. Le but est d'intégrer le patrimoine pour en faire des logements accessibles.
043.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Les Contemporains Val-Bélair	• L'entreprise demande l'agrandissement du périmètre d'urbanisation pour qu'y soient inclus les lots 2 150 873 et 3 632 390. • Cette demande impliquera une modification du PMAD. • Dans l'éventualité où l'inclusion des lots était impossible, l'entreprise demande l'intégration de ces lots dans une grande affectation Hameau résidentiel forestier. • Le secteur est adjacent au périmètre d'urbanisation existant. Compte tenu de l'environnement global du secteur de Val-Bélair, le développement des lots 2 150 873 et 3 632 390 constituerait un prolongement logique du périmètre d'urbanisation vers la route de l'Aéroport déjà urbanisée, en intégrant au passage les rues privées existantes.	Q1 : Quel est l'argument pour inclure ces zones qui ne sont pas dans le périmètre d'urbanisation? Réponse : Quand on parle d'étalement urbain, on touche aux terres agricoles, aux MRC, etc. Le secteur que l'on veut développer se trouve à moins de cinq minutes de Sainte-Foy. Il y a 10 fois plus de demandes pour un projet à Val-Bélair que les développements à Lévis. Le projet proposé est à côté du périmètre d'urbanisation. Q2 : Quelle est la différence entre [...] un hameau forestier et [un terrain qu'on veut] inclure dans le périmètre d'urbanisation [du point de vue de] leur densité ? Réponse (professionnel) : À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, on demande des contraintes d'aqueduc et d'égout et de construction sur les terrains desservis, et une densité de 32 logements à l'hectare. Dans les hameaux forestiers, en absence d'aqueduc et d'égout, on demande des densités de trois, quatre logements à l'hectare. Réponse : Nous allons conserver une densité qui est très faible pour garder un couvert d'arbres. Commentaire : Nous avons ciblé des zones agricoles qui sont déjà dans le territoire de la ville de Québec (Saint-Augustin et Beauport). Je ne vois pas la
043.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Les Contemporains Val-Bélair (suite)		

				valeur ajoutée de ce projet qui pourrait être sur un terrain avoisinant au vôtre.
044.	Demandes particulières et enjeux environnementaux	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Dans son mémoire, le maire formule trois demandes : - Augmenter de 1 500 m² à 6 000 m² la superficie maximale des établissements d'hébergement dans les aires industrielles sur le territoire de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures. - Inscrire le lac Saint-Augustin parmi les territoires d'intérêt écologique. - Ajouter une aire de grande affectation du territoire Industrie et commerce 1 entre le boulevard Wilfrid-Hamel et l'autoroute 40 (territoire actuellement en zone agricole).	Q1 : En ce qui concerne la création de la zone industries-commerces, de quelle façon ce secteur est-il zoné en ce moment ? Réponse : Il est en zone agricole. Q2 : Avez-vous une étude de marché sur laquelle vous appuyer pour la construction d'hôtels ? Réponse : Oui, nous l'avons faite avec les gens de notre parc industriel. Le promoteur qui voudrait éventuellement s'installer à cet endroit a lui-même fait des démarches pour connaître les besoins en matière d'hébergement en hôtellerie. Il n'a pas fait d'étude exhaustive, mais a consulté les principaux intéressés du parc industriel pour se faire une idée de leurs besoins.
045.	Densification résidentielle et questionnement au sujet de l'agrandissement du périmètre d'urbanisation	M ^{me} Claudine Dorval et collectif	Le contenu du mémoire est le résultat d'une rencontre de discussion tenue le 29 mai 2016 entre des finissants de la maîtrise en aménagement du territoire de l'Université Laval et des agriculteurs. - S'interroge sur l'horizon de planification du SAD (2040) : des bouleversements sont prévisibles d'ici 2040, ce qui remet en question la pertinence de la planification à long terme. Propose que l'horizon de planification soit révisé et fixé à 2031, en conformité avec le PMAD de la CMQ. - Remet en question la fiabilité des prévisions démographiques. - Mentionne que la projection de croissance de 61 500 nouveaux ménages est trop forte. - Demande que la planification soit faite en fonction du scénario de référence de l'ISQ plutôt que selon le scénario fort ou celui de l'étude de faisabilité du tramway/SRB : cela serait plus conforme à la réalité prévisible.	Q1 : Que proposez-vous pour les terres des Sœurs de la Charité ? Réponse : Nous souhaitons mettre en valeur l'agriculture de proximité. Les terres des Sœurs de la Charité, c'est 200 ha de terre. On peut prendre exemple de Central Park, à New York, où une importante dynamique économique tourne autour de ce parc. Il faut bonifier l'ensemble du secteur de Beauport et offrir un potentiel à long terme pour l'agriculture urbaine. Q2 : Seriez-vous en accord avec une mixité urbaine et agricole? La majorité des profits engendrés par le développement vont financer des œuvres de charité.
045.	Densification résidentielle et questionnement au sujet de l'agrandissement du périmètre d'urbanisation	M ^{me} Claudine Dorval et collectif (suite)		

045.	Densification résidentielle et questionnement au sujet de l'agrandissement du périmètre d'urbanisation	M ^{me} Claudine Dorval et collectif (suite)	• Affirme que le périmètre d'urbanisation actuel peut accueillir la croissance attendue d'ici 2031 (52 987 ménages), d'après les données du tableau 7 de la p. 37 du SAD. • Critique la prémisse du SAD selon laquelle les choix résidentiels des générations futures seront identiques à ceux des générations précédentes. • Souligne les « tendances » suivantes, qui ne sont pas prises en compte par le SAD : ○ Le vieillissement de la population : la population âgée pourrait rechercher des types d'habitats plus denses, qui favorisent l'entraide et le partage. ○ Les jeunes familles souhaitent des services et des équipements de proximité. La densification permettra aux municipalités de fournir ces services à des coûts abordables. À contrario, l'agrandissement du périmètre d'urbanisation favorisera la création de banlieues traditionnelles, dans lesquelles les services sont plus difficiles et coûteux à fournir. ○ La réinvention de la banlieue : le SAD devrait viser, en conformité avec les objectifs du PMAD, à réaménager les banlieues de première génération pour créer des milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs. ○ Le logement abordable, en nombre insuffisant. ○ La moyenne densité : on suggère de s'éloigner de la dichotomie actuelle entre faible densité (maisons unifamiliales) et haute densité (condos et tours) afin de plutôt favoriser une densité moyenne sur l'ensemble du territoire. Il ne suffit pas de densifier autour des pôles et des axes structurants. Il faut favoriser une densité de 30 à 60 logements par hectare sur la plus grande partie de l'agglomération afin d'atteindre une masse critique pour offrir des services et des équipements de qualité. • Demande que l'Agglomération fasse un usage visionnaire et responsable de son territoire agricole. • Rappelle la Vision du développement des activités agricoles et agroalimentaires dans l'agglomération de Québec 2015-2015.	Réponse : Il n'y a pas d'urgence à dézoner les terres agricoles. Ces terres sont la vitrine sur l'agriculture urbaine/périurbaine. La Ville pourrait mettre en place un projet pour dynamiser les secteurs de Charlesbourg et Beauport avec des projets innovants. Q3 : Vous n'êtes donc pas ouverts à du développement sur les terres, même si celui-ci respecte le développement durable, comme les écoquartiers? Réponse : Un projet étudiant de l'Université Laval propose qu'on développe des résidences ailleurs sur le territoire de la ville. Nous pensons qu'il est possible pour l'instant de préserver les terres agricoles et [de] se donner des horizons plus courts et plus réalistes sur la démographie. Q4 : Le Schéma affirme que les personnes âgées risquent de rester plus longtemps dans leur maison. Vous n'êtes pas de cet avis. Pouvez-vous nous expliquer votre opinion ? Réponse : Il y a très peu de choix qui s'offrent à eux. Ils doivent choisir entre un condo ou une résidence de personnes âgées. Nous devons développer une nouvelle forme d'habitat, par exemple des maisons intergénérationnelles, ou une habitation communautaire avec une densité plus intéressante et où les gens peuvent collaborer.
------	--	--	--	---

			• Demande que l'Agglomération prenne son temps avant d'exclure des terrains du territoire agricole, ce qui aura des conséquences à long terme.	
046.	Densification résidentielle et protection du cadre bâti	Comité pour une densification respectueuse	Le mémoire du Comité reprend certaines questions ou certains exemples du <i>Guide du participant</i> produit en vue de la consultation publique. • La continuité PMAD-SAD n'est pas claire, tant en ce qui a trait aux termes qu'en ce qui concerne les regroupements par secteurs géographiques. • Capitale attractive : ○ Deux des trois objectifs sont déjà atteints, considérant que plusieurs des actions listées sont réalisées. ○ Les actions se concentrent plus sur l'aspect « offre » que sur l'aspect « demande ». ○ Le calcul des besoins résidentiels se base sur l'hypothèse que la population vieillissante quittera son logement. Est-ce qu'il pourrait y avoir un arrimage avec la notion de logement intergénérationnel et le « vieillir chez soi » ? Peut-on quantifier ce potentiel d'ajout de logements ? • Capitale dynamique : ○ Les actions proposées pour atteindre l'objectif « Préserver les artères et pôles commerciaux de proximité » ne s'y rapportent pas. Cet aspect du SAD devrait gagner en clarté. • Capitale durable : ○ La place des impacts attribuables aux changements climatiques demeure peu tangible. ▪ Des aspects comme les énergies renouvelables, l'empreinte écologique et la gestion des eaux pluviales devraient s'y trouver. ○ Dans la foulée de l'entrée en vigueur du PPU de Sillery, il conviendrait d'inscrire les grands domaines comme étant des territoires d'intérêt esthétique. ▪ Un lien est établi avec le projet de parc des Grands-Domains et le projet De Cap en Cap.	Q1 : J'ai cru vous entendre dire que le PMAD ne servira plus ? Réponse : On espère qu'il ne servira plus. C'est l'impression que l'on retenait après la lecture du document, parce qu'il n'en est à peu près pas fait mention. Complément : C'est une fausse impression. Le PMAD exprime les orientations de la CMQ et reste en vigueur. Les orientations du Schéma en découlent. Q2 : Vous nous avez dit que l'on devrait documenter le logement intergénérationnel. En quoi la proposition de Schéma empêche-t-elle le logement intergénérationnel ? Réponse : Textuellement, on ne retrouve rien dans le Schéma qui l'interdit. Toutefois, il n'y a rien sur la façon dont on pourrait influencer la demande de densification et la demande de nouvelles résidences. Il faudrait être plus explicite.
046.	Densification résidentielle et protection du cadre bâti	Comité pour une densification respectueuse (suite)		

			○ Les quatre indicateurs associés à la sphère environnementale ne donnent qu'un faible reflet de l'ampleur des préoccupations à ce sujet. • Capitale efficiente : ○ Le Comité souligne le besoin d'optimisation des processus de consultation dans une perspective d'accueil de résidents au sein de quartiers existants. ○ Il mentionne aussi le besoin de traiter de la gouvernance relative à la densification. • Grandes affectations du territoire et gestion du périmètre d'urbanisation : ○ Il faudrait faire état des densités prescrites au PMAD par rapport à celles imposées par le SAD. Quel est leur arrimage ? • Densification : ○ « Il devrait y avoir un parti plus fort en matière de densification respectueuse » : problème des insertions peu harmonieuses et de l'abattage d'arbres. ○ Il devrait aussi y avoir une volonté de favoriser le respect de l'environnement bâti. « Il nous apparaît donc essentiel que le SAD envoie un signal plus fort et insistant sur la nécessité d'effectuer une densification des quartiers construits qui soit respectueuse des gabarits, hauteurs, dégagements latéraux et arbres matures et qui encadre plus sévèrement leur abattage de même que les démolitions des maisons saines. »	
047.	Enjeux environnementaux	Conseil de quartier des Châtelers	• Reconnaître le corridor La Coulée verte au SAD. ○ Cette proposition vise à mettre en place des équipements et des services pour la population pour favoriser les déplacements actifs et la pratique d'activités de plein air et à offrir un corridor multifonctionnel pour la pratique de sports en saison hivernale et estivale. • Préserver les zones d'intérêt du secteur non développé situé au sud et à l'ouest du quartier des Châtelers, au nord de l'intersection entre l'avenue Chauveau et l'autoroute Henri-IV.	Sans objet
047.	Enjeux environnementaux	Conseil de quartier des Châtelers (suite)		Sans objet

			- Planifier un sentier piétonnier et cyclable dans la zone de La Coulée verte qui relierait les parcs Chauveau et Montchâtel. - Le corridor proposé pourrait relier en même temps six établissements d'enseignement primaire et secondaire et cinq endroits publics : la polyvalente et le centre de formation professionnelle de Neufchâtel, l'école de la Chaumière, l'école L'Eau-Vive, l'école Saint-Claude et l'école d'éducation internationale Notre-Dame-des-Neiges, le centre communautaire Michel-Labadie, le parc-école de la Chaumière, le parc Véga, le parc des Musiciens et le parc Jordi-Bonet.	
048.	Gestion intégrée de l'eau et bassins versants	Conseil de bassin du lac Saint-Augustin	Le Conseil formule six recommandations à la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement : - Intégrer « les principes de gestion intégrée de l'eau par bassin versant » dans le SAD. - Prendre connaissance du plan directeur de l'eau et s'en inspirer. - Soustraire le territoire du bassin versant du lac Saint-Augustin situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation à l'objectif de densité de 32 logements à l'hectare. - Définir les intentions quant au « milieu naturel » circonscrit au nord-est du lac à l'occasion de l'élaboration de son plan d'urbanisme. - Classer la portion du bassin versant du lac Saint-Augustin comprise à l'intérieur du périmètre d'urbanisation comme territoire Urbain – bassin versant du lac Saint-Augustin. - Examiner au préalable l'impact de toute extension éventuelle du périmètre d'urbanisation à l'intérieur du bassin versant du lac.	Sans objet
049.	Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent	M. Léonce Naud	- Recommande qu'une attention particulière soit accordée à la présence du fleuve Saint-Laurent ainsi qu'à son potentiel économique, social, culturel et historique. - Conseille de libérer les abords du fleuve Saint-Laurent et de favoriser l'implantation des industries ailleurs sur le territoire. - Déplore que le bassin Louise soit réservé à un club privé aquatique et demande que son accès soit rendu public. - Recommande au gouvernement fédéral de soustraire l'ensemble du bassin Louise à la compétence du Port de	Q1 : À qui demandez-vous que le bassin Louise soit rendu public ? Réponse : J'aimerais savoir si la Ville de Québec serait d'accord que le gouvernement fédéral donne l'accès au bassin Louise aux citoyens. Réponse (élu) : Avec tous les projets (la promenade Samuel-De Champlain), la Ville a une volonté de donner l'accès au fleuve aux citoyens (l'autorisation de
049.	Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent	M. Léonce Naud		

			Québec et de reprendre l'exercice de planification d'ensemble entamé en 1981. • Mentionne que la population ne veut pas du projet immobilier du Port de Québec au bassin Louise (référence : sondage CROP), mais souhaite plutôt un parc ou une plage. • Rappelle que le secteur du bassin Louise ne serait pas très contaminé selon Environnement Canada. • Fournit une revue de presse relative à l'accès et à la baignade au bassin Louise.	baignade à la baie de Beauport). Nous prenons l'engagement de donner l'accès au fleuve ; nous allons nous asseoir avec le gouvernement fédéral. Q2 : Vous affirmez dans votre mémoire que le bassin Louise n'est pas contaminé. Avez-vous la référence ? Réponse : Il s'agit d'un document d'Environnement Canada (source transmise par courriel). Le fond du bassin Louise est propre et l'eau est la meilleure de toute la région.
050.	Densification résidentielle et protection du patrimoine	Conseil de quartier de Sillery	Le mémoire du conseil consiste dans une revue de l'ensemble du premier projet de SAD. • Commentaires liés à l'orientation 4 (Capitale durable) : ○ Inclure les quatre sites patrimoniaux déclarés (Vieux-Québec, Sillery, Trait-Carré, avenue Royale) dans le concept d'organisation spatiale (carte 2) et, éventuellement, les relier par un circuit historico-touristique. ○ Créer une grande affectation du territoire spécifique des sites patrimoniaux tout en renforçant la quatrième orientation (Capitale durable). ○ Ajouter la villa Bagatelle aux territoires d'intérêt historique et culturel. ○ Placer la nouvelle Table de concertation de Sillery sous la responsabilité de la Commission d'urbanisme et de conservation du Québec (CUCQ), qui s'occupe déjà des territoires d'intérêt historique et culturel. ○ Dégager quatre nouvelles perspectives visuelles permettant de saisir les paysages d'intérêt du PMAD : parc des Voiliers, parc du Bois-de-Coulange, église Saint-Michel de Sillery et parc de la Falaise. ○ Intégrer le projet De Cap en Cap : promenade touristique d'initiative citoyenne reliant Cap-Blanc à Cap-Rouge. ○ Ajouter deux corridors récréotouristiques à ceux qui sont indiqués à la carte 23 : la falaise de Sillery et le chemin Saint-Louis.	Sans objet Sans objet

			• Commentaires au sujet de la densification : ○ Explorer et encadrer le phénomène d'ajout de logements (logement bigénérationnel, vieillir chez soi) par rapport au phénomène de démolition/reconstruction. ○ Renforcer le libellé au sujet des logiques de densification, à la p. 169 (chapitre sur les grandes affectations du territoire, section « Urbain (UR) »), en remplaçant le conditionnel par le futur : ▪ « Les noyaux locaux [devront] être densifiés dans une logique d'intensification des gabarits des constructions. Les milieux résidentiels plus homogènes [devront] quant à eux être densifiés dans une logique d'insertion des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti. » • Trois constats au sujet du chapitre sur la mise en œuvre du SAD : 1. « La consultation citoyenne ne semble pas faire partie des moyens qui seront utilisés pour mettre en place le Schéma, car nulle part on n'en fait mention. Ça semble être un cadre où tout est déjà décidé d'avance. » 2. « [L]e document ne montre pas assez d'autres acteurs dans certains chantiers comme celui du port ou encore celui de l'aéroport qui sont sous juridiction fédérale. » 3. « Les actions sont accompagnées [d']horizons de réalisation sans toutefois préciser les outils qui seront utilisés et ce qui en découlera. »	
051.	Sécurité civile	M. Jacques Larose	• Établir, maintenir et tester régulièrement un mécanisme d'alerte de la population à risque, lequel fonctionnera sur demande, 24 heures sur 24, sept jours sur sept et 365 jours par année. • Établir, préparer et évaluer le programme d'information publique en temps normal ou en cas de sinistre majeur. • Garantir, fournir et autoriser les ressources financières et les moyens nécessaires pour instaurer une sécurité civile efficace et assurer une intervention coordonnée en la matière dans le but de faire face aux menaces et aux sinistres majeurs réels qui pourraient survenir.	Sans objet
051.		M. Jacques Larose (suite)		Sans objet

			• Mettre en place des moyens pour aviser et mobiliser le plus rapidement et directement possible tous les intervenants de premier niveau. • Alerter la population sur les risques qui pourraient causer des atteintes à la santé publique ou à l'environnement sur son territoire.	
052.	Place des transports actifs et du transport en commun	M ^{me} Marie-Christine Boulanger	• Il faut davantage prendre en considération « l'humain » dans la planification, notamment en ajoutant « le concept de temporalité à celui de spatialité ». Les TOD (<i>transit oriented development</i>) et le « concept de quartier 20 minutes » de la ville de Portland, en Oregon, sont cités en exemple. • Les quartiers de Québec « où il est possible d'avoir accès à pied ou en transport actif ou en commun à des commerces et services de proximité » devraient être bonifiés et étendus. Le Parc technologique du Québec métropolitain est également un exemple concret de prise en compte « des rythmes dans l'aménagement », notamment grâce à la plateforme Écovoiturage et à une garderie ouverte de 7 h à 18 h. • La « ville servicielle » – soit la ville intelligente où les rythmes individuels et sociaux sont pris en compte – est une avenue à explorer.	Sans objet
053.	Enjeux environnementaux	Collectif 55+	• Affirme que le SAD devra répondre aux besoins de toute la société (aînés, adultes, adolescents, enfants). • Signale que le SAD devrait contenir un « axe directeur » relatif à l'adaptation des municipalités aux changements climatiques, pour donner suite à la 21^e Conférence des parties de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015 (COP21). • Propose qu'on mette en valeur la biodiversité urbaine et qu'on ramène la nature en ville afin de contribuer à la réduction des gaz à effet de serre. • Demande que les plans directeurs de l'eau (PDE), les plans d'action pour s'adapter aux changements climatiques et les plans de développement durable qui existent à l'échelle locale, provinciale ou fédérale soient inscrits directement dans les grandes orientations du SAD.	Q1 : Avez-vous pris connaissance de la Vision de l'arbre [2015-2025] de la Ville de Québec ? Avez-vous des améliorations à apporter ? Réponse : Pour un document global pour les 25 prochaines années, il y a beaucoup de documents, le PDE, par exemple, qui ne se retrouvent pas dans vos grandes orientations. Ceux-ci permettraient d'évaluer les efforts à faire afin d'améliorer la canopée et la qualité de l'eau. Tout cela devrait s'inscrire dans la Vision. La Vision de l'arbre est très bien, mais dans les quartiers comme Saint-Jean-Baptiste, il faudrait des visions qui
053.	Enjeux environnementaux	Collectif 55+ (suite)		

			• Souhaite que la planification tienne compte, en premier lieu, des humains et de la nature en ville et, en second lieu, des bâtiments à construire. • Demande que la valeur économique des services écosystémiques soit considérée dans les choix d'aménagement du territoire qui sont faits. • Propose divers éléments qui favoriseraient des quartiers à échelle humaine. • Suggère le retour de l'agriculture en ville. • Propose qu'on inclue dans le SAD un indicateur de suivi qui mesurerait l'impact d'une présence accrue de la nature en ville sur la réduction des gaz à effet de serre.	dépassent l'arbre, qui enveloppent l'écosystème urbain dans son ensemble. Q2 : Avez-vous des exemples de villes qui ont réussi à faire renaître la nature en ville ? Réponse : Nous sommes en lien avec Flora Urbana de Montréal, qui a énormément de photos montrant des concepts en développement. Il devrait y avoir des partenariats entre les citoyens et la Ville pour développer des projets innovants. Des beaux exemples se retrouvent également dans le document du ministère des Affaires municipales.
054.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Propriétaire du 1401, rang Saint-Ange	• La propriétaire de la résidence située au 1401, rang Saint-Ange présente une demande de modification de zonage qui aurait une incidence sur la zone agricole. Sa propriété se trouve à l'extérieur du périmètre d'urbanisation et la superficie du lot n'est pas conforme au minimum établi pour ce milieu. De plus, le bâtiment se trouve très proche de la limite arrière du lot. Sous sa forme actuelle, la propriété se trouve à l'intérieur de la grande affectation du territoire Hameau résidentiel agricole. • Plus précisément, la requérante demande un agrandissement de son lot (et de la zone, par conséquent) de 305 m². Elle précise qu'elle a entretenu cette portion du lot voisin. Les propriétaires de ce lot agricole sont d'accord. Une telle modification de zonage est nécessaire pour présenter une demande d'exclusion auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ).	Sans objet
055.	Place des transports actifs et du transport en commun	Accès transports viables	Le mémoire d'Accès transports viables s'intéresse aux enjeux de mobilité durable et d'aménagement du territoire, et plus particulièrement à l'amélioration de l'offre de transport en commun, à la requalification urbaine possible par la conversion de certains tronçons d'autoroutes en boulevards urbains, et à la mise en valeur des transports actifs par une augmentation de la sécurité routière en faveur des usagers les plus vulnérables dans les quartiers résidentiels de l'agglomération de Québec. Les demandes de l'organisme sont les suivantes :	Q1 : Vous ne trouvez pas que c'est une bonne idée de profiter de l'arrivée d'un SRB pour densifier des artères qui sont négligées jusqu'à maintenant, mais qui peuvent devenir très intéressantes pour le futur, dans un contexte où l'on doit accueillir plusieurs milliers de nouveaux ménages dans les 25 prochaines années ?
055.	Place des transports actifs	Accès transports viables (suite)		

62

	et du transport en commun			c'est peut-être plutôt du ressort du gouvernement provincial, mais il faudrait s'assurer d'un financement plus intéressant pour les sociétés de transport en commun. Il faut s'assurer que celles-ci puissent suivre le développement des pôles d'emplois pour qu'ils soient desservis adéquatement.
056.	Demandes particulières d'expansion du périmètre d'urbanisation	Gestion Sea Belleau inc.	Gestion Sea Belleau est propriétaire du lot 1 121 245 situé entre la rue Bernier Est et la côte Bédard, dans l'arrondissement de Charlesbourg. L'entreprise demande que ce lot soit inclus dans le périmètre d'urbanisation et y propose un lotissement résidentiel.	Sans objet
057.	Enjeux environnementaux et terres agricoles	M. Jean-Sébastien Roy	- Préserver les terres agricoles des Sœurs de la Charité, les dernières terres arables de la ville de Québec. - Faire de ces terres un « Central Park 2.0 », une oasis de verdure de 660 ha, un projet mobilisateur pour l'ensemble des Québécois et attirant pour les touristes (méga-infrastructure). - Composition du parc souhaité : arbres et plantes indigènes du Québec, jardins communautaires à louer, pistes cyclables, lacs artificiels, habitats fauniques. - Évaluer les projets de développement en fonction des paramètres suivants : mobilité des familles et du commerce, soutien aux habitudes de vie, réduction des gaz à effet de serre, adaptation aux changements climatiques. - Éviter la construction dans les pentes, en milieu humide et sur les terres agricoles.	Q1 : Comment peut-on réconcilier vos objectifs avec les besoins en logements pour accueillir le nombre de ménages projeté? Réponse : Ce n'est certainement pas en détruisant des terres agricoles que l'on devrait répondre à ces besoins. Nous avons déjà des solutions à notre disposition (ex. : annonce de la construction d'une tour en bois par le maire à la Pointe-aux-Lièvres). L'étalement urbain a de grands impacts négatifs sur la santé des gens, sur la congestion, sur la pollution et sur l'environnement. Il faut oser, car le Schéma aura des impacts sur les générations à venir, et il faut en tenir compte.
058.	Densification résidentielle et place des transports actifs et du transport en commun	Québec solidaire	Il manque la « dimension sociale » aux six grandes orientations du premier projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé (PSADR). Cette dimension comprendrait quatre orientations :	Q1 : Que voulez-vous dire par le fait que la ville pousse les familles hors de son territoire ?
058.	Densification résidentielle et place des transports actifs	Québec solidaire (suite)	Assurer le développement à court terme des transports en commun et faire en sorte qu'il soit à faible coût pour les usagers : établir un réseau de tramway à partir des lignes les plus denses (800 et 801).	Réponse : Québec est passée d'une ville très dense à une ville de banlieues. Jusqu'à tout récemment, la Ville a privilégié l'agrandissement des autoroutes. On a également favorisé la

	et du transport en commun		• Mettre en place une taxation sociale et environnementale : augmenter les taxes sur les stationnements extérieurs et les terrains non utilisés et celles des grands propriétaires fonciers. • Développer les logements sociaux et l'habitation abordable (principe de mixité sociale) : 30 % de logements sociaux (ou l'équivalent dans un fonds dédié) dans tous les projets. • Planifier une densification « familiale », urbaine et solidaire : favoriser la mixité, densifier les terrains sous-utilisés, protéger les forêts, les milieux humides, les terres agricoles, etc., accélérer le développement des écoquartiers, etc.	construction de tours à condos. Les familles reviendront en ville lorsqu'elles auront accès à un terrain et quand les coûts de transport et des terrains seront réduits.
059.	Enjeux relatifs au fleuve Saint-Laurent	Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec	• Présente une série de photos montrant les impacts des activités portuaires sur la qualité de l'air ainsi que les dépôts de poussières dans le quartier Limoilou associés aux activités de transbordement du port de Québec. • Rappelle l'existence de diverses études sur les impacts des activités portuaires sur la qualité de l'air et de l'eau ainsi que sur la santé humaine. • Évoque les initiatives citoyennes récentes dénonçant les impacts des activités portuaires, notamment quant à la présence de poussières rouges. • Déploie le fait que le Port de Québec considère les impacts de ses activités sur la qualité de l'air comme étant nuls en dehors de ses terrains. • Demande : ○ que le SAD reconnaisse les activités de manutention et d'entreposage de vrac solide au port de Québec comme étant une source importante d'empoussièrement des quartiers centraux; ○ que l'Agglomération prenne les mesures nécessaires afin d'abaisser le niveau d'empoussièrement des quartiers centraux; ○ que l'énoncé de la p. 73 indiquant que l'Agglomération prendra les mesures nécessaires afin de permettre la réalisation du projet d'agrandissement du port de Québec soit éliminé.	Sans objet

Présentations sans mémoire

Individu ou organisme	Synthèse de la présentation	Questions ou commentaires de la commission
M. François Asselin	Intégrer un terrain du rang Saint-Ange entouré de zones agricoles dans le périmètre d'urbanisation.	
M. François Marchand	Dans le Schéma, il y a des affirmations d'ordre général qui ne devraient pas s'y retrouver. Par exemple, on retrouve des phrases comme « rendre la ville plus attractive, plus dynamique, plus performante, plus durable, plus résiliente ». Ce ne sont pas des objectifs, ce sont des qualités inhérentes à tout schéma d'aménagement. Ainsi, il devrait peut-être y avoir un petit document explicatif sur ce qu'est un schéma d'aménagement. Cela a pour effet de noyer les choses intéressantes contenues dans le Schéma. Il est difficile de s'y retrouver et de dégager les véritables orientations et affectations. Je souhaiterais donc que le document soit un peu simplifié et qu'on prenne de véritables orientations pour que le lecteur puisse comprendre la direction générale du projet. Le Schéma, sous sa forme actuelle, contient certaines contradictions et trop d'éléments. Des choix devraient être faits. Quelques remarques sur les thèmes généraux : - Transport en commun : Le SRB, qui est un choix politique, et son trajet, entre autres sur le boulevard Charest, est quand même une orientation qui est sérieuse et qui pourrait être contestable. J'aurais souhaité qu'on ait plus d'information parce que cela pourrait changer considérablement le visage de la ville de Québec. Il serait donc nécessaire de détailler davantage. - Services de proximité : On dit dans le Schéma qu'on doit viser à créer une capitale de courtes distances, c'est-à-dire un territoire favorable au transport actif et au transport en commun. C'est cela, l'essence d'un schéma d'aménagement : c'est de faire en sorte qu'on puisse vivre plus facilement, qu'on puisse se transporter plus facilement. Trouver à proximité, à pied, en vélo et en automobile, ce qu'il faut. Ce n'est pas un objectif qui est facile, mais je souhaiterais que cette orientation ressorte pour qu'on puisse sentir que les gestes posés par la Ville à travers ses PPU et sa réglementation suivent cette orientation. - Circulation et transport : Nous avons un problème de circulation. Le volume d'automobiles augmente considérablement. Il faut poser le problème. Et ce qui est difficile, c'est que, dans la mobilité durable, on favorise le transport en commun, mais la solution facile qui s'impose est un troisième lien. On élargit les autoroutes et j'ai l'impression qu'on nourrit la bête. J'aimerais que cet enjeu soit identifié clairement, quitte à créer la controverse, pour au moins susciter un débat et assurer que le choix soit bien éclairé, peu importe lequel.	Q1 : Vous avez parlé d'orientations qui devraient être plus claires ; avez-vous des exemples précis? Réponse : Il y a des éléments dans le Schéma en lien avec la densification avec lesquels je suis bien d'accord. Je ne dis pas qu'il faut créer une camisole de force, mais il faut développer ce qui est développable à court terme avant de penser à ouvrir le périmètre d'urbanisation. Je suis d'ailleurs en désaccord avec l'affirmation selon laquelle les gens veulent rester de plus en plus dans leur résidence. Il semble y avoir beaucoup de <i>baby-boomers</i> qui, à 65 ans et plus, décident de vendre leur propriété pour une résidence plus petite. Je sais que l'on souhaite ardemment attirer les jeunes familles, donc on veut leur faire de la place, mais en même temps, les attirer au centre-ville. Je sais que ce n'est pas facile.
M. François Marchand (suite)	En terminant, je ne crois pas que ce soit nécessaire, pour les 10 prochaines années du moins, d'agrandir le périmètre d'urbanisation. À court terme, je comprends bien la problématique	

	d'éviter que les gens aillent s'établir ailleurs en périphérie. Je crois que si l'on veut densifier, si on veut occuper les terrains inoccupés, une pression est nécessaire. Il faut réitérer que l'on ne peut pas agrandir pour tout le monde. Est-ce que l'on s'en va vraiment dans la bonne direction si l'on agrandit encore, considérant les problèmes actuels de circulation ? Ce que je souhaiterais, c'est que le Schéma soit plus concis et que les orientations soient un peu plus précises, un peu plus déterminées.	
--	--	--

Interventions spontanées

N°	Commentaires	Commentaires de la commission
001.	La conservation des terres agricoles préoccupe les gens. Est-ce que la Ville est ouverte à faire plein de projets avec les terres agricoles de concert avec les citoyens ? Il est prématuré de prévoir un dézonage avant de réellement savoir les besoins démographiques.	Les couleurs de la Ville sont annoncées à propos de ces terres, et le Schéma ne sera pas adopté avant l'année prochaine. Il y a plusieurs étapes à réaliser avant qu'un projet de développement ne voie le jour. La Ville est ouverte aux nouvelles idées et nous souhaitons une implication citoyenne.
002.	La vision du Port ne concorde pas avec la vision des citoyens. Nous ne comprenons pas les arguments de la Ville d'appuyer l'agrandissement du port.	Sans objet
003.	Mon commentaire concerne le développement portuaire. En fait, on travaille énormément l'accès au fleuve et on n'a pas le choix d'aller vers le développement portuaire parce que c'est une contrainte importante du côté de Québec, particulièrement à Beauport. Je souhaite donc vous donner quelques exemples de développement portuaire. Du côté du port de Montréal, le prochain terminal de conteneurs sera développé à Contrecœur, un endroit où il y a des terrains naturels, des terrains agricoles et des terrains industriels. La Ville a fait un très bon choix d'aménagement. Le Port de Saguenay a deux projets de terminaux de vrac solide et a choisi de le faire à Grande-Anse, loin de l'urbanisation et dans des milieux naturels. On pourrait aussi parler de l'exemple de Marseille, qui n'a pas développé un superterminal de vrac : c'est une ville patrimoniale et une grande porte d'entrée pour la marchandise en Europe. Ce sont tous des choix d'aménagement qui reflètent une tendance dans le développement portuaire. Puisque les ports sont de plus en plus gros, ils font de plus en plus de poussières. Il est essentiel de les développer dans des endroits qui n'incommoderont pas la population. Nous invitons donc la Ville de Québec à adopter une vision semblable en ce qui a trait au port de Québec.	Sans objet
004.	L'ensemble des édifices ont tendance à prendre beaucoup d'étages dans le secteur de la route de l'Église. Je me disais qu'il serait intéressant qu'il se développe, entre l'Université Laval et la route de l'Église et entre Quatre-Bourgeois et Hochelaga, des espaces plus verts. Ainsi, les développements à plusieurs étages vont pouvoir bénéficier d'une zone verte.	Sans objet
005.	Il manque de logements abordables pour les jeunes familles. Il faudrait remédier à la situation.	Sans objet
006.	Considérant les besoins de densification, vous devriez vous pencher sur les obstacles qui freinent le développement dans les secteurs déjà développés, mais qui ont encore du potentiel (ex. : permis).	Sans objet
007.	Le transport en commun devrait être amélioré dans la couronne nord pour permettre de diminuer la circulation.	Sans objet

008.	Étant donné que l'on est limité par des territoires sur lesquels l'Agglomération n'a aucun contrôle, il y a peut-être, éventuellement, un déplacement de gens qui pourraient s'intéresser à Saint-Augustin. Nous sommes contraints par des territoires qui ne sont pas agricoles, mais qui ne nous appartiennent pas. Nous sommes dans un vide. J'aimerais que dans les réflexions des prochains mois, on s'attarde à cet enjeu. Comment peut-on rendre Saint-Augustin compétitive ? Il n'est pas nécessaire de développer à outrance, mais c'est de réfléchir à des alternatives qui permettraient à Saint-Augustin de développer une attractivité et d'offrir des options intéressantes.	Sans objet
009.	Nous avons, à Saint-Augustin, une possibilité d'accès au fleuve ainsi que plusieurs zones forestières qui pourraient être utilisées comme zones récréatives. Ce serait bien d'inclure ces considérations dans les réflexions, tout en protégeant le lac Saint-Augustin.	Sans objet
010.	Il serait important d'amener le concept de fluidité des transports actifs, et pas seulement la fluidité des véhicules. Aussi, pour permettre une croissance des transports actifs, l'objectif général de diminution de la dépendance à l'automobile devrait être énoncé clairement. Cela a été fait à la Ville de Montréal et il est désolant que ce ne soit pas le cas à Québec. Cet énoncé est fondamental dans le rapport de la notion de développement durable. Il est démontré que les transports actifs sont plus économiques, plus écologiques et contribuent significativement à l'amélioration de la santé publique. Sans cet énoncé pour orienter le développement de l'espace routier et la fluidité, il est presque assuré que le transport actif ne pourra atteindre ses objectifs. On ne doute pas des gens qui vont développer le transport actif et la vision vélo, mais il y a un fossé entre les décisions et les moyens. En plus de l'aménagement des infrastructures pour les transports actifs, l'autre considération importante est celle de la sécurité. Elle ne devrait pas se limiter aux infrastructures, mais à l'amélioration des structures existantes. Le développement des réseaux cyclables devrait être jumelé à l'identification des endroits dangereux (<i>black spots</i>) et [à] l'aménagement de correctifs, même s'ils ne font pas partie du réseau cyclable. Cette approche aurait le mérite de s'adresser à la fois aux piétons et aux cyclistes.	Sans objet
011.	Il y a un élément qui me semble ne pas avoir été couvert et qui touche la sécurité dans la ville, l'amélioration de la qualité de vie et le transport actif : je parle de l'hiver. Est-ce qu'il y a des orientations, des lignes directrices ou des aménagements qui peuvent être faits ? L'adaptation à l'hiver peut améliorer la qualité de vie à bien des niveaux.	Sans objet
012.	Le long d'Henri-IV, il y a beaucoup d'arbres qui servent d'écran au bruit. Dans le Schéma, on identifie une zone industrielle dans ce secteur. Je crains que pour une question de visibilité, on coupe les arbres.	Sans objet
013.	Je voulais féliciter les gens de la Ville et de l'Agglomération d'avoir pris l'initiative de consulter les citoyens à cette étape-ci du processus, même si ce n'était pas obligatoire. Je crois qu'il est de commune réputation, un peu partout dans les milieux universitaires et dans les organismes citoyens, qu'on souhaite qu'il y ait plus de consultation en amont, et je crois que c'est un souhait qui a été, en partie, répondu. Par cela, je veux dire que pour plusieurs personnes, il est ardu de se familiariser avec un document de 250 pages comme celui du Schéma, et je souhaite simplement que pour la prochaine étape, il y ait encore plus de publicité préalable. Aussi, les conditions nécessaires pour permettre à tout le monde de s'appropriier les contenus des enjeux, de manière à ce qu'ils soient vulgarisés, doivent être mises en place.	Sans objet

IV. Annexe

4.1. Comptes rendus des séances d'information



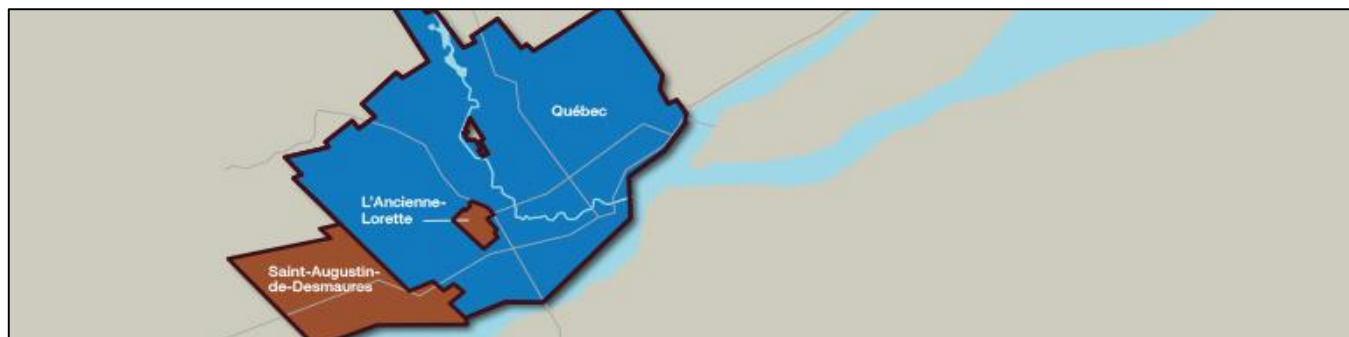
Compte rendu

Séance d'information publique

Premier projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de
l'agglomération de Québec

Lundi 9 mai 2016, 19 h

Secteur est de l'agglomération : Centre communautaire Monseigneur-Marcoux
1885, chemin de la Canardière



NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : 35

NOMBRE D'INTERVENTIONS : 21

PRINCIPAUX SUJETS ABORDÉS

La séance publique a été convoquée par la publication d'un avis dans les journaux locaux de l'agglomération. De plus, deux communiqués ont été envoyés aux médias ainsi qu'aux listes d'abonnés de la Ville de Québec. Il y a aussi eu une diffusion auprès des conseils de quartier et de leurs abonnés. La conférence de presse pour annoncer le projet de Schéma a eu des retombées dans les journaux et les radios. L'information a également été rendue disponible sur le site Internet de la Ville de Québec.

1) OUVERTURE

M^{me} Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, procède à l'ouverture de la séance et présente son déroulement. M^{me} Julie Lemieux, présidente de la Commission consultative sur le Schéma

d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec (SAD), souhaite la bienvenue aux participants et présente le contexte de révision du SAD ainsi que la démarche de consultation. Il s'agit d'une consultation préalable qui s'ajoute à la consultation obligatoire prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. La commission consultative a fait le choix de demander aux citoyens, en amont, leur avis sur la vision et les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Ville ainsi que sur le premier projet de SAD. Les citoyens seront consultés à nouveau sur le deuxième projet de SAD.

Les objectifs de la rencontre sont :

- de présenter le premier projet de SAD, y compris la démarche de consultation;
- de répondre aux questions des citoyens.

Les citoyens sont invités à réserver leurs commentaires pour les séances d'audition des opinions qui auront lieu les 14, 16 et 17 juin.

2) PREMIER PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC – 2040

M. François Trudel, directeur de la Division de la planification stratégique du territoire de la Ville de Québec, présente une courte vidéo d'introduction, suivie d'une présentation PowerPoint sur le premier projet de SAD. Le contenu de la présentation est disponible à l'adresse www.ville.quebec.qc.ca/schema (section Documents). Le premier projet de SAD est également disponible pour consultation sur place dans toutes les bibliothèques de l'agglomération de Québec.

3) QUESTIONS DU PUBLIC

Densification – Ce sujet étant central dans le Schéma, il soulève quelques questionnements chez les citoyens :

- Question : Est-ce que dans les besoins d'espace, vous avez considéré que les stationnements pourraient être rétrécis, être creusés, être rapprochés des bâtiments, et qu'on utilise cet espace pour une meilleure densification?

Réponse : Pour ce qui est de la gestion et de l'aménagement des stationnements, le Schéma n'aborde pas cet aspect. La réflexion devra se faire au niveau du zonage, au niveau des arrondissements, qui devront préciser de façon plus fine. Par contre, l'Agglomération souhaite en effet que certains stationnements de surface soient construits, donc certains stationnements ont été identifiés comme potentiellement « densifiables » et pouvant être aménagés de façon souterraine. Également, nous avons présenté un tableau qui illustre les potentiels de logements dans le périmètre d'urbanisation, et dans la colonne Appartements et condos, on voyait qu'il y avait 30 000 logements potentiels qui étaient constructibles. Une bonne partie de ce potentiel est des terrains sous-utilisés le long des corridors de transport en commun. Une partie de ces terrains sont des terrains de stationnement ou de vendeurs de voitures usagées. Assurément, ces personnes vont pouvoir continuer à opérer leur commerce de la façon qu'ils l'entendent, mais dans une planification sur 25 ans, nous pensons que ces terrains pourraient possiblement être utilisés pour construire des logements. Donc, la construction de logements sur des terrains de stationnement de surface et l'aménagement de stationnements

souterrains ont été pris en compte dans le calcul du potentiel de logements constructibles sur le long des corridors de transport en commun.

- Question : À Beauport, le nombre de logements par hectare n'est pas mentionné. Pouvez-vous nous le dire (particulièrement dans le secteur Montmorency)?

Réponse : Le Schéma d'aménagement fixe une moyenne de 32 logements par hectare pour l'ensemble du périmètre d'urbanisation de l'agglomération de Québec. À l'heure actuelle, quand on fait la moyenne de tout ce qui est construit sur ce territoire, la densité est d'à peu près 26 logements par hectare. Il y a donc un petit effort de densification qui est demandé. Pour la ville de Québec, cet effort sera fait à travers le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et la réglementation de zonage, qui viendront préciser les endroits où cela se fera et les endroits qui vont maintenir les niveaux actuels de densité. Il y a deux grands principes qui sont énoncés dans le Schéma d'aménagement en termes de densification. Le premier est l'intensification, c'est-à-dire augmenter un peu plus les densités. Cela se fera le long des corridors de transport en commun, dans les pôles urbains régionaux, dans des noyaux de quartiers qui seront à identifier. Le deuxième principe est celui de l'insertion. Dans les quartiers résidentiels, sur l'ensemble du territoire, il va y avoir possiblement densification, mais ce sera fait dans le respect des caractéristiques des milieux existants. Le Schéma d'aménagement ne dit pas comment le faire : ce sera précisé dans le PDAD révisé et dans les règlements de zonage.

- Question : Concernant la densification, nous avons parlé d'un objectif de 32 logements par hectare par rapport à une réalité de 26 logements par hectare. Est-ce que vous référez à un secteur particulier de la ville?

Réponse : Non, c'est sur l'ensemble du territoire à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Prenez tous les quartiers résidentiels de Québec : la moyenne est de 26 logements par hectare. L'objectif pour 2041 est de se rendre à 32 logements par hectare. Il y a donc des terrains qui vont être subdivisés, des insertions qui vont se faire. Il y a des constructions qui vont s'ajouter le long des grandes artères.

- Question : Dans les calculs de densité, a-t-on tenu compte de la possibilité de faire du lotissement en grappe avec de beaux milieux naturels autour?

Réponse : Ce qui est calculé est la densité nette, donc le terrain avec le nombre de logements dessus. Si l'on peut effectivement arriver à une densité équivalente avec des constructions très resserrées avec beaucoup d'espaces verts ou des constructions plus éparpillées, le total, pour nous, doit correspondre à l'objectif de 32 logements par hectare; la forme importe peu. Il y a une ouverture à toutes les possibilités, le Schéma n'entre pas dans ce genre de détails.

Transport et sécurité – Les questions des citoyens permettent de mettre en lumière des préoccupations en lien avec l'aménagement favorisant le transport actif et le développement de nouvelles technologies de transport. La Ville amène les précisions suivantes :

- Question : Vous parlez beaucoup de transport en commun. Pourquoi ne parlez-vous pas de vélos ou de déplacement à pied?

Réponse : Nous n'en avons pas parlé ce soir, mais le Schéma en parle. Il y a une partie du Schéma, dans l'orientation de la capitale performante, lorsqu'on parle des transports, [où] le développement du réseau cyclable est abordé et [où] l'on demande aux municipalités d'élaborer des plans de développement de leur propre réseau. On demande également aux trois municipalités concernées de se concerter pour développer un réseau cyclable qui sera arrimé, relié et qui va permettre aux gens de

se déplacer à vélo. Le Schéma réitère aussi les objectifs qui ont été mentionnés dans le plan de mobilité durable qui a été présenté en 2011 par la Ville de Québec. Dans ce plan, on mentionnait notamment qu'on souhaite une augmentation de la part modale du vélo, c'est-à-dire qu'on souhaite que de plus en plus de personnes utilisent le vélo pour se déplacer au quotidien. Le Schéma réitère cet objectif et l'appuie en demandant aux municipalités de prendre des mesures pour favoriser la pratique du vélo sur le territoire.

- Question : Est-ce que la venue de la voiture autonome a été discutée, réfléchié durant la conception du Schéma d'aménagement, notamment en ce qui a trait aux normes relatives aux stationnements?

Réponse : Le Schéma d'aménagement n'est pas un plan de transport, donc son objectif n'est pas de planifier les transports. Toutefois, il y a une partie du Schéma qui aborde le développement des transports. En ce qui a trait aux véhicules autonomes, cela n'a pas été réfléchi. C'est en développement, mais c'est encore peu tangible. Pour ce qui est des stationnements, c'est quelque chose qui sera plutôt géré à l'échelle des arrondissements. Toutefois, dans le Schéma, on invite les municipalités à réfléchir à l'élaboration d'une politique de stationnement pour une bonne gestion de l'offre et de la demande.

- Question : Est-ce qu'on peut imaginer un centre-ville piéton ou, du moins, réduire la place de la voiture sur un horizon 2040?

Réponse : En ce qui a trait au transport et à la place du piéton, le Schéma réitère les objectifs du plan de mobilité durable, qui vise une diminution de l'utilisation de la voiture en solo par les résidents de l'agglomération et une augmentation des transports actifs, dont le vélo et la marche ainsi que le transport en commun. Pour ce faire, l'Agglomération demande aux municipalités d'améliorer les cheminements piétons, particulièrement dans le centre-ville et dans les pôles urbains, et de s'assurer d'avoir des réseaux piétons qui sont conviviaux et connectés. Ce sera donc aux municipalités, dans leur plan d'urbanisme, dans l'aménagement de leur territoire et dans les projets de développement, de s'assurer d'atteindre ces objectifs. Pour ce qui est du transport en commun, le Schéma appuie le Réseau de transport de la Capitale et son projet de service rapide par bus (SRB) qui a été annoncé, qui est une amélioration du transport en commun et qui va relier Lévis à Québec.

- Question : Je connais beaucoup de gens qui ne vont pas utiliser des moyens de transport actifs à cause des enjeux de sécurité. Est-ce que ces questions de sécurité font partie du Schéma d'aménagement?

Réponse : Le Schéma ne propose pas d'améliorations spécifiques, ne cible pas des axes spécifiques à sécuriser, mais, par contre, les orientations du Schéma sont tout à fait en ce sens, c'est-à-dire favoriser la mobilité durable, la mobilité des piétons. Le Schéma demande aux municipalités, dans l'élaboration de leur plan d'urbanisme, de prendre en compte ces questions et de s'assurer d'offrir des cheminements piétons sécuritaires, conviviaux et qui répondent aux besoins de la population. Ce n'est toutefois pas à l'échelle du Schéma que cela se mettra en œuvre.

Environnement et milieux naturels – Une préoccupation pour des questions environnementales marque certaines interventions :

- Question : Qu'y a-t-il dans le présent Schéma sur le développement durable et les menaces environnementales?

Réponse : En fait, dans le contenu du Schéma, à cet égard, nous sommes tenus, en vertu de la loi, de [nous] assurer que le Schéma identifie des sources de contraintes, que ce soit de l'industrie lourde ou des activités qui génèrent un certain type de nuisances. À ces contraintes sont associées des normes qui sont prévues dans le document complémentaire. L'équipe travaille à localiser ces sources de contraintes, puisque c'est une obligation légale, et cela est fait en bonne et due forme. En consultant le document du Schéma, vous pourrez voir que ces éléments sont identifiés sur des cartes à cet effet. Il y a aussi un cadre normatif, à la toute fin du document que l'on appelle le document complémentaire, qui vient établir certaines balises et certaines distances d'éloignement à respecter par rapport aux contraintes identifiées et localisées. C'est ainsi que fonctionne le Schéma. Dans un premier temps, on identifie et on localise et, dans un deuxième temps, on norme ces contraintes.

- Question : Est-ce qu'il pourrait y avoir des lignes directrices pour spécifier qu'en tant qu'agglomération, nous souhaitons que les municipalités « décanalisent » le plus possible, [c'est-à-dire] avoir le plus possible de milieux naturels pour avoir une ville résiliente aux changements climatiques?

Réponse : C'est très complexe comme question. Avant d'arriver à ce genre de recommandations, il faut quand même en étudier les impacts au préalable pour voir quelles seraient les implications de ce genre de mesures. Je ne dis pas que ce n'est pas pertinent, loin de là, mais les questions que vous évoquez sont quand même entières. Il faudrait pousser davantage ces éléments avant de statuer formellement.

- Question : Est-ce qu'on ne pourrait pas, par exemple, fixer des objectifs au niveau de l'agglomération pour arriver à un certain pourcentage de milieux naturels?

Réponse : Je vous dirais qu'il y a d'autres outils qui viennent compléter ce genre d'éléments. Il y a d'autres politiques municipales qui sont en place pour venir préciser le champ d'action d'une municipalité par rapport à certaines problématiques. On peut mentionner, par exemple, la Vision de l'arbre [2015-2025], qui a été rendue publique récemment. Cet instrument joue son rôle à part entière. C'est lui qui contient les objectifs à atteindre. Le Schéma d'aménagement, c'est le compromis entre une multitude d'éléments à l'échelle d'un territoire donné. Ce n'est pas nécessairement un instrument qui va agir de façon très ciblée sur des problématiques au détriment d'autres. Il faut établir un équilibre dans chacun des champs d'action dans lesquels on agit en matière d'aménagement du territoire. Les éléments que vous soulevez pourraient faire partie des recommandations d'un mémoire que vous déposeriez pendant les consultations publiques.

- Question : Parmi les corridors récréotouristiques, pourquoi n'avez-vous pas inclus le ruisseau du Moulin?

Réponse : Le Schéma d'aménagement n'est pas une fin en soi. On a identifié un certain nombre de cours d'eau – les majeurs parce que nous sommes dans une échelle d'agglomération. Il n'est pas dit qu'éventuellement, lors de la révision du plan d'urbanisme, on ne précisera pas un certain nombre de choses à l'échelle plutôt locale. Le ruisseau que vous évoquez est plutôt à l'échelle de la ville de Québec. Les cours d'eau identifiés comme récréotouristiques chevauchent parfois plusieurs territoires. C'est toujours cela qu'il faut garder en tête. La fameuse notion d'échelle n'est pas nécessairement évidente à comprendre, mais lorsqu'on parle d'agglomération, on est à un niveau supérieur de planification, et quand nous en arrivons à une échelle plus locale, c'est plutôt le plan d'urbanisme. Ceci

n'est pas un signal pour vous dire que ce ne sera jamais pris en compte, mais il sera plus pertinent de le faire dans une autre échelle de planification.

Port de Québec – À la suite de questions précises de la part des citoyens, les intervenants de la Ville se prononcent sur cet enjeu sous l'angle du Schéma :

- Question : Quelles sont les implications du Schéma d'aménagement en ce qui a trait à l'agrandissement du port de Québec?

Réponse : La Ville de Québec travaille en ce moment avec la Commission de la capitale nationale et le ministère des Transports pour favoriser l'accès au fleuve à Beauport parce qu'effectivement, il y a de belles vues sur la ville, des belles vues sur le fleuve et sur l'île [d'Orléans]. Au cours des prochains mois, vous allez voir apparaître le projet qui est en train de se dessiner. L'accès au fleuve est important, et la Ville travaille sur un projet en ce sens. C'est à surveiller pour les prochains mois, mais cela n'a rien à voir avec le Schéma comme tel.

- Question : Lorsqu'on dit qu'on va prendre les mesures nécessaires pour permettre l'agrandissement du port de Québec, à la p. 73, jusqu'où êtes-vous prêts à aller pour assurer cet agrandissement?

Réponse : L'orientation qui est donnée dans le cadre du premier projet est de dire que l'Agglomération se positionne en faveur de l'agrandissement du port. Il n'y a pas de projet sur le port lui-même. La deuxième chose, c'est qu'à l'intérieur du port, le Schéma n'a pas compétence sur la juridiction fédérale. C'est vraiment un signal qui est donné sur l'agrandissement du port.

- Question complémentaire : Nous, en tant que citoyens, si nous voulons signaler que nous ne sommes pas d'accord, y a-t-il un moyen de le faire?

Réponse : Tout à fait. C'est l'occasion de vous exprimer dans le cadre de la consultation publique. Vous pouvez déposer un mémoire et venir le présenter en séance d'audition des opinions. Vous aurez alors du temps pour échanger avec les membres de la commission. Vous pouvez également ne pas déposer de mémoire, mais vous inscrire pour faire un commentaire verbal. Finalement, il sera possible de faire un commentaire spontané sans s'être inscrit au préalable. Une période de temps sera réservée aux interventions spontanées à la fin de chaque séance d'audition des opinions.

Agriculture urbaine – La Ville fournit plus de détails, dans le cadre du Schéma, en ce qui a trait à l'avenir de l'agriculture urbaine :

- Question : Qu'en est-il du développement de l'agriculture urbaine?

Réponse : Pour ce qui est de l'agriculture urbaine, le Schéma se positionne de façon favorable à son développement. Dans un premier temps, l'agriculture sans élevage est autorisée de façon générale sur l'ensemble du territoire, et on demande aux municipalités de l'autoriser dans les endroits où ce[la] sera propice et favorisera la bonne cohabitation. On souhaite le développement de ce type d'agriculture et on demande aux municipalités d'aider [ce] développement et d'encadrer la pratique pour qu'elle s'implante graduellement dans la ville.

Schéma et plan particulier d'urbanisme (PPU) – Des questions en lien avec le pôle urbain Belvédère sont l'occasion d'apporter quelques précisions sur les distinctions entre le Schéma et les plans particuliers d'urbanisme (PPU) :

- Question : Qu'est-ce que comprend l'îlot Belvédère et quel territoire représente-t-il? Quels sont les prochains projets pour ce secteur?

Réponse : Les normes d'urbanisme encadrant le développement dans le secteur Belvédère ne sont pas incluses dans le Schéma. Actuellement, il y a un programme particulier d'urbanisme (PPU) qui est

en élaboration pour le secteur Belvédère et qui sera présenté sous peu de façon publique. Dans le cadre de ce PPU, la Ville de Québec prévoit présenter un avant-projet qui expliquera les orientations pour le développement de l'ensemble du territoire visé par le PPU. Il sera rendu public dans les prochains mois.

- Question : Quel est le lien entre le Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Belvédère et le Schéma?

Réponse : Dans le Schéma d'aménagement, il y a un concept d'organisation spatiale dans lequel on identifie le centre-ville et des pôles urbains régionaux, dont le pôle Belvédère. Ces pôles sont des mini-centres-villes, c'est-à-dire des endroits qui sont des milieux mixtes où l'on peut retrouver de l'habitation, du commerce, du bureau et des équipements collectifs (théâtre, etc.). On identifie l'ensemble des possibilités offertes dans ces milieux, dans ces pôles urbains régionaux comme celui de Belvédère. On dit ensuite que les immeubles de bureaux pourront avoir 30 000 m² (les immeubles d'Industrielle Alliance ont à peu près cette superficie). Il ne s'en rajoutera pas énormément, car il n'y a pas d'espace pour cela. Il est aussi prévu une densité minimale, qui est fixée à 40 logements par hectare, ce qui représente un immeuble de quatre à cinq étages. Les immeubles le long de l'avenue Belvédère et les immeubles à appartements ou condos qui sont là ont déjà cette densité. On ne parle donc pas de tours. Ces éléments, la forme des bâtiments ou leur fonction, se retrouveront et seront spécifiés dans le cadre du PPU. C'est le rôle d'un PPU de préciser l'ensemble de ces éléments, parcelle par parcelle, terrain par terrain, alors que le Schéma se contente de définir l'ensemble des possibilités, les limites à respecter (minimum ou maximum). Le calcul de la densité (logements par hectare) se fait sur l'ensemble du territoire du pôle urbain. Dans le Schéma, on reste dans l'échelle du grand quartier. La densité de 40 logements par hectare est seulement une moyenne visée.

- Question : Les prochains règlements d'urbanisme seront-ils élaborés suite au processus d'élaboration du Schéma ou est-ce que cela se fait en parallèle?

Réponse : En fait, les règlements de zonage pour le pôle urbain Belvédère seront présentés sous peu. Il y aura une première proposition, qui sera présentée pour consultation publique. Donc oui, cela se fait en parallèle avec la démarche du Schéma. Puisque c'est fait par les mêmes équipes de professionnels, on s'assure de la cohérence entre les deux. Les règlements ne seront pas connus à la fin de la démarche du Schéma, mais la première proposition sera présentée dans les prochains mois, donc vous allez pouvoir en prendre connaissance, et il y aura des séances d'information et des consultations publiques sur le PPU du pôle Belvédère de façon plus précise. Ce sera avant l'été pour l'avant-projet.

Participation au processus consultatif – Les intervenants de la Ville ont tenu à remettre en contexte le processus de consultation publique sur le Schéma après qu'une citoyenne eut exprimé son inquiétude face aux possibilités d'implication citoyenne dans ce processus :

- Question : Avez-vous l'intention de distribuer une version imprimée du Schéma d'aménagement ou un autre outil à tous les citoyens pour qu'ils en prennent connaissance?

Réponse : Pour les séances d'information, nous avons fait de la publicité dans tous les journaux locaux du territoire de l'agglomération. Il y a aussi eu deux communiqués envoyés aux médias ainsi qu'aux listes d'abonnés de la Ville de Québec. Nous avons aussi fait la diffusion à tous les conseils de quartier et aux listes d'abonnés de ceux-ci. Il y a aussi eu la conférence de presse, qui a eu beaucoup de retombées dans les journaux et les radios. Il n'est malheureusement pas possible de distribuer un document comme celui-ci à toutes les portes. Cela serait extrêmement coûteux. Toutefois, le document a été imprimé en suffisamment d'exemplaires pour le rendre disponible au public durant les séances d'information de même que dans les hôtels de ville, les bureaux d'arrondissement et les bibliothèques des trois villes de l'agglomération. Il est également possible de le télécharger via le site web de la Ville de Québec.

- Question : Est-ce que ce serait possible que vous remettiez en question le délai prévu de cinq semaines pour se prononcer sur le Schéma d'aménagement?

Réponse : Il faut tout d'abord expliquer le contexte de ce délai. On le compare peut-être avec le délai du gouvernement québécois et de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ). Le délai de 120 jours dont disposent le gouvernement et la CMQ est fixé en considérant l'analyse qu'ils doivent faire par rapport aux lois et règlements existants. Il faut spécifier que l'on est dans les meilleures pratiques en ce qui a trait aux consultations publiques de la Ville de Québec. La fenêtre prévue dans la Politique de consultation publique, entre une séance d'information et une séance de consultation (dans un contexte d'audiences publiques), est entre 20 et 25 jours ouvrables, et nous sommes à 25 jours ouvrables (35 jours civils). Un délai plus long peut causer la perte de momentum. Nous avons aussi vérifié les pratiques dans d'autres villes ou dans d'autres institutions pour nous assurer d'un délai raisonnable. Il faut aussi rappeler qu'il s'agit d'un premier projet. La démarche d'élaboration du Schéma est relativement longue et elle est régie par une loi. La consultation n'est pas obligatoire au premier projet. C'était une volonté des membres de la commission consultative de pouvoir donner la parole aux citoyens en amont. Il y aura donc un deuxième projet, qui sera soumis également à la consultation publique. Le processus dans son ensemble dure environ 24 mois.

4) COMMENTAIRES DU PUBLIC

- Un citoyen observe que la mise en œuvre d'un nouveau schéma d'aménagement est une bonne occasion pour autoriser la construction résidentielle sur des rues déjà existantes et desservies par la Ville.
- Une citoyenne considère qu'une attention particulière doit être portée au transport piétonnier et aux aménagements nécessaires, surtout au centre-ville.
- Un citoyen mentionne qu'il est préoccupé par l'identification d'équipements militaires dans le Schéma pour des questions de sécurité publique.
- Une citoyenne souligne son inquiétude de voir le Schéma organisé autour de considérations économiques plutôt que sociales. Elle soutient qu'il faut accorder une plus grande importance aux questions environnementales et prioriser les déplacements actifs dans la ville, surtout les déplacements à pied.
- Un citoyen soulève l'enjeu de la sécurité dans les choix de déplacement des citoyens et invite à prendre conscience de ce problème.
- Une citoyenne est préoccupée par la participation citoyenne et souhaite s'assurer que tous les acteurs concernés seront informés des implications du nouveau Schéma d'aménagement.

5) RAPPEL DES PROCHAINES ÉTAPES

La prochaine séance d'information aura lieu dans le secteur ouest de l'agglomération, à Sainte-Foy, le jeudi 12 mai. Cette séance sera webdiffusée en direct. Une autre séance aura lieu le 25 mai, sur l'heure du midi, sous la forme d'un webinaire. Les séances d'audition des opinions auront lieu le 14 juin en après-midi et en soirée, le 16 juin en soirée ainsi que le 17 juin en matinée. Des séances supplémentaires seront ajoutées, au besoin. La date limite pour s'inscrire en vue d'une présentation orale et pour déposer un mémoire est le 6 juin. À la suite de ces auditions sur le premier projet, on élaborera un deuxième projet en tenant compte des résultats des consultations publiques. Il y aura

ensuite d'autres consultations publiques sur ce deuxième projet de Schéma d'aménagement et de développement.

6) LEVÉE DE LA SÉANCE

La séance est levée à 21 h 45.

Membres de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec présents à la rencontre :

M^{me} Julie Lemieux

Vice-présidente du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et présidente de la commission consultative

M. Rémy Normand

Membre du comité exécutif de la Ville de Québec

M. Steeve Verret

Membre du comité exécutif de la Ville de Québec

M. Jérémie Ernould

Conseiller municipal de la Ville de Québec

Professionnels présents à la rencontre :

M. François Trudel

Directeur de la Division de la planification stratégique du territoire, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. Alexandre Armstrong

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. David Duval

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Annie Caron

Conseillère en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. David Lesage

Économiste, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Marie Lagier

Conseillère en consultations publiques à la Ville de Québec, animatrice de la rencontre

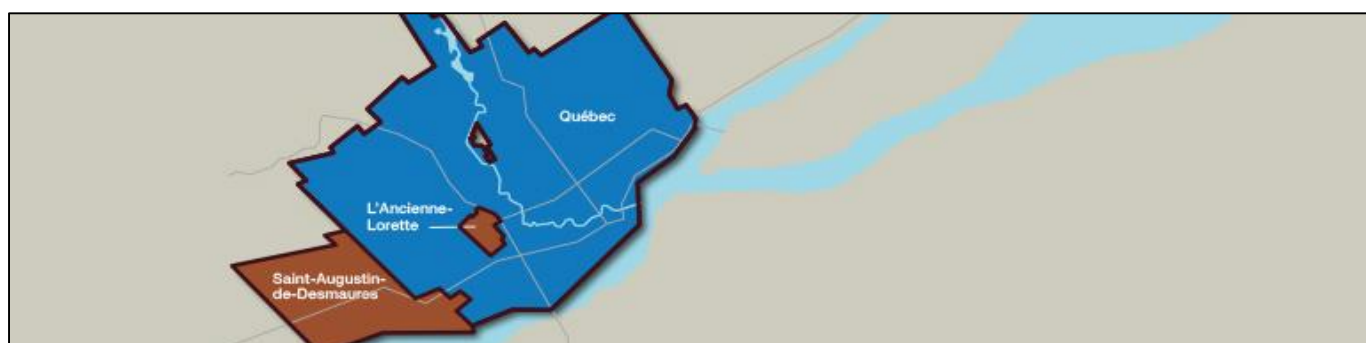
Rédigé par Anne-Sophie Leclerc, stagiaire en consultations publiques; validé par Marie Lagier, conseillère en consultations publiques.

Séance d'information publique

Premier projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Québec

Jeudi 12 mai 2016, 19 h

Secteur ouest de l'agglomération : Bureau d'arrondissement
de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge
1130, route de l'Église



NOMBRE DE PERSONNES PRÉSENTES : 60

NOMBRE D'INTERVENTIONS : 24

PRINCIPAUX SUJETS ABORDÉS

La séance publique a été convoquée par la publication d'un avis dans les journaux locaux de l'agglomération. De plus, deux communiqués ont été envoyés aux médias ainsi qu'aux listes d'abonnés de la Ville de Québec. Il y a aussi eu une diffusion auprès des conseils de quartier et de leurs abonnés. La conférence de presse pour annoncer le projet de Schéma a eu des retombées dans les journaux et les radios. L'information a également été rendue disponible sur le site Internet de la Ville de Québec.

1) OUVERTURE

M^{me} Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, procède à l'ouverture de la séance et présente son déroulement. M^{me} Julie Lemieux, présidente de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec (SAD), souhaite la bienvenue aux participants et présente le contexte de révision du SAD ainsi que la démarche de consultation. Il s'agit d'une consultation préalable qui s'ajoute à la consultation obligatoire prévue par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. La commission consultative a fait le choix de demander aux citoyens, en amont, leur avis sur la vision et les grandes orientations d'aménagement et de développement de la

Ville ainsi que sur le premier projet de SAD. Les citoyens seront consultés à nouveau sur le deuxième projet de SAD.

Les objectifs de la rencontre sont :

- de présenter le premier projet de SAD, y compris la démarche de consultation;
- de répondre aux questions des citoyens.

La séance d'information est diffusée en direct sur Internet. Les internautes ainsi que les personnes présentes dans la salle peuvent poser leurs questions par un formulaire disponible sur le site Internet de la Ville ainsi que par Twitter à l'aide du mot-clic #SchemaQc. Les citoyens sont invités à réserver leurs commentaires pour les séances d'audition des opinions qui auront lieu les 14, 16 et 17 juin.

2) PREMIER PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC – 2040

Une courte vidéo d'introduction résumant les éléments importants du Schéma est présentée en début de rencontre. M. François Trudel, directeur de la Division de la planification stratégique du territoire, expose les principaux points du Schéma. Les lecteurs sont invités à consulter le Schéma et le contenu de la présentation vidéo sur le site Internet www.ville.quebec.qc.ca/schema. Le Schéma est également disponible pour consultation sur place dans toutes les bibliothèques de l'agglomération de Québec.

3) QUESTIONS DU PUBLIC

Agrandissement du port de Québec – Les préoccupations du public concernent l'agrandissement du port de Québec et les mesures qui doivent être mises en place pour la sécurité des citoyens :

- Question : Concernant le projet Beauport 2020, pourquoi ce projet doit-il être permis selon la Ville? N'est-ce pas un peu prématuré, étant donné qu'il subit un examen environnemental? Quelles sont les mesures nécessaires auxquelles le Schéma fait référence?

Réponse : Le développement du port est un atout économique important pour la ville de Québec. Des mesures de réciprocité concernant la cohabitation des usages harmonieux et l'accessibilité aux aménagements du port doivent être mises en place. Toutefois, le Schéma ne va pas dans les détails dans le cadre du premier projet.

Protection de l'environnement et des cours d'eau – Les questions du public portent sur les plans directeurs de l'eau (PDE) de différents organismes qui ne sont pas intégrés au Schéma d'aménagement et de développement. De plus, les citoyens demandent que la lutte contre les changements climatiques soit plus explicite dans le Schéma :

- Question : Les rivières Beauport, du Berger, [du] Cap Rouge, Montmorency et Saint-Charles sont des symboles identitaires des citoyens de Québec et consistent en des éléments structurants

pour l'organisation globale du territoire (p. 103 du Schéma). Cependant, dans vos sources citées dans le Schéma, le plan directeur de l'eau de l'Organisme des bassins versants de la Capitale est absent. Pourquoi n'est-il pas partie intégrante du Schéma d'aménagement et de développement?

Réponse : Il faut voir ces cours d'eau comme étant des éléments forts du territoire qui seront éventuellement mis en valeur. Il y a une carte qui identifie ces corridors récréotouristiques comme étant des éléments dont il faut tenir compte en aménagement du territoire. Ces cours d'eau sont des éléments qui structurent l'aménagement de la ville depuis longtemps; ils ont même une valeur historique.

Concernant le PDE, la Ville n'a pas pris connaissance du document. Dans le cadre du dépôt des mémoires, il serait intéressant d'avoir des opinions à propos des éléments forts du PDE à prendre en considération.

- Question : Avez-vous tenu compte du plan directeur de l'eau de Saint-Augustin-de-Desmaures dans le Schéma d'aménagement et de développement? Comment peut-on gérer les conflits et enjeux de l'eau? Va-t-il y avoir des indications qui seront disponibles dans le Schéma?

Réponse : La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures va enclencher un travail à l'intérieur de son plan d'urbanisme. La gestion se fait donc au niveau des localités à travers le zonage et le plan d'urbanisme.

- Question : Les changements climatiques s'accroissent et la ville de Québec n'est pas à l'abri de ces phénomènes. Cette préoccupation n'apparaît pas dans le Schéma. Pouvez-vous expliquer les raisons?

Réponse : Il existe un document complémentaire contenant des règles devant être reconduites obligatoirement dans le règlement de zonage des municipalités. À titre d'exemple, l'abattage d'arbres en milieu naturel est interdit. Des territoires d'intérêt écologique sont également identifiés à la carte 22 du Schéma d'aménagement.

- Question : La carte 22 ne montre aucun territoire vert dans le secteur de Sainte-Foy, au tronçon de Laurier / Quatre-Bourgeois / route de l'Église. Comptez-vous en implanter?

Réponse : Le Schéma d'aménagement se veut plus régional. Un secteur qui n'est pas représenté sur la carte se retrouve probablement sur une carte plus locale. Cette préoccupation est davantage traitée dans les plans d'urbanisme des municipalités. Toutefois, s'il y a des milieux d'intérêt qui devraient être intégrés au Schéma, vous pouvez transmettre vos opinions.

Agriculture urbaine – La question posée à ce sujet fait référence aux espaces réservés à l'agriculture urbaine :

- Question : Quels sont les espaces réservés à l'agriculture urbaine? Où sont-ils répertoriés?

Réponse : La Ville de Québec se positionne favorablement par rapport à l'agriculture urbaine. Il est demandé aux municipalités de faire un exercice afin de favoriser l'agriculture urbaine sur leur territoire. Elles doivent également cibler des endroits sur le territoire où l'agriculture en milieu urbain serait appropriée. Les municipalités doivent définir un cadre normatif qui permettrait une cohabitation entre les infrastructures urbaines (commerces, habitations) et ce type d'agriculture.

Pour l'identification des terrains, cela revient aux municipalités de proposer des terrains propices à cette pratique et de faire part des endroits pertinents à la population.

Développement industriel – Des préoccupations en lien avec la conservation de la zone agricole et le développement industriel ressortent de certaines questions :

- Question : Le développement industriel du Schéma est basé sur un horizon de 10 ans. Pourquoi la demande industrielle n'est-elle pas sur un horizon temporel de 40 ans, comme le Schéma en général? Comment s'établira le développement dans un horizon de plus que 10 ans et comment celui-ci se localisera-t-il à l'intérieur du périmètre de l'agglomération?

Réponse : Les prévisions résidentielles sont basées sur la démographie et sur l'espérance de vie (plus ou moins 80 ans). Pour l'industrie, les prévisions de la Ville de Québec en matière de demande industrielle sont basées sur l'économie. Celles-ci sont définies à court terme. Il est difficile d'étendre l'horizon temporel des besoins industriels, puisque les mutations ne sont pas comme les ménages.

Pour la localisation des secteurs industriels, il n'y a pas de secteur identifié jusqu'à maintenant. Ils seront cependant à l'intérieur du périmètre urbain.

- Question : Vous avez beaucoup parlé des besoins résidentiels et industriels de la région de Québec. Pourtant, vous parlez également de la pérennité de la zone agricole ainsi que de la valorisation du territoire agricole. Serait-ce possible d'obtenir une liste des nouvelles industries et [des] centres de recherche qui se sont établis sur le territoire depuis 10 ans?

Réponse : Il n'y a pas de liste détaillée des nouvelles industries. Les autorités compétentes détermineront le processus d'enclenchement du dézonage de la zone agricole. Une partie du Schéma traite de la pérennité de la zone agricole, affirmant le désir de favoriser le développement des activités agricoles et complémentaires afin de dynamiser le secteur. L'Agglomération de Québec a également présenté une vision favorable au développement des activités agroalimentaires.

Densification et développement urbain – Les questions portent sur la croissance des ménages dans les quartiers centraux, sur l'objectif à long terme de densification de la ville ainsi que sur la prise en compte du vieillissement de la population dans la demande résidentielle :

- Question : Vous parlez d'une croissance de 61 500 ménages d'ici 40 ans. Quelle proportion de ces nouveaux ménages est prévue dans les quartiers centraux?

Réponse : Le Schéma d'aménagement ne précise pas d'endroit ponctuel où la croissance est attendue. Les endroits potentiels de logements, soit pour de nouveaux lotissements ou pour des reconversions, pour chacun des arrondissements, sont disponibles sur le site de la Ville de Québec. Il est difficile de dire la proportion exacte de nouveaux ménages qui seront établis dans les quartiers centraux; toutefois, ce sera plus de la densification sur des terrains ou de la reconstruction.

- Question : L'objectif de densification de la ville de Québec est de 32 logements par hectare pour les 40 prochaines années. Quelle est la densification actuelle?

Réponse : Sur la carte 1 (annexe 4), la partie jaune est le secteur visé par ce ratio. Des quartiers ont une plus grande densification, tandis que d'autres le sont beaucoup moins. Présentement, la moyenne de logements dans le secteur jaune de la carte est de 26 logements par hectare. Pour les 40 prochaines années, l'objectif est de 32 logements par hectare.

- Question : Des 61 500 ménages prévus dans les prochaines 40 années, quel est le nombre de ménages prévus pour les cinq prochaines années?

Réponse : Selon les projections, il est prévu qu'entre 2011 et 2016, il y aura 14 704 nouveaux ménages.

- Question : Il y a des stationnements à des endroits spécifiques qui permettent une percée visuelle dans le quartier historique du Cap-Blanc. Dans le secteur du Cap-Blanc, y a-t-il des espaces prévus pour la densification abordée dans le Schéma? Comment trouver l'information?

Réponse : Le Schéma n'établit pas, terrain par terrain, des secteurs précis à densifier. Le Schéma d'aménagement détermine un but de 32 logements par hectare pour l'ensemble de la ville. Le plan d'urbanisme de chaque municipalité viendra déterminer les secteurs où une densification sera possible. Le zonage détermine l'usage et la hauteur qui doivent être respectés.

- Question : Vous utilisez le concept de ménage basé sur les données de l'Institut de la statistique du Québec. Pourtant, des données fondées sur les groupes de population et d'âge sont plus éclairantes. En 2016, une personne sur cinq a plus de 65 ans. Dans moins de 10 ans, une personne sur quatre aura 65 ans et plus. Dans 10 ans, une sur dix aura plus de 80 ans. Il faut une autre vision économique pour la ville de Québec. Quelle place accordez-vous à cette tranche d'âge dans votre demande résidentielle?

Réponse : Il est vrai que la tranche d'âge de 65 ans et plus deviendra plus importante au cours des prochaines années. Cependant, la tranche d'âge des 0-64 ans restera constante. Au total, la population croît, mais cette tranche d'âge finira par décroître. La demande résidentielle est constituée à près de 50 % de jeunes nouveaux ménages.

Pérennité des terres agricoles – Des préoccupations en lien avec l'agrandissement du périmètre urbain au détriment des terrains agricoles et la souveraineté alimentaire des citoyens de l'agglomération de Québec ressortent des questions :

- Question : Le périmètre de l'agglomération tel que présenté dans le Schéma devrait être agrandi. Quelle est votre vision pour les terres agricoles incluses dans le périmètre?

Réponse : Un agrandissement de 2,5 % est prévu. Les territoires agricoles concernés sont les secteurs de Bourg-Royal et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Les étapes du cheminement :

1. Le Schéma d'aménagement doit être approuvé par le gouvernement.
2. La Commission de protection du territoire agricole [du Québec] (CPTAQ) doit autoriser l'exclusion des terres.

- Question : Avez-vous pensé à la question de la souveraineté alimentaire? Est-ce que c'est dans vos plans?

Réponse : La souveraineté alimentaire n'est pas abordée dans le Schéma d'aménagement. Par contre, la question de l'agriculture urbaine est partie intégrante du document et contribue à cette souveraineté alimentaire. Le Schéma se positionne favorablement par rapport à cette idée et propose aux municipalités d'approfondir leur réflexion à cet égard. Le Schéma conserve un territoire agricole de 120 km², constituant 22 % de l'agglomération de Québec. Il y a donc un maintien des territoires agricoles prévu au Schéma.

Questions générales sur le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement – Certains citoyens souhaitent avoir quelques éclaircissements sur le Schéma :

- Question : Quelle est la stratégie ou l'orientation principale du Schéma d'aménagement qui le distingue de celui de 1985?

Réponse : Il y aura un accroissement de 2,5 % du territoire alors que la population augmentera de 25 % de ménages. Il y a donc une logique de densification du territoire.

- Question : Qu'est-ce que vous entendez par le terme « résiliente » dans l'expression « Capitale résiliente »?

Réponse : Le terme « résiliente » signifie une attitude proactive dans l'agglomération de Québec dans le cas où il y aurait des incidents sur notre territoire. Le Schéma identifie les sources potentielles sur le territoire afin de bien les cerner et d'établir des règles d'aménagement en fonction de ces éléments. Le Schéma n'est pas un plan de couverture de risques, puisque cela est géré par le département de la sécurité civile.

- Question : Y a-t-il d'autres délais que le 6 juin pour déposer les mémoires?

Réponse : Un deuxième projet du Schéma d'aménagement sera déposé à l'hiver 2017, à la suite de l'analyse des mémoires des citoyens et des commentaires du gouvernement. Un mémoire ou une résolution d'un conseil de quartier et à titre de citoyen peut être très court et peut très bien convenir si vous voulez émettre vos opinions. Il peut également s'agir d'un simple commentaire verbal ou une résolution d'un conseil de quartier ou une lettre à titre de citoyen.

Pour le premier projet, il était difficile de prolonger la date de dépôt à cause de la saison estivale. Également, ce type de consultation n'est pas prévu par la loi. Toutefois, même si le mémoire est déposé après la date limite, il va être considéré. La deuxième consultation sera encadrée plus rigide; la date du dépôt des mémoires devra être respectée.

- Question : Vous avez beaucoup parlé d'économie, qui est un des trois piliers du développement durable. Concernant les deux autres piliers, l'écologie et le social, comment ceux-ci seront-ils développés?

Réponse : Le pilier écologique permet d'identifier les territoires d'intérêt écologique, de conservation (activités limitées), de protection des rives et des littoraux. Il existe également d'autres outils, notamment des politiques sur la protection des arbres. Le pilier social porte sur les citoyens actuels et futurs, sur les questions de logement, de transport et d'infrastructures.

- Question : Les orientations gouvernementales d'aménagement datent de 1994. N'est-il pas le temps de les renouveler?

Réponse : Les orientations gouvernementales ont été révisées à six reprises et sous plusieurs angles, notamment [ceux de] la gestion de l'urbanisation et [du] développement agricole. Il est crucial d'avoir une conformité à l'égard des affaires municipales.

- Question : Dans combien d'années le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAP) sera-t-il déposé?

Réponse : Une fois le Schéma adopté, les municipalités ont deux ans pour effectuer la conformité de leur plan d'urbanisme.

- Question : Certains éléments des cartes 2 « Concept d'organisation spatiale de l'agglomération de Québec », 22 « Territoires d'intérêt écologique » et 23 « Corridors récréotouristiques » sont très petits. Existe-t-il d'autres moyens de vérifier ces éléments, autres que les PDF disponibles sur le site Internet de la Ville de Québec?

Réponse : Il y a deux solutions à la disposition des citoyens :

1. Mettre en ligne, dans la carte interactive de la ville de Québec, les couches des cartes nommées ci-haut.
2. Fournir certaines cartes en PDF haute définition.

- Question : Il existe d'autres outils que le Schéma d'aménagement. Va-t-il y avoir une consultation sur ces outils?

Réponse : Il existe le plan métropolitain, qui couvre l'agglomération de Québec, la ville de Lévis ainsi que les MRC de L'Île-d'Orléans, de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré. Chacune des villes (Québec, Saint-Augustin-de-Desmaures et L'Ancienne-Lorette) ainsi que chacune des MRC devra adopter un plan d'urbanisme à partir du Schéma. Elles devront les définir davantage (milieux d'intérêt, espaces verts) et établir des règles s'y appliquant. Il y aura des consultations sur ces plans d'urbanisme.

- Question : Quand vous parlez de potentiel récréatif, vous mentionnez le terme « récréotouristique ». Est-ce que les zones récréatives sont identifiées à quelque part?

Réponse : Les éléments traités dans le Schéma ont une portée plus territoriale que récréative. D'autres outils mis en place par la Ville pour développer ce type d'activités sont à identifier.

4) RAPPEL DES PROCHAINES ÉTAPES

La prochaine séance d'information aura lieu le 25 mai, sur l'heure du midi, sous la forme d'un webinaire. Les séances d'audition des opinions auront lieu le 14 juin en après-midi et en soirée, le 16 juin en soirée ainsi que le 17 juin en matinée. Des séances supplémentaires seront ajoutées, au besoin. La date limite pour s'inscrire en vue d'une présentation orale et pour déposer un mémoire est le 6 juin. À la suite de ces auditions sur le premier projet, on élaborera un deuxième projet en tenant compte des résultats des consultations publiques. Il y aura ensuite d'autres consultations publiques sur ce deuxième projet de Schéma d'aménagement et de développement.

5) LEVÉE DE LA SÉANCE

La séance est levée à 21 h 15.

Membres de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec présents à la rencontre :

M^{me} Julie Lemieux

Vice-présidente du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et présidente de la commission consultative

M. Rémy Normand

Membre du comité exécutif de la Ville de Québec

M. Stève Verret

Membre du comité exécutif de la Ville de Québec

M. Jérémie Ernould

Conseiller municipal de la Ville de Québec

Professionnels présents à la rencontre :

M. François Trudel

Directeur de la Division de la planification stratégique du territoire, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. Pierre Boulanger

Directeur de l'urbanisme à la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

M. Jean-Sébastien Bussiès

Directeur de l'urbanisme à la Ville de L'Ancienne-Lorette

M. Alexandre Armstrong

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. David Duval

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Annie Caron

Conseillère en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Marie Lagier

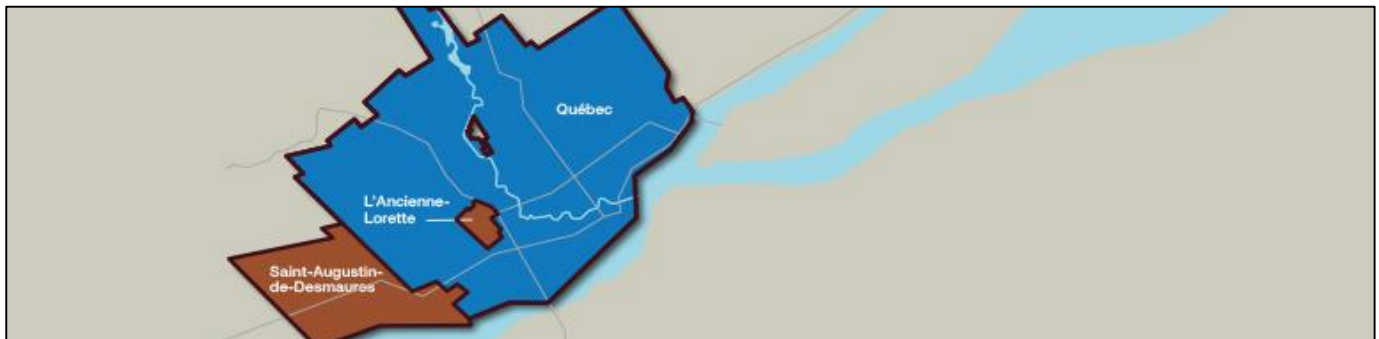
Conseillère en consultations publiques à la Ville de Québec, animatrice de la rencontre

Rédigé par Emily-Ann Bacon, stagiaire en consultations publiques; validé par Marie Lagier, conseillère en consultations publiques.

Séance d'information publique en ligne (webinaire)

Premier projet de Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de
l'agglomération de Québec

Mercredi 25 mai 2016, 12 h



NOMBRE DE PERSONNES QUI ONT POSÉ UNE
QUESTION : 27

NOMBRE DE PERSONNES QUI ONT ACCÉDÉ À
LA WEBDIFFUSION EN DIRECT : 86

NOMBRE DE PERSONNES QUI ONT ACCÉDÉ À
LA WEBDIFFUSION EN DIFFÉRÉ : 277¹

PRINCIPAUX SUJETS ABORDÉS

La séance publique a été convoquée par la publication d'un avis dans les journaux locaux de l'agglomération. De plus, deux communiqués ont été envoyés aux médias ainsi qu'aux listes d'abonnés de la Ville de Québec. Il y a aussi eu une diffusion auprès des conseils de quartier et de leurs abonnés. La conférence de presse pour annoncer le projet de Schéma a eu des retombées dans les journaux et les radios. L'information a également été rendue disponible sur le site Internet de la Ville de Québec.

1) OUVERTURE

M^{me} Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, procède à l'ouverture de la séance et présente son déroulement. M^{me} Julie Lemieux, présidente de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec (SAD), souhaite la bienvenue aux participants en ligne et présente le contexte de révision du SAD ainsi que la démarche de consultation.

¹ En date du 30 juin 2016.

Il est souligné que les séances d'information et d'audition publiques sur le premier projet de Schéma s'inscrivent dans une volonté de consulter les citoyens en amont pour qu'ils puissent faire des recommandations sur ce projet. Les consultations publiques sur le deuxième projet sont prévues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. L'Agglomération de Québec souhaite se doter d'une vision à long terme pour le développement.

2) PREMIER PROJET DE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION DE QUÉBEC – 2040

Une courte vidéo d'introduction résumant les éléments importants du Schéma est présentée. M. François Trudel, directeur de la Division de la planification stratégique du territoire, expose les principaux points du Schéma. Les lecteurs sont invités à consulter le Schéma et le contenu de la présentation vidéo sur le site Internet www.ville.quebec.qc.ca/schema. Le Schéma est également disponible pour consultation sur place dans toutes les bibliothèques de l'agglomération de Québec.

3) QUESTIONS DU PUBLIC

Densification urbaine et accueil des nouveaux ménages – Les questions portent principalement sur les méthodes de densification et d'intégration des nouveaux ménages. Un participant exprime une préoccupation concernant la pollution sonore :

- Question : Est-ce que la pollution sonore a été évoquée comme problématique dans le Schéma d'aménagement? Étant donné qu'elle est considérée comme un problème de santé publique par l'INSPQ [Institut national de santé publique du Québec], il me semble que ce serait un sujet important lorsqu'on parle de densification urbaine.

Réponse : La problématique de la pollution sonore n'est pas évoquée au premier projet de Schéma d'aménagement. Toutefois, nous vous invitons à déposer un mémoire faisant état de l'ensemble de la problématique.

Certaines normes sont prévues au chapitre 7 du document complémentaire du Schéma. Il s'agit de règles minimales que les municipalités doivent reconduire dans leurs réglementations d'urbanisme. Des distances séparatrices s'appliquent aux abords des autoroutes et des voies ferrées afin de réduire la pollution sonore et pour empêcher la construction d'habitations près de ces voies de transport.

- Question : Pouvez-vous nous expliquer d'où proviennent les 61 500 nouveaux ménages?

Réponse : L'estimation a été réalisée à partir des projections démographiques dans le cadre du projet d'étude sur le service rapide par bus (SRB). Celles-ci proviennent d'une étude de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), en 2012, à la demande de la Ville de Québec. L'augmentation de la population de l'agglomération de Québec est de l'ordre de 25 %. Les individus qui formeront ces nouveaux ménages seront constitués principalement des nouveaux arrivants et des jeunes quittant la maison familiale.

- Question : Comment la densification sera-t-elle gérée après la mise en œuvre du Schéma?

Réponse : Le Schéma d'aménagement établit deux grands principes à l'égard de la densification. Il y a tout d'abord une logique d'insertion dans les quartiers existants, tout en respectant les hauteurs et les gabarits actuellement en place. L'autre principe consolide la densification des activités dans les pôles urbains que sont le boulevard Laurier, les secteurs Belvédère, D'Estimauville, place Fleur-de-Lys, Lebourgneuf, ainsi que dans les axes structurants de transport en commun. Dans ces zones, il y aura transformation du milieu construit afin de permettre des densités résidentielles plus importantes.

- Question : Le secteur Lebourgneuf fait présentement l'objet d'une grande densification. Est-ce que cet effort se poursuivra? Quels sont les autres secteurs où l'on prévoit une telle densification?

Réponse : Le secteur Lebourgneuf est l'un des cinq pôles urbains identifiés au Schéma à des fins de densification. Ces lieux sont des territoires privilégiés pour intensifier les activités commerciales et les habitations.

- Question : Va-t-on favoriser le développement d'autres écoquartiers que ceux de la Pointe-aux-Lièvres et [du] secteur D'Estimauville, dans les quartiers centraux et ailleurs dans la ville, par exemple?

Réponse : Les orientations du Schéma sont compatibles avec la création de nouveaux écoquartiers. Toutefois, si les citoyens veulent faire part de localisations où l'installation d'écoquartiers serait propice, ils peuvent le faire en transmettant un mémoire ou lors des séances d'audition des opinions.

- Question : On veut la densification à tout prix pour combler la demande pour l'arrivée de 61 500 nouvelles familles. En ce moment, on constate une surabondance de condos par personne sur le territoire, et dans plusieurs quartiers, beaucoup de logements sont toujours non loués au 1^{er} juillet. On voit également pousser des condos de luxe dans les quartiers existants afin de remplacer des maisons unifamiliales ou des immeubles à logements existants. Ceci dénature le quartier existant et ne permet pas l'accès à la propriété aux gens moins fortunés. Est-ce que le Schéma encadrera mieux ces aspects, et de quelle façon?

Réponse : La révision du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec apportera des réponses à plusieurs de ces préoccupations. Il est important de mentionner qu'il ne s'agit pas de densifier « à tout prix », puisqu'une partie de l'accroissement du nombre de ménages passera par des agrandissements du périmètre d'urbanisation. De plus, le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé prévoit des densités minimales variables selon les parties de territoire. Dans les quartiers existants, le premier projet mentionne, à la p. 169, que « les milieux résidentiels plus homogènes devraient quant à eux être densifiés dans une logique d'insertion des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti ».

Concernant la question de l'accessibilité au logement, il faut comprendre que nous sommes dans une économie de marché et qu'il s'agit d'une question d'offre et de demande [sur] laquelle les villes ont peu d'influence.

- Question : En plus de la densification dans les secteurs de type « bungalow », qui permettra de créer des habitations pour des personnes âgées, comment est-il prévu de modifier l'aménagement afin de favoriser leur mobilité et l'accès aux services, c'est-à-dire plus de rues avec des trottoirs, le ralentissement de la circulation de transit dans ces quartiers et les changements dans les feux de circulation?

Réponse : Le Schéma oriente les municipalités dans l'élaboration de leurs plans et réglementations d'urbanisme et favorise ainsi des mesures de mobilité durable, ce qui comprend l'utilisation des transports en commun, les déplacements à pied et à vélo et l'accessibilité universelle. Le Schéma ne prévoit pas d'action précise à cet égard, mais demande aux municipalités de prendre ces sujets en considération dans leurs plans d'urbanisme.

- Question : On a un peu l'impression que vous associez jeunes familles et maisons unifamiliales/duplex, mais est-ce que vous explorez également un aménagement des jeunes familles vers des condos/appartements? Il est difficile de densifier et d'améliorer le transport en commun si la proportion des maisons est trop grande et trop loin du centre-ville.

Réponse : Selon le graphique de la page 35 du premier projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé, les 25-34 ans (familles, couples sans enfant et célibataires) sont susceptibles d'habiter une maison ou un duplex dans une proportion de moins de 40 %. Donc, plus de 60 % des ménages de ce groupe d'âge sont susceptibles d'habiter dans un appartement ou un condo. Chez les ménages de 35-44 ans, ces proportions sont inversées. Cela implique tout de même que 40 % des ménages sont susceptibles d'habiter un appartement ou un condo.

Zones industrielles – Une question du public concerne le développement des zones industrielles :

- Question : Quelles sont les pistes envisagées pour soutenir le développement des zones industrielles?

Réponse : Une étude a été réalisée pour faire l'état actuel des terrains disponibles dans les parcs et zones industriels et de la croissance des besoins. Le scénario plus conservateur indique qu'il reste environ sept ans de disponibilité de terrains dans les parcs et zones industriels. Cette prédiction inclut le parc industriel François-Leclerc de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Quatre solutions sont identifiées :

- Densifier les parcs industriels existants, notamment les plus âgés.
- Conserver uniquement les usages industriels à l'intérieur de ces parcs et zones industriels et exclure les usages administratifs.
- Identifier de nouveaux secteurs propices à des parcs industriels, comme celui au sud de l'aéroport.

- Localiser des industries de haute technologie dans des lieux plus centraux.

Protection des espaces verts et des milieux naturels – Les citoyens ont des préoccupations à l’égard de l’abattage d’arbres et de la préservation des parcs et des territoires écologiques :

- Question : Dans le document sur le Schéma d’aménagement et de développement, je ne vois pas du tout d’intérêt dans le secteur de l’ancien champ agricole Martel, traversé par les ruisseaux Sainte-Barbe et [du] Mont Châtel. Il a été question, dans le passé, d’un tracé écologique appelé *La Coulée verte*. Se peut-il qu’il soit mis en place?

Réponse : L’intervention demandée réfère davantage à une échelle de planification plus locale que régionale. Il n’est pas dit que celle-ci ne sera pas abordée dans un plan d’urbanisme de la Municipalité.

- Question : J’ai des inquiétudes à l’égard des arbres le long d’Henri-IV. Ils constituent un mur antibruit naturel. Je crains que des arbres soient abattus en raison du développement futur du projet Alpha.

Réponse : Le document complémentaire du Schéma contient une section où l’abattage d’arbres est proscrit dans les milieux d’intérêt écologique. Toutefois, il n’y a pas de disposition dans le Schéma concernant le secteur mentionné qui viendrait interdire l’abattage d’arbres.

Nous prenons bonne note des préoccupations. Ce sera davantage dans un plan d’urbanisme ou dans les règlements de zonage [qu’il] sera possible de mettre en place des mesures concrètes de conservation des arbres.

- Question : Comment le Schéma prévoit-il la préservation des parcs et des espaces verts?

Réponse : Le premier projet de Schéma identifie des territoires d’intérêt écologique dans lesquels il y a présence de parcs et d’espaces verts. Il y a la possibilité que d’autres instruments de planification viennent compléter l’inventaire. Il s’agit d’identifier et [de] localiser des milieux naturels et des territoires fauniques et floristiques sensibles. Les plans d’urbanisme pourront venir consolider ces éléments à portée plus locale.

Protection des terres agricoles - Une préoccupation en lien avec la disparition des terres agricoles ressortait d’une question. Il y a également une interrogation à l’égard du développement de l’agriculture en milieu agricole et urbain :

- Question : Détruire les dernières terres agricoles de la ville de Québec, qui sont des espaces verts ainsi que des territoires écologiques importants, ne vient-il pas en contradiction avec le terme « Capitale durable » utilisé dans le Schéma?

Réponse : Le Schéma d’aménagement prévoit 61 500 nouveaux ménages, soit une augmentation de 25 % des ménages. Le périmètre d’urbanisation sera agrandi de seulement 2,5 %. Il y aura donc une densification importante du territoire. Le Schéma est un compromis entre différents objectifs. Il y a un

risque que les ménages ne puissent trouver de logement qui leur convient sur le territoire de l'agglomération de Québec et qu'ils s'installent dans les MRC et villes avoisinantes.

- Question : Est-ce que le Schéma aborde la question du développement de l'agriculture en milieu agricole et en milieu urbain?

Réponse : Du côté du milieu agricole, le Schéma prévoit la préservation de la zone agricole de 120 km², équivalant à 20 % du territoire de l'agglomération, dans laquelle les usages qui seront autorisés sont exclusivement relatifs à l'agriculture ou complémentaires à celle-ci.

Du côté de l'agriculture urbaine, l'Agglomération se positionne favorablement à cet égard. Toutefois, étant donné qu'il s'agit d'un enjeu plus local, nous demandons donc aux municipalités d'examiner leur territoire et d'identifier des lieux où le développement de l'agriculture urbaine serait propice, et de déterminer des règles qui permettent d'assurer une bonne collaboration des usages.

Transport – Les questions des citoyens portaient sur le nouveau projet de SRB, sur le plan de mobilité durable ainsi que sur les autoroutes au centre-ville :

- Question : Comment le Schéma prévoit-il la réalisation du projet de service rapide par bus (SRB)?

Réponse : Le Schéma ne participe pas à la réalisation et à la mise en œuvre du SRB. Un bureau de projet a été créé et s'occupe de l'implantation de cet équipement dans les villes de Québec et Lévis. Le Schéma soutient le projet en favorisant l'arrimage entre l'aménagement du territoire et la planification du transport. Il préconise les secteurs à plus forte densité d'habitations et de lieux d'emplois aux abords du tracé du SRB.

- Question : Est-ce que le Schéma remplace le plan de mobilité durable (PMD)?

Réponse : Le PMD est toujours existant et le Schéma se place plutôt dans la continuité de celui-ci. D'ailleurs, le PMD émettait des objectifs de part modale à atteindre, c'est-à-dire des pourcentages d'utilisation de différents modes de transport. Nous souhaitons une diminution des déplacements en voiture et une augmentation de l'utilisation du transport en commun et du transport actif. Le Schéma reconduit ces objectifs et émet diverses recommandations et pistes d'action qui contribueront à atteindre les buts en matière de mobilité durable.

- Question : Est-ce qu'il va y avoir une étude par rapport à la pertinence des autoroutes en plein cœur de la ville? On voit de plus en plus de villes européennes et américaines qui décident d'éliminer complètement certaines autoroutes, et il y a une diminution de la congestion. Ça pourrait être pertinent d'explorer cela.

Réponse : Le Schéma agit à titre de contrat entre l'Agglomération de Québec et le gouvernement du Québec et permet d'avoir une orientation du développement du réseau autoroutier. Le Schéma identifie

les principaux axes autoroutiers, principalement ceux desservis par le transport en commun et le futur SRB.

Protection du patrimoine – Des précisions à l’égard de la protection du patrimoine et du nouveau mode de classification des éléments patrimoniaux sont demandées :

- Question : Pouvez-vous préciser la préoccupation patrimoniale que l’on retrouve dans le Schéma d’aménagement?

Réponse : La préoccupation patrimoniale fait partie intégrante du Schéma, notamment dans l’orientation Capitale durable, dans laquelle nous identifions des territoires d’intérêt écologique et esthétique. Ces territoires relèvent directement du PMAD de la CMQ [Communauté métropolitaine de Québec], et il faut en tenir compte dans le Schéma. Il y a également plusieurs éléments patrimoniaux identifiés aux annexes 2 et 3.

- Question : Pouvez-vous apporter des clarifications sur le mode de classification révisé des statuts de protection des territoires d’intérêt touristique et culturel sur le territoire de l’agglomération de Québec, plus particulièrement sur l’entrée en vigueur de la *Loi sur le patrimoine culturel* en octobre 2012?

Réponse : À la suite de l’entrée en vigueur de la Loi, tout le mode de classification des éléments patrimoniaux a changé. La transition a été grandement facilitée grâce au Répertoire du patrimoine culturel du Québec, qui a mis à jour les différents statuts attribués en fonction de cette loi. Cette nouvelle classification n’a pas eu d’impact à l’égard des territoires patrimoniaux de juridiction fédérale, car il s’agit d’une loi provinciale. Cent onze éléments étaient inscrits à titre de patrimoine bâti avant l’entrée en vigueur de la Loi et maintenant, c’est 215, ce qui permet d’apprécier son effet.

Accès au fleuve Saint-Laurent – Une préoccupation à l’égard des accès au fleuve pour les citoyens ressortait de la question suivante :

- Question : Dans les énoncés de vision stratégique, on identifie le concept de capitale durable de la façon suivante : « Le Vieux-Québec, le fleuve Saint-Laurent et les plaines d’Abraham sont les éléments qui confèrent à la capitale son caractère exceptionnel. Le fleuve Saint-Laurent, le Vieux-Québec et les arbres sont des éléments à valoriser. »

Par la suite, à la section 4.4 du document, on ne retrouve rien concernant le fleuve Saint-Laurent. Tout ce qu’on retrouve plus loin dans le document est une vague intention de « [p]rendre en considération les recommandations issues de la Table de concertation régionale de la zone de Québec (TCRQ) pour la gestion intégrée du Saint-Laurent ».

Or, rétablir un véritable contact entre le fleuve et les citoyens de Québec est un enjeu connu et identifié depuis longtemps. La promenade Samuel-De Champlain, qui ne permet que de déambuler le long du fleuve sans accès digne de ce nom, est un coûteux échec à cet égard. Les citoyens veulent de véritables accès au fleuve, publics, gratuits, accessibles en tout temps.

Pourquoi cet enjeu pourtant connu n'est-il pas identifié dans ce premier document?

Réponse : La problématique de l'accès au fleuve Saint-Laurent se retrouve dans la section des territoires d'intérêt esthétique. Cet enjeu pourrait être traité par d'autres outils d'aménagement. Les travaux de la table de gestion intégrée du Saint-Laurent seront également pris en compte pour formuler des objectifs et des orientations à l'égard du fleuve Saint-Laurent. Il est prudent d'attendre les conclusions de ces travaux avant d'aller de l'avant, puisque plusieurs partenaires sont membres du groupe.

Développement immobilier et agrandissement du périmètre d'urbanisation – Les questions du public concernant le changement de réglementation et l'agrandissement du périmètre d'urbanisation :

- Question : Pourquoi, sur la carte 39, à l'arrière de la rue du Calvados, conserve-t-on une zone forestière? Pourquoi ne faisons-nous pas partie du nouveau secteur projeté?

Réponse : Le périmètre d'urbanisation de la carte 39 est basé sur le périmètre d'urbanisation actuel, lequel date du Schéma de 1985. Certains ajustements ont été faits, mais aucun agrandissement significatif n'a été identifié sur le territoire, outre les secteurs Bourg-Royal et Saint-Augustin-de-Desmaures.

Le demandeur peut également consulter la carte interactive de la ville de Québec et choisir la couche qui traite du périmètre d'urbanisation.

- Question : Est-ce que le Schéma a des impacts sur la réglementation de zones déjà urbanisées?

Réponse : Il y aura des impacts sur la réglementation actuelle. Par exemple, nous souhaitons qu'il y ait moins d'usages administratifs dans les parcs et zones industriels. La réglementation qui autorise les immeubles de bureaux sera revue à la suite de l'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement.

- Question : Est-ce que la commission prévoit [de] modifier le périmètre d'urbanisation ou d'attendre les demandes des villes de l'agglomération?

Réponse : Les agrandissements projetés sont prévus au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). En 2012, l'Agglomération de Québec a présenté à la Communauté métropolitaine [de Québec] certains agrandissements du périmètre d'urbanisation, et le choix s'est traduit dans le premier projet. Si les municipalités souhaitent d'autres agrandissements, il faudra l'accord de l'Agglomération.

Protection des cours d'eau et des prises d'eau potable – Des précisions à l'égard du règlement de contrôle intérimaire (RCI), du rôle des organismes de bassins versants (OBV) et de la désignation des rivières sont demandées :

- Question : Quels sont les liens entre le document complémentaire et le règlement de contrôle intérimaire de la Communauté métropolitaine de Québec pour la protection des prises d'eau?

Réponse : Il existe deux règlements de contrôle intérimaire : celui de 2010 et celui de 2016. La CMQ nous demandait, dans le PMAD, d'intégrer le RCI au document complémentaire du Schéma. Avec le nouveau RCI, l'Agglomération a décidé de ne pas prendre en compte les deux RCI de 2010 et 2016 et d'attendre que la situation se place. Les dispositions de ces RCI seront intégrées au deuxième projet.

- Question : Les organismes de bassins versants ont peu de leviers pour réaliser des projets structurants à l'échelle régionale. Dans cette optique, prévoyez-vous l'arrimage entre les objectifs du Schéma d'aménagement et ceux du plan directeur de l'eau, considérant les expériences réalisées dans la MRC [de La] Côte-de-Beaupré?

Réponse : Les plans directeurs de l'eau sont en cours d'approbation par le ministère de l'Environnement. Par ailleurs, il y a eu une prise de contact entre le ministère et l'OBV de la Capitale afin de tenir compte de leurs préoccupations, et nous les avons également invités à produire un mémoire dans le cadre des séances d'audition des opinions.

- Question : Pourquoi les rivières sont-elles identifiées comme des corridors récréotouristiques?

Réponse : Les rivières sont des éléments structurants pour l'aménagement du territoire. Elles peuvent servir à la pratique d'activités récréatives ou pour positionner l'organisation du territoire en matière de développement. Nous souhaitons mettre en valeur les territoires qui longent ces rivières.

Questions générales sur le Schéma – Certains citoyens souhaitent obtenir quelques éclaircissements sur le Schéma :

- Question : Pourquoi n'y a-t-il pas eu de révision du Schéma depuis 1985?

Réponse : La Communauté urbaine de Québec avait entamé une révision du Schéma au début des années 1990, suivant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* demandant une révision aux cinq ans. En 2001, il y a eu un dépôt de premier projet. Avec les fusions, au début des années 2000, plusieurs changements ont eu lieu et ont fait en sorte que le Schéma n'a pas été révisé. Toutefois, le Plan métropolitain [d'aménagement et de développement] a été adopté en 2012.

- Question : Quel a été le temps nécessaire à l'élaboration du premier projet d'aménagement et combien de personnes ont-elles été activement dédiées pour effectuer les analyses et l'écriture de celui-ci?

Réponse : Le coup d'envoi a été lancé en 2014. Nous avons eu huit rencontres de travail avec la commission consultative, avec les professionnels de la Ville, en collaboration avec les villes de Saint-Augustin et de L'Ancienne-Lorette. Cela a nécessité plusieurs ressources de plusieurs services à l'interne, notamment en communication et en planification, de différents arrondissements. Ce n'est que le début du processus.

- Question : Est-il possible d'expliquer les différences entre le Schéma d'aménagement et de développement et le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) ainsi que les autres documents relatifs à l'aménagement du territoire?

Réponse : Le Schéma d'aménagement et de développement donne les grandes orientations, de la vision à la spatialisation. Il s'agit d'un seuil minimum des règlements et des plans d'urbanisme. Le Schéma est donc un lien avec le gouvernement et les municipalités locales.

Ensuite, chacune des villes révisera son plan d'urbanisme. À Québec, ce plan porte le nom de PDAD. Celui-ci va à une échelle plus près des citoyens, en identifiant des pôles commerciaux, des noyaux plus résidentiels, en concordance avec le Schéma.

Finalement, il y a le règlement d'urbanisme, qui vise une zone en particulier. Il vient préciser des normes d'implantation, des usages et les conditions d'émission d'un permis de construction.

Vous pouvez consulter le site de la Ville portant sur le Schéma : www.ville.quebec.qc.ca/schema.

- Question : Dans le chapitre 3, vous faites référence à des villes qui ont inspiré les réflexions du Schéma. Pouvez-vous nous donner quelques exemples?

Réponse : Nous nous sommes inspirés des meilleures pratiques à partir des documents de planification de certaines villes. Tout d'abord, nous avons pris comme inspiration la vision à long terme de la Ville de Lyon. Pour la Ville de Minneapolis, la structure de [son] document, qui décline les objectifs et les transforme en actions, est très pertinente pour l'élaboration du Schéma. Pour Portland, c'est l'arrimage entre le transport en commun et l'aménagement du territoire, ainsi que la gestion du périmètre d'urbanisation centrée sur des données factuelles de démographie, qui a suscité un intérêt. La région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau a également été prise en exemple, car c'est précurseur de ce que l'agglomération de Québec vivra, puisque les deux régions possèdent des caractéristiques très similaires du fait qu'elles sont séparées sur deux rives.

- Question : Le futur Schéma fait-il consensus auprès des deux autres municipalités qu'il englobe ou [s'agit-il] d'un document exprimant la vision unique de la Ville de Québec?

Réponse : L'élaboration du premier projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé s'est faite en concertation avec les villes de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures. Des élus de ces villes siègent à la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement. De plus, les maires de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures étaient présents aux côtés du maire de Québec lors de la conférence de presse annonçant l'adoption du premier projet à la fin avril. Dans ce contexte, on peut effectivement affirmer que le premier projet fait consensus.

4) RAPPEL DES PROCHAINES ÉTAPES

Les séances d'audition des opinions auront lieu le 14 juin en matinée, en après-midi et en soirée, le 16 juin en soirée ainsi que le 17 juin en après-midi et en soirée. La date limite pour s'inscrire en vue d'une présentation orale et pour déposer un mémoire est le 6 juin. À la suite de ces auditions sur le premier projet, on élaborera un deuxième projet en tenant compte des résultats des consultations publiques. Il y aura ensuite d'autres consultations publiques sur ce deuxième projet de Schéma d'aménagement et de développement.

Membres de la Commission consultative sur le Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec présents à la rencontre :

M^{me} Julie Lemieux

Vice-présidente du comité exécutif de la Ville de Québec, responsable de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme et présidente de la commission consultative

Professionnels présents à la rencontre :

M. François Trudel

Directeur de la Division de la planification stratégique du territoire, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Annie Caron

Conseillère en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. David Duval

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M. Alexandre Armstrong

Conseiller en urbanisme, Service de la planification et de la coordination de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec

M^{me} Marie Lagier

Conseillère en consultations publiques à la Ville de Québec, animatrice de la rencontre

Rédigé par Emily-Ann Bacon, stagiaire en consultations publiques; validé par Marie Lagier, conseillère en consultations publiques.

4.2. Liste des mémoires déposés

- 001** Gestion PGC
- 002** Corporation de développement communautaire de Beauport
- 003** M. Jean Coulombe
- 004** M. Denis Blondin
- 005** Conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste
- 006** M^{me} Sylvie Moffett
- 007** Conseil de bassin de la rivière du Cap Rouge
- 008** M. Gilles Curodeau
- 009** M^{me} Nicole Dorion-Poussart
- 010** M. Simon Blackburn
- 011** M. Marc Morel
- 012** Vivre en ville
- 013** M. Claude L'Heureux
- 014** Accès Saint-Laurent Beauport
- 015** Organisme des bassins versants de la Capitale
- 016** APCHQ
- 017** Langlois Avocats
- 018** Protec-Terre
- 019** Conseil de quartier du Cap-Rouge
- 020** Conseil régional de l'environnement de la Capitale nationale
- 021** Groupe Dallaire
- 022** M. Michel Brisebois
- 023** M. Raphaël Gagné Colombo
- 024** Conseil de quartier de Saint-Émile
- 025** M. Guy Boivin
- 026** Métro Excavation
- 027** Camping Québec en ville inc.
- 028** M. Louis Alexandre
- 029** CSL-Loma inc.
- 030** Institut de développement urbain du Québec
- 031** Organisme de bassins versants Charlevoix-Montmorency
- 032** Les investissements l'O-Vin Itée
- 033** Bombe sur Rail
- 034** Québec Arbres
- 035** Conseil de quartier de la Pointe-de-Sainte-Foy
- 036** M^{me} Ginette Paquin
- 037** Yvan Blouin Architecte
- 038** Conseil de quartier de Maizerets
- 039** UPA de Québec, Jacques-Cartier
- 040** Association pour la protection de l'environnement du lac Saint-Charles et des marais du Nord (APEL)
- 041** Omer Gingras et Fils
- 042** Comité des citoyens du Vieux-Québec
- 043** Les Contemporains Val-Bélair
- 044** Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
- 045** M^{me} Claudine Dorval et collectif
- 046** Comité pour une densification respectueuse
- 047** Conseil de quartier des Châtelers
- 048** Conseil de bassin du lac Saint-Augustin
- 049** M. Léonce Naud
- 050** Conseil de quartier de Sillery
- 051** M. Jacques Larose
- 052** M^{me} Marie-Christine Boulanger
- 053** Collectif 55+
- 054** Propriétaire du 1401, rang Saint-Ange
- 055** Accès transports viables
- 056** Gestion Sea Belleau inc.
- 057** M. Jean-Sébastien Roy
- 058** Québec solidaire
- 059** Initiative citoyenne de vigilance du Port de Québec

4.3. Compte rendu de la consultation en ligne sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

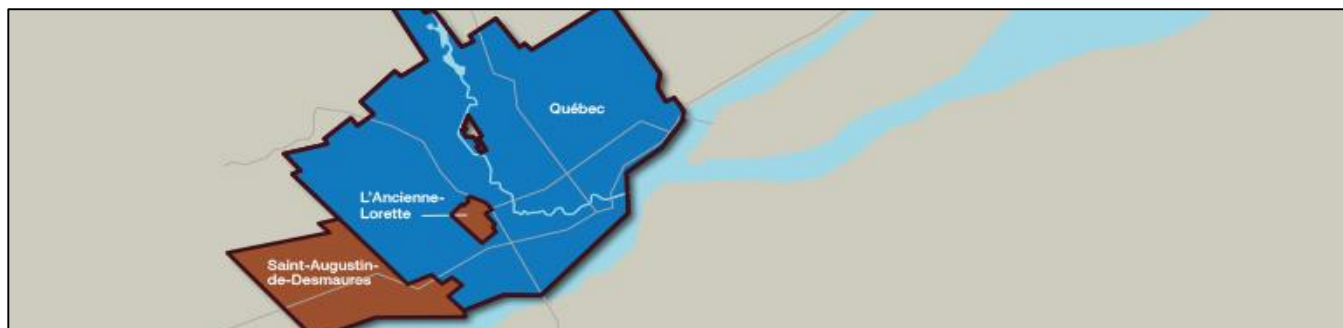


Compte rendu

Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

Consultation en ligne

Tenue du 8 octobre au 22 novembre 2015



NOMBRE DE PARTICIPANTS : 203

SYNTHÈSE DES RÉPONSES

Q1 : La Vision représente-t-elle vos aspirations pour le développement de l'agglomération d'ici 25 ans ?

Réponse	Pourcentage de réponses	Nombre de réponses
Oui	79,4 %	150
Non	20,6 %	39
Nombre de personnes n'ayant pas répondu : 14		

Commentaires (74) :

Transport (20) : La très grande majorité des commentaires en lien avec le transport (16) porte sur la nécessité de développer davantage le réseau de transport en commun et les transports actifs. On souhaite que la vision centrée sur la voiture soit changée et que les citoyens aient plus d'options pour se déplacer.

Deux commentaires reflètent une volonté de voir un pont-tunnel relier la rive sud et le secteur de Beauport ainsi que d'améliorer le réseau routier.

Les autres commentaires soulignent une insatisfaction par rapport à l'organisation du transport en général.

Satisfaction globale (6) : Les commentaires de cette catégorie ont tous en commun de montrer une satisfaction à l'égard du contenu de la Vision. Toutefois, on souligne l'importance de bien mettre l'accent sur l'aspect durable du développement.

Satisfaction partielle (14) : Cette catégorie englobe des compléments de réponse, puisque le choix de réponse dichotomique ne permettait pas de nuances. Plusieurs commentaires soulignent que la Vision n'est satisfaisante qu'en partie. Un certain désaccord persiste quant au choix des actions et de certains termes. Certains commentaires (6) font ressortir que le document présenté semble vague et que c'est pour cela que l'on ne peut pas réellement s'y opposer.

Insatisfaction globale (20) : Dans cette catégorie, les commentaires portent sur les raisons qui motivent les répondants à s'opposer à la Vision. Cela va de l'aspect désuet des orientations à la crainte que le projet soit trop ambitieux. Certains affirment que la Vision est trop large, tandis que d'autres condamnent un angle trop économique et pas assez axé sur le développement durable. Une partie des commentaires reflètent le cynisme de certains pour la politique et la gestion publique en général (manque de transparence, scepticisme, paroles en l'air, etc.).

Suggestions (14) : Cette catégorie comprend des suggestions de toutes sortes émises par les participants. Notamment, il y en a plusieurs voulant qu'on mette davantage l'accent sur l'importance de l'environnement (protection et promotion). On y mentionne aussi des ajustements au réseau de transport pour améliorer les transports actifs et en commun. On propose également d'être plus novateur et même de mettre en évidence la nordicité du territoire. Certaines suggestions portent sur la densification et d'autres sur la mixité commerciale.

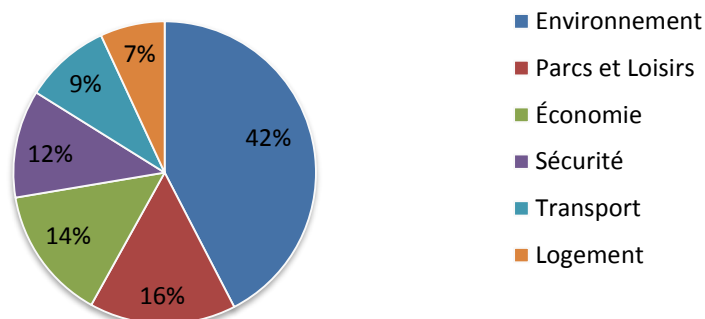
- Il manque le volet environnement. Vous devriez inclure une phrase plus explicite à ce sujet, car présentement, Québec ne suit pas la cadence dans ce domaine et je trouve cela très malheureux...
- L'agglomération a une caractéristique intéressante : sa nordicité. Plusieurs actions pourraient être prévues en matière de planification territoriale pour mettre en valeur notre nordicité. Voir, par exemple, la WinterCity Strategy d'Edmonton.
- Propreté des lieux publics, limiter les immeubles d'habitation à trois étages dans les quartiers résidentiels.
- En ordre d'importance, j'interchangerais les deux paragraphes d'introduction.
- Améliorer l'idée d'être une ville novatrice (plutôt que de suivre) et de participation des citoyens (cocreation, coconstruction, consultation, etc.; ici, cela semble être dans un seul sens, juste une question d'accès). Mettre plus d'efforts tant au niveau de l'urbanisme, [de l']architecture, [de l']aspect écologique (le vocable « durable » ne semble pas comporter cette dimension, question des énergies renouvelables, pollution, recyclage) [que sur le plan de l']inclusion et [de la] participation de tous les citoyens (migrants, faibles revenus, pauvreté, difficultés [de] santé).
- Ajoutez : effort exceptionnel pour préserver et améliorer l'environnement naturel. La gestion des matières résiduelles doit aussi être une priorité.
- Nous aurions avantage à intégrer dans la Vision la qualité de vie associée à la présence du milieu agricole dans l'agglomération (produits agricoles frais et de qualité, ferme avec animaux aux champs, réseau de cueillette de fruits et légumes, qualité de l'air, paysages de qualité, corridors de biodiversité, îlots de fraîcheur, etc.)
- [Compléter] la phrase : « Résiliente, Québec se développera en veillant au bien-être de tous, par un souci de la santé et de la sécurité [et par une proactivité à mettre des environnements favorables aux saines habitudes de vie, telle une ville modèle]. »
- Attention à la densification. Elle doit être aérée et pas trop en hauteur pour garder une vue sur la nature et les beautés de la ville; une « verticalité » contrôlée pour garder le cachet donné par les arbres, les parcs, la verdure et, surtout, par la richesse du patrimoine.
- Pour ce qui est des outils de planification et de gestion du territoire efficaces, transparents et accessibles à l'ensemble des citoyens, je propose d'accorder une plus grande place aux conseils de quartier, qui sont déjà

des instances consultatives efficaces, transparentes et accessibles à l'ensemble des citoyens.

- Les assemblées du conseil de quartier du Vieux-Québec accueillent toujours un certain nombre de citoyens, dont moi-même. Nous nous intéressons aux projets de notre quartier, et nous souhaitons voir la Ville considérer véritablement [nos] recommandations.
- Réseau cyclable, estival et hivernal, devrait être amélioré aussi ! Dans la ville de Québec, et surtout au centre-ville, c'est primordial pour éviter le trafic.
- « Québec se distinguera par des réseaux de transport intégrés et performants » est une formule beaucoup trop vague. Il faudrait ajouter « en accordant la priorité au transport actif ».
- S'assurer de conserver le plus possible ou de susciter une mixité d'activités (commercial, résidentiel, culturel, sportif, touristique) dans tous les quartiers, qu'ils soient centraux ou périphériques.
- Plus d'accent sur l'environnement : agriculture urbaine, **compost**, **transport actif et collectif**, question de rattraper notre retard par rapport à des villes américaines, canadiennes et européennes.

Q2.1 : Selon vous, quels éléments contribuent à la qualité de vie et font de Québec une agglomération attractive pour les nouveaux ménages ?

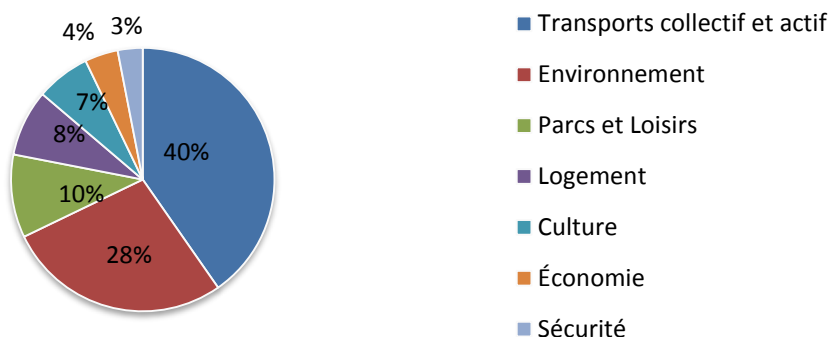
Graphique 1 – Regroupement par thèmes des éléments contribuant à la qualité de vie et faisant de Québec une agglomération attractive pour les nouveaux ménages



1. Environnement	Vert	33
	Nature	25
	Environnement	11
	Fleuve	9
	Naturel	8
	Arbres	6
	Total	92
2. Parcs et loisirs	Parc	22
	Loisirs	12
	Total	34
3. Économie	Emploi	24
	Chômage (bas)	5
	Économie	2
	Total	31
4. Sécurité	Sécurité	25
5. Transport	Transport en commun	7
	Vélo	4
	Transport collectif	4
	Transport actif	3
	Piéton	2
	Total	20
6. Logement	Logement	10
	Propriété (accès)	5
	Total	15

Q2.2 : Quels sont les éléments sur lesquels l'agglomération devrait miser pour maintenir et développer son attractivité ?

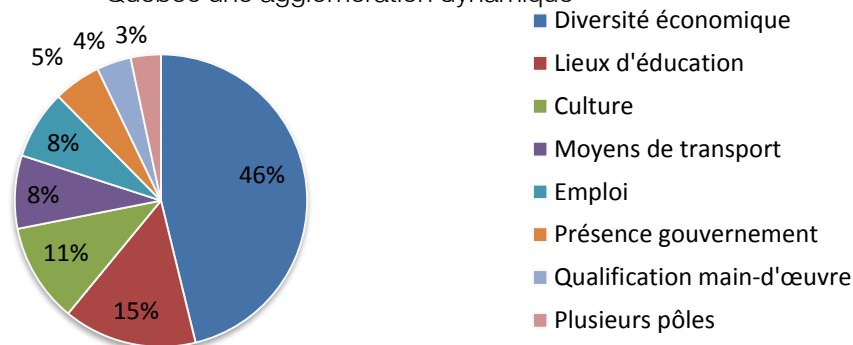
Graphique 2 – Regroupement par thèmes des éléments sur lesquels l'agglomération devrait miser pour maintenir et développer son attractivité



1. Transports collectifs et actifs	Transport en commun	44
	Transport collectif	13
	Vélo	10
	Transport actif	7
	Piéton	5
	Total	79
2. Environnement	Vert	23
	Nature	14
	Fleuve (accès)	8
	Arbres	5
	Environnement	4
	Total	54
3. Parcs et loisirs	Parc	10
	Loisirs	10
	Total	20
4. Logement	Logement	11
	Propriété (accès)	5
	Total	16
5. Culture	Culture	13
6. Économie	Emploi	8
7. Sécurité	Sécurité	6

Q3.1 : Selon vous, quels éléments font de Québec une agglomération dynamique ?

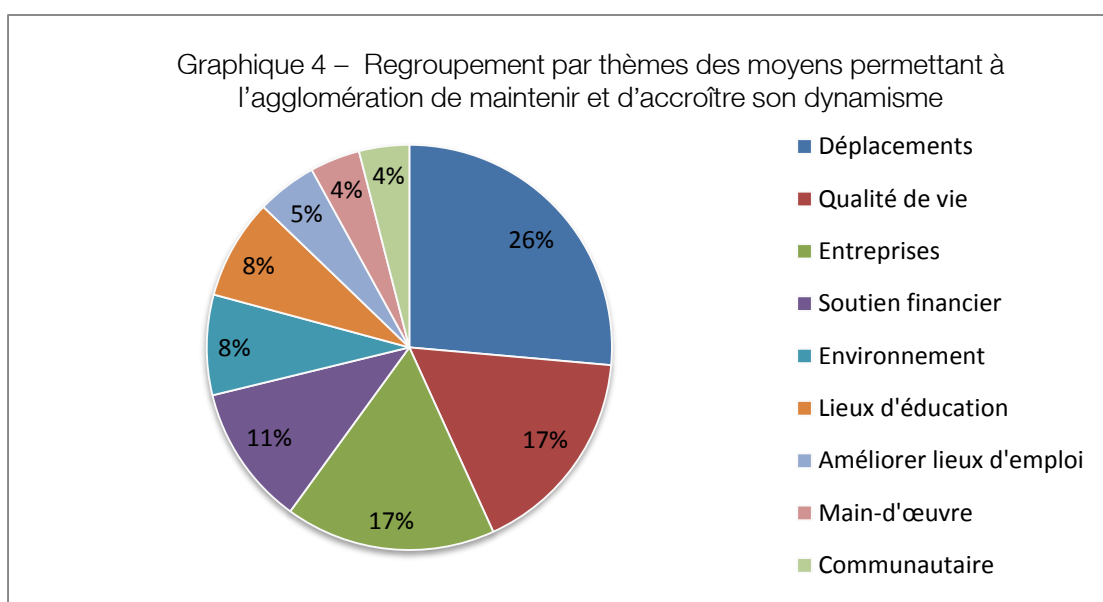
Graphique 3 – Regroupement par thèmes des éléments faisant de Québec une agglomération dynamique



1. Diversité économique	Technologie	17
	Tourisme	9
	Technologique	9
	Commerces	9
	Diversité économique	9
	Services	8
	Innovation	6
	Jeux (vidéo)	5
	Assurance	5
	Touristique	4
	Industriel	4
	PME	4
	Économie diversifiée	3
	Créativité	2
	Multimédia	2
	Économie verte	1
	Total	80
2. Lieux d'éducation	Universités	15
	Recherche	11
	Cégep	2
	Écoles	2
	Veille	1
	Total	31
3. Culture	Culture	13
	Évènement	4
	Patrimoine	3
	Historique	2
	Histoire	1
	Total	23
4. Moyens de transport	Transport	6
	Port/portuaire	5
	Aéroport	2
	Réseau routier	2

	Routes	2
	Total	17
5. Emploi	Emploi	16
6. Présence du gouvernement	Fonction publique	5
	Gouvernements	5
	Fonctionnaires	1
	Total	11
7. Qualification de la main-d'œuvre	Main-d'œuvre	5
	Formation	3
	Total	8
8. Plusieurs pôles	Pôles	5
	Noyaux	2
	Total	7

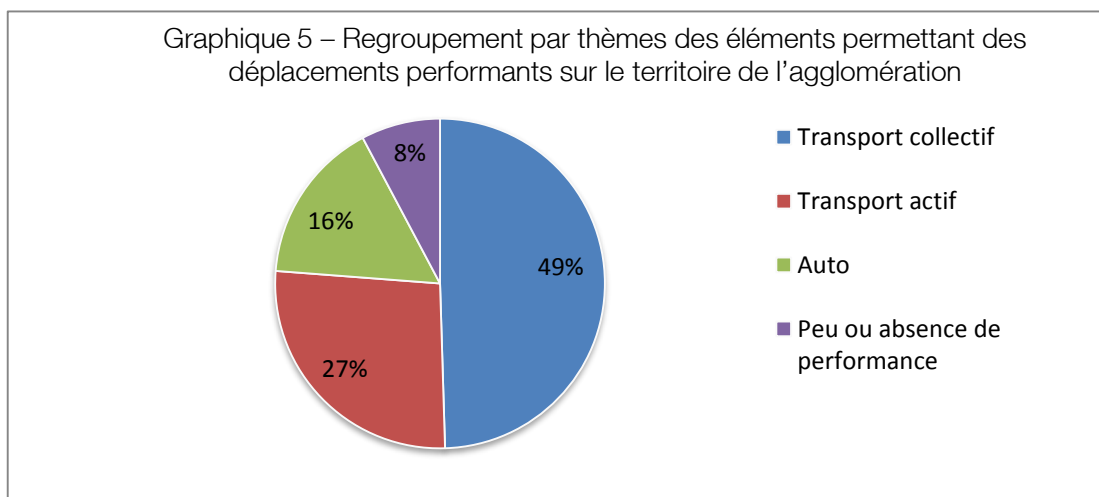
Q3.2 : Par quels moyens l'agglomération pourrait-elle maintenir et accroître son dynamisme ?



1. Déplacements	Développer le transport collectif	18
	Transport actif	5
	Miser sur le port	3
	Développer l'aéroport	3
	Améliorer l'accès à l'aéroport TC	2
	Fluidité des routes	2
	Total	33
2. Qualité de vie	Qualité de vie / milieux de vie	8
	Qualité des quartiers	7
	Échelle humaine	3
	Agriculture urbaine	3
	Total	21
3. Entreprises	Entreprises	14
	PME	2
	Sièges sociaux	2
	Achat local	2

	Entrepreneuriat	1
	Total	21
4. Soutien financier	Soutien	5
	Taxes	5
	Subvention	3
	Crédit	1
	Total	14
5. Environnement	Environnement	3
	Technologies, énergies et valeurs vertes	5
	Électrification des transports	2
	Total	10
6. Lieux d'éducation	Université	5
	Recherche	5
	Total	10
7. Améliorer les lieux d'emploi	Parcs industriels	4
	Secteurs technologiques	2
	Total	6
8. Main-d'œuvre	Formation	4
	Main-d'œuvre	1
	Total	5
9. Communautaire	Initiatives locales	3
	Communautaire	1
	Économie sociale	1
	Total	5

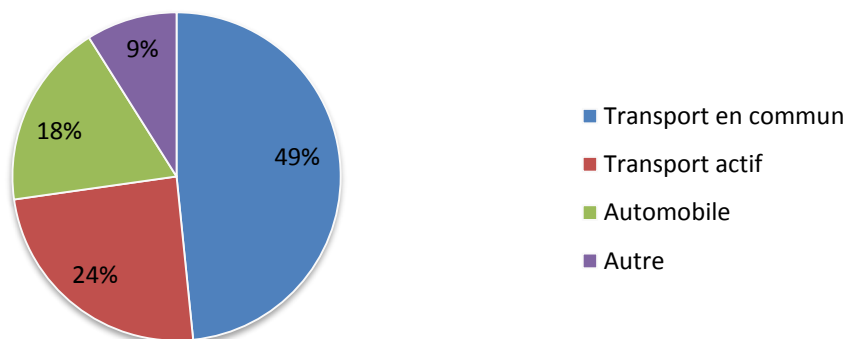
Q4.1 : Selon vous, quels éléments permettent des déplacements performants sur le territoire de l'agglomération ?



1. Transport collectif	Transport en commun	49
	Métrobus	19
	Voies réservées (pour)	15
	Tramway	8
	Transport collectif	6
	RTC	3
	Express	2
	Total	102
2. Transport actif	Piste cyclable	21
	Vélo	18
	Piéton	9
	Marche	5
	Trottoir	2
	Total	55
3. Auto	Auto	11
	Covoiturage	9
	Autoroute	7
	Véhicule électrique	4
	Feux synchronisés	2
	Total	33
4. Peu ou absence de performance	Peu ou absence de performance	16

Q4.2 : Quels sont les éléments qui pourraient contribuer à maintenir et à améliorer la performance des déplacements sur le territoire de la capitale ?

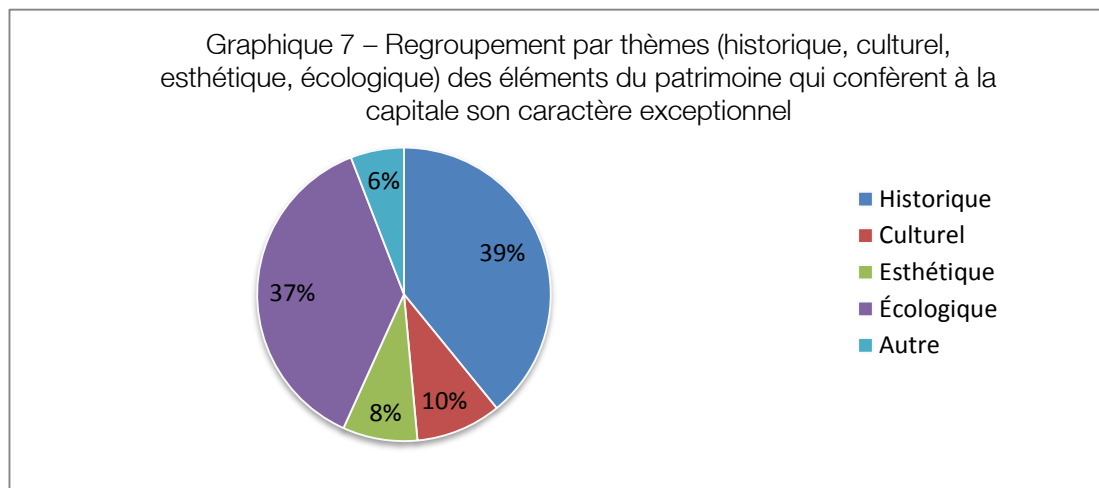
Graphique 6 – Regroupement par thèmes des éléments qui pourraient contribuer à maintenir et à améliorer la performance des déplacements sur le territoire de la capitale



1. Transport en commun	Augmentation ou amélioration du réseau	66
	Tramway ou système léger sur rail	25
	Ajout de voies réservées	16
	SRB	11
	Train de banlieue	7
	Amélioration du confort (abribus, Wi-Fi, sièges, etc.)	7
	Ajout d'incitatifs	3

	Total	135
2. Transport actif	Réseau cyclable (amélioration, prolongement, etc.)	52
	Réseau piétonnier (amélioration, sécurité, etc.)	16
	Total	68
3. Automobile	Covoiturage (voies réservées)	13
	Autoroute et réseau routier	10
	Stationnements incitatifs et navettes (terrestres ou fluviales)	9
	Améliorer la signalisation et la synchronisation des feux	6
	Stationnements (diminution du nombre et augmentation des prix)	5
	Construction d'un tunnel ou d'un pont	5
	Incitatifs à utiliser un autre mode de transport	3
	Total	51
4. Autre	Pas d'avis	15
	Augmenter les services de proximité pour éviter les déplacements	4
	Meilleure intégration de tous les modes de transport	3
	Ne rien modifier	2
	Électrification des transports	1
	Total	25

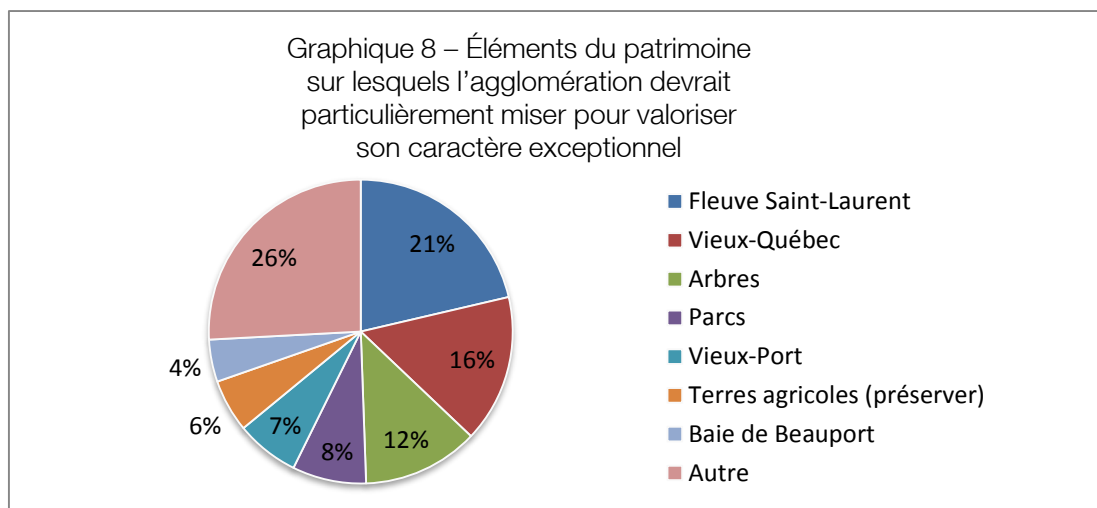
Q5.1 : Selon vous, quels éléments du patrimoine (historique, culturel, esthétique et écologique) confèrent à la capitale son caractère exceptionnel ?



1. Historique	Vieux-Québec	68
	Vieux édifices	11
	Sites historiques	10
	Promenade Samuel-De Champlain	10
	Château Frontenac	9
	Historique	8
	Hôtel du Parlement et hôtel de ville	7
	Fortifications	6
	Vieux-Port (marché)	4

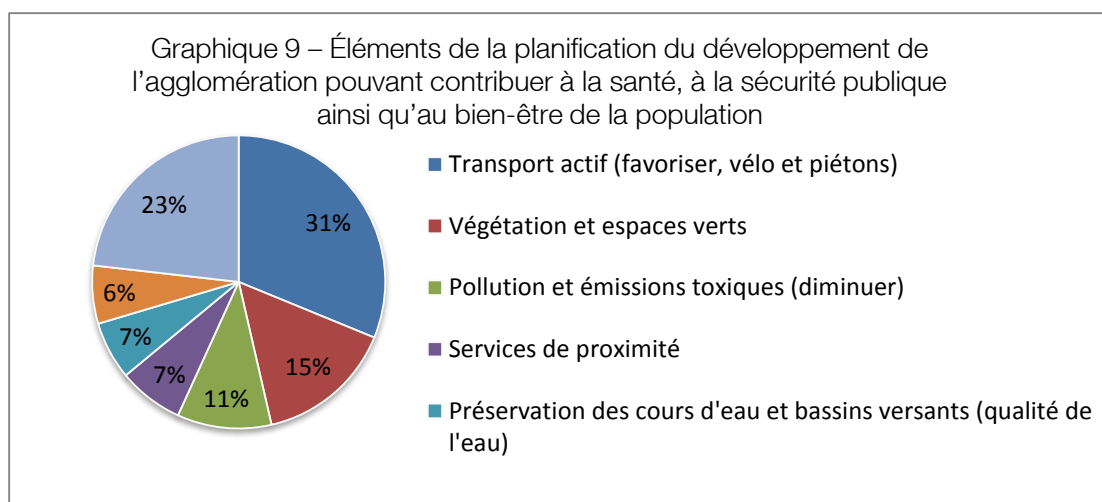
	Total	133
2. Culturel	Musées	8
	Patrimoine religieux / églises	5
	Sites culturels	5
	Théâtres	3
	Salles de spectacle	3
	Festivals	2
	Bibliothèques et centres culturels	2
	Sculptures	2
	Cinémas	1
	Art public	1
	Total	32
3. Esthétique	Architecture	13
	Vues et paysages	6
	Centre-ville	5
	Rues piétonnes	2
	Places publiques	2
	Total	28
4. Écologique	Fleuve Saint-Laurent	32
	Plaines d'Abraham	22
	Espaces verts	20
	Rivière Saint-Charles	13
	Parcs	13
	Arbres	9
	Île-d'Orléans	7
	Espaces agricoles	4
	Chute Montmorency	3
	Forêts	2
	Bois-de-Coulonge	2
	Total	127
5. Autre	Tous ces éléments	14
	Pas d'avis	6
	Total	6

Q5.2 : Quels sont les éléments du patrimoine (historique, culturel, esthétique et écologique) sur lesquels l'agglomération devrait particulièrement miser pour valoriser son caractère exceptionnel ?



Fleuve Saint-Laurent (fleuve, accès au fleuve, paysages liés au fleuve)	19
Vieux-Québec	14
Arbres	11
Parcs	7
Vieux-Port	6
Terres agricoles (préserver)	5
Baie de Beauport	4
Agriculture urbaine	3
Architecture	3
Patrimoine bâti	3
Histoire	3
Rivière Saint-Charles	3
Plaines d'Abraham	2
Patrimoine naturel	2
Patrimoine culturel	2
Bassin Louise	2

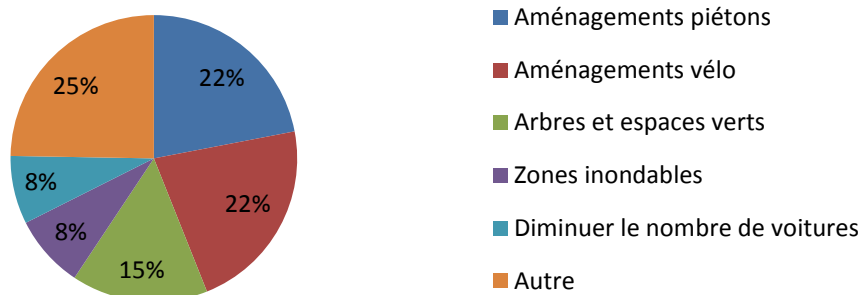
Q6.1 : Selon vous, comment la planification du développement de l'agglomération peut-elle contribuer à la santé, à la sécurité publique ainsi qu'au bien-être de la population ?



Transport actif (favoriser le vélo et les piétons)	39
Végétation et espaces verts	19
Pollution et émissions toxiques (diminuer)	13
Services de proximité	9
Préservation des cours d'eau et des bassins versants (qualité de l'eau)	8
Présence des voitures (diminuer)	8
Transport en commun (favoriser)	7
Surveillance policière	7
Contrôle/réduction de l'étalement urbain	5
Zones inondables (ne pas permettre la construction)	4
Développement des infrastructures sportives	3
Entretien des espaces publics	3

Q6.2 : Quels sont les éléments sur lesquels l'Agglomération devrait intervenir pour maintenir et améliorer la santé, la sécurité publique ainsi que le bien-être de la population ?

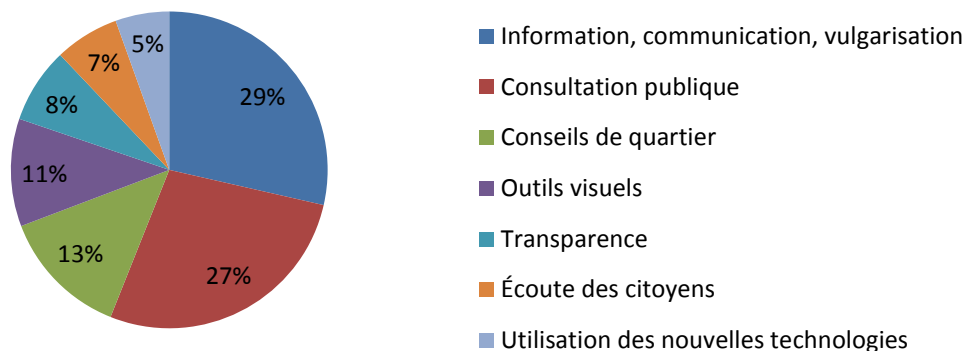
Graphique 10 – Éléments sur lesquels l'Agglomération devrait intervenir pour maintenir et améliorer la santé, la sécurité publique ainsi que le bien-être de la population



Aménagements piétons (rues piétonnes, sécurité, feux piétons, etc.)	40
Aménagements pour les vélos (pistes cyclables, stationnements pour vélos, etc.)	40
Arbres et espaces verts (plantation et préservation) et agriculture urbaine	28
Zones inondables	15
Diminution du nombre de voitures	14
Protection de l'eau	11
Surveillance policière	11
Contrôle de la pollution de l'air	10
Contrôle de la pollution sonore	5
Services de proximité	5
Prévention	3

Q7 : Quels sont les éléments sur lesquels l'Agglomération devrait intervenir pour simplifier les outils de planification et de gestion du territoire afin de rendre l'aménagement du territoire plus accessible aux citoyens ?

Graphique 11 – Éléments sur lesquels l'Agglomération devrait intervenir pour simplifier les outils de planification et de gestion du territoire afin de rendre l'aménagement du territoire plus accessible aux citoyens



Information, communication, vulgarisation	26
Consultation publique (améliorer la rétroaction, nouveaux modes, en amont, médias sociaux, plus accessible, etc.)	25
Conseils de quartier (faciliter, renforcer, écouter)	12
Outils visuels (comme la carte interactive)	10
Transparence	7
Écoute des citoyens	6
Utilisation des nouvelles technologies (applications, données ouvertes, outils interactifs)	5

Portrait sociodémographique des participants

Femmes : 45,3 %

Hommes : 54,7 %

Ville :

Québec 97,2 %

L'Ancienne-Lorette 1,7 %

Saint-Augustin-de-Desmaures 1,1 %

Arrondissement :

Beauport 6,7 %

Charlesbourg 8,3 %

La Cité-Limoilou 40,6 %

La Haute-Saint-Charles 7,2 %

Les Rivières 5,6 %

Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge 31,7 %

Catégorie d'âge :

De 18 à 25 ans 9,9 %

De 26 à 35 ans 23,1 %

De 36 à 45 ans 22,0 %

De 46 à 65 ans 36,3 %

Plus de 65 ans 8,8 %

Note :

Les questions 2 à 7 étaient des questions ouvertes. Aux fins d'analyse et de synthèse, les commentaires des participants ont été regroupés en catégories thématiques. Ces catégories ont été définies en fonction de la nature des commentaires pour chaque question.

Rédigé par Anne-Sophie Leclerc, stagiaire en consultations publiques; validé par Marie Lagier, conseillère en consultations publiques, été 2016.

4.4. Résumé des mémoires sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

Deux mémoires ont été déposés à la suite du dévoilement de la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040. En voici les résumés.

Mémoire de Démocratie Québec

Dans son mémoire, Démocratie Québec présente sa vision pour l'aménagement et le développement de l'agglomération, particulièrement pour la ville de Québec. On y soutient que les anciens quartiers de Québec possèdent déjà les attributs fondamentaux d'un écoquartier et qu'il s'agirait de mettre en valeur ces attributs naturels.

Cela pourrait se faire « 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 ». Démocratie Québec souhaite réanimer les quartiers centraux et les centres-villes d'origine et propose 35 recommandations en ce sens.

Mémoire du conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste

Le mémoire soumis présente la vision du conseil de quartier de Saint-Jean-Baptiste pour ce quartier à l'horizon 2040. Si les objectifs fixés ou les interventions demandées s'inscrivent dans une échelle locale de planification, ils rejoignent toutefois les grandes orientations présentées dans la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040.

Dans ce mémoire, on fait notamment référence à la facilitation de l'accès à la propriété, à l'abordabilité et à l'accessibilité des logements (sociaux) ainsi qu'à l'acceptabilité sociale des projets de densification.

Le conseil mentionne son souhait de voir la circulation automobile restreinte dans certains endroits du quartier et la mobilité durable encouragée par un aménagement priorisant le transport en commun et actif.

Il aimerait en outre que le patrimoine bâti soit préservé et valorisé, qu'un programme de verdissement des infrastructures publiques soit mis en place et que l'agriculture urbaine puisse être développée.

De plus, le conseil veut des mesures concrètes pour lutter contre les îlots de chaleur et améliorer la gestion des eaux de ruissellement et des matières résiduelles. Il mentionne aussi un désir de poursuivre les efforts de mobilisation citoyenne pour la suppression des poussières provenant du port de Québec.

Finalement, pour ce qui est des outils de planification du territoire, le conseil souhaite que le processus d'approbation référendaire soit étendu à tous les règlements de zonage et que de nouvelles technologies de participation citoyenne soient utilisées.

**Premier projet de Schéma d'aménagement et de
développement révisé de l'agglomération de Québec**

ville.quebec.qc.ca/schema

