

---

Arrondissement de La Cité-Limoilou  
Consultations publiques

**Rapport de consultation sur le  
projet de Règlement modifiant le Règlement sur le Plan  
directeur d'aménagement et de développement relativement  
au Programme particulier d'urbanisme du  
secteur D'Estimauville (R.V.Q. 1919)**



© Graph Synergie et Ville de Québec

**Présenté par :**

Denis Bergeron, conseiller en consultations publiques

**Janvier 2013**



**PROGRAMME PARTICULIER  
D'URBANISME  
DU SECTEUR D'ESTIMAUVILLE  
(R.V.Q. 1919)**

**RAPPORT DE L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE  
DE CONSULTATION  
TENUE DANS LE CADRE DE LA  
*LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME*  
(LAU)**

Jeudi 17 janvier 2013, 19 h  
Centre Monseigneur-Marcoux  
1885, Chemin de la Canardière, Québec

## TABLE DES MATIÈRES

ORDRE DU JOUR .....	5
1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE.....	6
2. PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR D'ESTIMAUVILLE....	6
3. RÉCEPTION DES COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS DU PUBLIC .....	6
3.1 Sur le processus de consultation .....	6
3.2 Le centre majeur d'activités : orientations d'aménagement et de ....	8
développement	
3.2.1 Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités	
D'Estimauville .....	8
3.2.2 Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la	
cohabitation des fonctions économiques et résidentielles .....	9
3.2.3 Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et	
améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales	
artères .....	9
3.2.4 Accroître l'efficacité du transport en commun .....	10
3.2.5 Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements	
piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des	
équipements récréotouristiques.....	12
3.3 L'écoquartier : orientations d'aménagement et de .....	13
développement	
3.3.1 Atteindre la mixité urbaine et sociale .....	14
3.3.2 Offrir un cadre de vie agréable et diversifié .....	14
3.3.3 Préconiser des constructions respectueuses de	
l'environnement .....	15
3.3.4 Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion	
de l'eau.....	15
3.3.5 Proposer des modes de transport autres que l'automobile..	15
3.4 La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement	16
3.4.1 Les affectations détaillées du sol .....	16
3.4.2 Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de	
conservation de Québec.....	16
3.5 Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions	
spécifiques.....	16
3.5.1 Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville.....	17
3.5.2 Le concept d'aménagement de l'écoquartier .....	17

3.5.3	Les investissements immobiliers.....	17
3.5.4	Les investissements en infrastructure .....	17
3.5.5	Les projets de réaménagement des principales artères .....	17
3.5.6	Le réseautage des espaces publics .....	18
3.5.7	La signature visuelle, le mobilier urbain et l'éclairage.....	18
3.5.8	Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires .....	18
<b>3.6.</b>	<b>AUTRES .....</b>	<b>18</b>
<b>4.</b>	<b>PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES .....</b>	<b>21</b>
<b>5.</b>	<b>FIN DE L'ASSEMBLÉE DE CONSULTATION .....</b>	<b>21</b>
<b>ANNEXE 1</b>	<b>.....</b>	<b>22</b>
	Liste des intervenants .....	22

**PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME  
DU SECTEUR D'ESTIMAUVILLE  
(R.V.Q. 1919)**

**RAPPORT DE L'ASSEMBLÉE PUBLIQUE DE CONSULTATION  
TENUE DANS LE CADRE DE LA  
*LOI SUR L'AMÉNAGEMENT ET L'URBANISME (LAU)***

Jeudi 17 janvier 2013, 19 h  
Centre Monseigneur-Marcoux  
1885, Chemin de la Canardière, Québec

Étaient présents :

M <sup>me</sup>	Sonia Tremblay	Service de l'aménagement du territoire
M.	Denis Bergeron	Arrondissement de La Cité-Limoilou
M.	François Picard	Vice-président du comité exécutif

Outre les noms mentionnés ci-dessus, quarante-quatre (44) personnes assistaient à la consultation.

Le rapport de consultation a été préparé par M. Denis Bergeron en collaboration avec mesdames Marie Lagier et Sonia Tremblay. La mise en page et la correction linguistique ont été assurées par mesdames Mélissa Gagnon et Pascale Serres.

**Ordre du jour**

1. **Ouverture**
  - Mot de bienvenue par M. François Picard
2. **Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur D'Estimauville**
  - Présentation des principaux aspects normatifs du projet de Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville, Règlement R.V.Q. 1919, ainsi que des modifications proposées
3. **Réception des commentaires et recommandations du public**
4. **Période de questions et commentaires**
5. **Fin de l'assemblée de consultation**

L'assemblée de consultation s'est ouverte à 19 h et s'est terminée à 20 h 40.

## **1. OUVERTURE DE L'ASSEMBLÉE**

M. Denis Bergeron, conseiller en consultations publiques, procède à l'ouverture de l'assemblée. Il invite M. François Picard, vice-président du comité exécutif à présenter le contexte de la soirée. Par la suite, M. Bergeron donne de l'information sur le déroulement de la consultation et sur le rapport de consultation publique.

Le PPU du secteur D'Estimauville a fait l'objet d'une séance d'information le 19 décembre 2012 et la documentation fut versée sur la page Internet de la Ville de Québec portant sur ce PPU à cette date.

L'assemblée publique de consultation du 17 janvier 2013 a été annoncée au moyen d'un avis de consultation publique publié dans le journal Le Soleil du 6 décembre 2012 et d'un communiqué de presse le 15 janvier 2013. Les deux (2) activités ont fait l'objet d'une distribution d'un avis porte-à-porte distribué dans l'ensemble des quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin au mois de décembre. Le document de consultation sur le Règlement R.V.Q. 1919 fut rendu disponible sur la page Internet du PPU sur le site de la Ville de Québec tout comme la présentation portant sur les principaux aspects normatifs du projet de Règlement R.V.Q.1919.

## **2. PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME (PPU) DU SECTEUR D'ESTIMAUVILLE**

M<sup>me</sup> Sonia Tremblay, urbaniste au Service de l'aménagement du territoire, présente les principaux aspects normatifs du projet de Règlement modifiant le Règlement sur le Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville, Règlement R.V.Q. 1919, ainsi que des modifications proposées.

## **3. RÉCEPTION DES COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS DU PUBLIC**

L'objectif de ce rapport est de rendre compte de manière résumée des interventions du public à l'égard du projet de Règlement R.V.Q. 1919 faites dans le cadre de l'assemblée publique de consultation. Les commentaires sont regroupés en fonction des orientations du PPU DU SECTEUR D'Estimauville – Version préliminaire.

Sur un total de seize (16) personnes qui ont demandé le droit de parole, quinze (15) sont intervenues au microphone. L'annexe 1 présente la liste des intervenants. Parmi ceux-ci, huit ont déposé un document écrit. Les documents écrits peuvent être consultés sur la page Internet du PPU du secteur D'Estimauville. Après chaque résumé des interventions sur un sujet donné, nous avons inscrit entre parenthèses le nom des personnes ou des organismes qui sont intervenus sur celui-ci.

### **3.1 Sur le processus de consultation**

Trois (3) intervenants sont intervenus sur le processus de consultation.

### Conseil de quartier de Maizerets

L'organisme dénonce le processus de consultation publique portant sur le PPU. Il précise que les objectifs de cette consultation n'ont pas été présentés clairement aux citoyens et au conseil de quartier. Il considère que le processus aurait dû prévoir un délai raisonnable afin de permettre à la population de réagir, tout comme le processus de consultation publique qui s'est déroulé pour le PPU de St-Roch. Cette dénonciation est appuyée par le fait que la Ville ne respecte pas le guide du Ministère des affaires municipales intitulé *Guide : La prise de décision en urbanisme. Acteurs et processus : Mécanismes de consultation publique en matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme*. Ce guide est destiné aux professionnels de l'urbanisme.

Le conseil de quartier exige que la Ville reprenne le processus de consultation en suivant les règles de l'art et les règles éthiques reconnues dans le guide du Ministère des Affaires municipales.

### Alexandre Lambert

Le citoyen propose qu'au lieu d'adopter un PPU, il serait préférable d'élargir les horizons des plans de quartier qui sont déjà en vigueur sur le territoire.

### Centre de santé et des services sociaux de la Vieille-Capitale

L'organisme mentionne que dans la présentation du PPU, plusieurs aspects techniques, légaux et environnementaux de l'écoquartier ont été mis en lumière, alors que la dimension sociale et participative d'un projet d'une telle envergure a été peu abordée. Il considère que l'inclusion des résidents dans la définition de leur milieu de vie est un élément essentiel de la qualité de vie d'un quartier. Il importe de valoriser leur participation dans l'ensemble des réflexions et des actions concernant l'aménagement du quartier de Maizerets.

L'organisme précise que dans cette présente consultation, compte tenu du court délai entre l'assemblée publique d'information et la consultation publique, en période des fêtes, les citoyens et partenaires du milieu n'ont pas obtenu suffisamment de temps pour faire une analyse exhaustive des orientations du PPU et pour rédiger un mémoire de qualité.

Il en résulte une **(1) recommandation** :

*À l'avenir, l'organisme souhaite que ce processus de consultation se poursuive tout au long de la démarche de revitalisation du quartier, qu'elle soit intensifiée à des moments stratégiques, et ce, en utilisant divers mécanismes de participation citoyenne, par exemple, par le biais du conseil de quartier ou de l'Approche territoriale intégrée.*

Cette façon de faire permettra à la Ville d'améliorer le projet en tenant compte des besoins des résidents et de leur vision riche et bien ancrée dans la réalité locale.

## 3.2 Le Centre majeur d'activités : orientations d'aménagement et de développement

### La vision globale

Un organisme propose de retrouver dans la vision globale la préoccupation de l'accessibilité universelle comme un élément structurant du PPU en accord avec le Plan de mobilité durable, le plan d'accessibilité universelle de la Ville et le PMAD de la CMQ. (ROP 03)

Un citoyen suggère un temps d'arrêt du projet de PPU afin que la Ville réalise une étude indépendante afin de mesurer l'impact du PPU sur la transformation des quartiers en périphérie. Le citoyen fait part de ses préoccupations quant à une certaine gentrification de la population et aux impacts sociaux que cela amènerait dans le quartier. (Alexandre Lambert)

### 3.2.1 Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville

Un organisme propose d'ajouter que le programme de rénovation de façades donnant sur une artère commerciale soit mis en vigueur sur l'ensemble du territoire du PPU. La mise en accessibilité devrait être l'une des conditions impératives d'acceptation pour la subvention sauf s'il y a une impossibilité technique dûment documentée. (ROP 03)

Il propose une autre action soit :

*Assurer la qualité d'usage des bâtiments et des équipements contribuant à l'intégration des personnes en situation de fragilité et d'exclusion et à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.*

Deux organismes s'interrogent quant aux raisons de ne pas étendre les critères exigeants en termes d'urbanisme qui seront imposés à l'écoquartier à l'ensemble du territoire du PPU. (Vivre en Ville) (Accès Transports Viables)

Il en résulte **deux (2) recommandations** :

- 1- *Généraliser les exigences élevées en matière d'urbanisme à l'ensemble du PPU, dans l'optique d'en faire un nouveau standard pour le développement du territoire de la Ville de Québec. (Vivre en Ville)*
- 2 *En vue d'inscrire pleinement le développement du secteur D'Estimauville dans les orientations du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, il est recommandé d'appliquer des critères d'aménagement, d'urbanisme et de mobilité aussi élevés pour l'ensemble de territoire visé par le PPU que pour l'écoquartier. (Accès Transports Viables)*

Un organisme mentionne que la présence d'un stationnement incitatif à proximité du pôle intermodal pourrait faire augmenter de façon importante la

circulation automobile dans le secteur, particulièrement sur l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et le chemin Royal. Il considère opportun de ne pas augmenter la pression automobile sur ce secteur en accordant un nombre trop grand de stationnements incitatifs. (Accès Transports Viabes)

Afin de permettre et d'encourager la population de rejoindre le centre-ville en transport collectif et de ne pas engorger le secteur, il propose la création de stationnements incitatifs en amont du réseau de transport.

Aussi, il s'interroge sur la nécessité de tarifier le stationnement afin de dissuader les utilisateurs de transport en commun habitant à proximité ou ayant un accès facile à une ligne d'autobus desservant le pôle de s'y rendre en voiture. Il précise qu'afin de refléter pleinement son caractère intermodal, ce pôle devrait prévoir un accès aisé à pied et à vélo.

Il en résulte **quatre (4) recommandations** :

- 1- *Réduire au minimum le nombre de cases de stationnement dans le stationnement incitatif du pôle intermodal;*
- 2- *S'assurer de développer une desserte régionale efficace de transports collectifs vers le pôle intermodal;*
- 3- *Mettre en place un système de vignettes de stationnement dans les rues avoisinantes du pôle intermodal;*
- 4- *Dans l'environnement immédiat du pôle intermodal, prévoir des aires d'attente confortables et équipées en service d'appoint, des supports à vélos sécuritaires et résistants aux intempéries en nombre suffisant et à proximité des aires d'attente.*

### **3.2.2 Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles**

Un citoyen propose que dans le cadre d'une éventuelle politique de développement social, il serait intéressant de réserver des parcelles de terrain afin de promouvoir l'agriculture urbaine. (Alexandre Lambert)

### **3.2.3 Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères**

Un organisme mentionne qu'il faudrait ajouter aux actions de cette orientation une phrase telle qu'« *en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite* ». Il précise que la réduction des espaces de stationnement ne doit pas se faire au détriment des places de stationnement réservées aux personnes handicapées détenant une vignette. (ROP03)

L'organisme demande que cette proposition touche particulièrement l'action :

« Développer ou accentuer le caractère urbain en encourageant des modes d'implantation, des formes architecturales et des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes tout en minimisant la présence et l'impact des automobiles et de leurs aires de circulation, de stationnement et de chargement/déchargement ».

### 3.2.4 Accroître l'efficacité du transport en commun

Deux organismes mentionnent qu'il faudrait ajouter aux actions de cette orientation une phrase telle que « *notamment pour les personnes ayant une limitation temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique* » en cohérence avec la définition de la mobilité durable inscrite au Plan de mobilité durable. (ROP 03 et RPHV 03-12)

Il est aussi proposé de s'assurer de faciliter la circulation des personnes handicapées au niveau du pôle intermodal, avec le moins d'obstacles possible. (RPHV 03-12)

Les organismes demandent que cette proposition touche particulièrement l'action :

« Améliorer les infrastructures de transport en commun afin de faciliter, en toute saison, l'accès au secteur pour les usagers ».

Un organisme s'interroge quant à la localisation du futur terminus intermodal et de tramway prévu sur le boulevard Sainte-Anne. L'emplacement sera-t-il optimal? Sera-t-il compatible avec un éventuel prolongement du tramway? Permettra-t-il aux autobus un accès rapide et facile? (Vivre en Ville)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Étudier en détail le site du terminus intermodal en tenant compte à la fois de critères urbanistiques et d'efficacité en matière de transport dans une perspective à long terme.*

Un citoyen fait part de son appréhension quant à la présence du terminus du tramway et des effets que celui-ci pourrait avoir sur la circulation automobile et le bien-être des citoyens des quartiers environnants. Il considère que l'état actuel du PPU menace fortement les points suivants : le désir de créer un quartier central où le transport actif est fortement présent; la sécurité des piétons et des vélos qui est présentement assurée et finalement la vision d'une densification des stationnements actuels bordant les commerces. Il considère important de se pencher immédiatement sur ce sujet et de ne pas attendre les futurs effets de la présence du terminus du tramway. (Philippe Bourque)

Il soumet différentes hypothèses visant l'atténuation de la circulation automobile dans le secteur.

### Hypothèse 1

Aucun stationnement incitatif n'est prévu près du tramway et aucune mesure de protection des quartiers environnants n'est envisagée, comme cela semble être le cas présentement dans la présentation du PPU.

### Hypothèse 2

Un stationnement incitatif ou un Parc-O-Bus est prévu dans le PPU, mais aucune mesure de contournement ou d'adoucissement du trafic dans les quartiers environnants n'est prévue.

### Hypothèse 3

Aucun stationnement incitatif n'est prévu et la prévision de mesures pour empêcher le flot de voitures des différentes artères principales ainsi que secondaires n'est prévue (exemple : le MTQ décide de : mettre une seule voie d'accès entre l'autoroute Félix-Leclerc et l'avenue D'Estimauville; restreindre l'accès aux stationnements des commerces en les mettant payants; restreindre l'accès au stationnement des édifices à bureau en instaurant des vignettes et prévoir de bloquer l'accès aux stationnements des quartiers en instaurant des vignettes aux résidents).

Il en résulte **cing (5) recommandations** :

- 1- *Intégrer l'accès de l'avenue D'Estimauville depuis l'autoroute Félix-Leclerc dans le PPU pour s'assurer de ne pas rendre hostile le nouveau développement aux piétons et cyclistes. Ne pas simplement reléguer ceci au MTQ. Prendre immédiatement les choses en main, ou du moins, en préciser les contraintes dans les exigences au MTQ.*
- 2- *S'assurer qu'aucun stationnement incitatif ne soit instauré au centre du quartier pour la sécurité des piétons et le développement sain du quartier.*
- 3- *Prévoir un stationnement incitatif dans l'actuel dépôt à neige pour les résidents provenant de l'autoroute Dufferin-Montmorency avec l'ouverture du tramway. L'entrée de ce stationnement pourrait être fortement félicitée depuis l'autoroute, et rendue difficile depuis les artères secondaires comme le boulevard Sainte-Anne. Cela inciterait tous les résidents de banlieue provenant de l'est à utiliser ce stationnement pour se rendre au centre-ville et à ne pas entrer en voiture dans le quartier, favorisant par le fait même la concentration d'un lieu de stationnement qui pourrait être développé à étage si cela était demandé ultérieurement, mais aussi de favoriser, pour les moments de détente et de loisir, l'accès facile à un lieu de stationnement pour profiter ensuite des activités de la baie de Beauport, du quartier D'Estimauville et l'accès au centre-ville.*
- 4- *Prévoir des navettes sans escale à partir du stationnement incitatif des Promenades de Beauport ainsi que de celui du dépôt à neige lors de l'ouverture du tramway. La navette des Promenades de Beauport pourrait aussi passer au travers du parc technologique et avoir une seule escale au milieu de celui-ci, diminuant par le fait même la circulation des voitures dans le quartier et favoriserait un parc technologique avec très peu de voitures*

*permettant ainsi les déplacements à pied à l'intérieur de celui-ci pour ce rendre à son travail.*

- 5- *Prévoir des méthodes pour adoucir le trafic sur les artères secondaires en direction du tramway (Chemin Royal, Chemin de la Canardière, boulevard Sainte-Anne). Prévoir des mesures pour proscrire l'effet de débordement que pourrait créer le désir de se rendre au terminus de cette ligne de tramway (rétrécissement de certaines rues, création de sens unique, élargissement des trottoirs)*

Le citoyen précise que ses idées se résument à bloquer toute tentative d'un résidant de la banlieue de venir se stationner près du tramway et dans les quartiers avoisinants à partir des autoroutes et artères secondaires, et ainsi, par le fait même, d'envahir les quartiers résidentiels et de les rendre hostiles à la marche et au cyclisme.

### **3.2.5 Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques**

Un organisme mentionne qu'il faudrait ajouter à l'une des actions de cette orientation une phrase telle qu'« *en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite* ». Il précise que la réduction des espaces de stationnement ne doit pas se faire au détriment des places de stationnement réservées aux personnes handicapées détenant une vignette. (ROP03)

Un organisme propose, pour les zones piétonnières, de porter une attention particulière au déplacement des personnes handicapées (entre-autres pour les non-voyants) en favorisant la présence de bandes de guidage afin que leur circulation ne soit pas entravée par le mobilier urbain. (RPHV 03-12)

Ces organismes demandent que cette proposition touche l'action :

« Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics ».

De plus, ils proposent d'ajouter à l'une des actions de cette orientation une phrase telle que « notamment pour les personnes ayant une limitation temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique » en cohérence avec la définition de la mobilité durable inscrite au Plan de mobilité durable. Pour cette orientation, ajouter à sa préoccupation de sécurité et de confort en toute saison, celle de l'accessibilité universelle des cheminements incluant les périodes de travaux, la gestion des poubelles et des encombrants ainsi que les terrasses. (ROP 03, RPHV 03-12)

Ces organismes demandent que cette proposition touche l'action :

« Assurer en toute saison, la sécurité et le confort des traverses piétonnes et cyclables »

Un organisme mentionne qu'il serait intéressant de faciliter la circulation des piétons et des cyclistes non pas juste sur le territoire de l'écoquartier, mais bien sur l'ensemble du réseau routier du secteur D'Estimauville. En ce sens, il considère que ce serait une erreur de limiter les options de déplacement des cyclistes à quelques axes routiers, comme il est proposé avec les boulevards Sainte-Anne et Montmorency et l'avenue D'Estimauville. (Accès Transports Viabes)

Afin de favoriser les transports actifs, l'organisme trouve important d'apaiser la circulation dans les rues résidentielles et de limiter la circulation de transit en adoptant un plan de circulation clair et lisible. De plus, il encourage la Ville à tester de nouveaux modèles géométriques de voirie afin d'inciter les automobilistes à adopter une vitesse de circulation moindre.

Il en résulte **deux (2) recommandations** :

- 1- *Afin d'apaiser la circulation sur les rues résidentielles et d'y limiter la circulation de transit, adopter un plan de circulation clair et lisible;*
- 2- *Tester de nouveaux modèles géométriques de voirie afin d'inciter les automobilistes à adopter spontanément une plus basse vitesse de circulation, par exemple des rues partagées, des zones de rencontre et de contresens cyclables.*

### **3.3 L'écoquartier : orientations d'aménagement et de développement**

#### La vision globale

Un organisme propose de retrouver dans la vision pour l'écoquartier la préoccupation de l'accessibilité universelle comme un élément transversal en accord avec le plan de mobilité durable, le plan d'accessibilité universel de la Ville et le PMAD de la CMQ. À titre d'exemple, sont proposés les ajouts suivants :

Le principe d'écoquartier met l'accent sur la qualité des espaces publics et sur les services rendus à ses résidants et ses travailleurs « *quelle que soit leur condition physique, intellectuelle ou psychique* » en cohérence avec la définition de la mobilité durable inscrite au plan de mobilité durable. (ROP 03)

Il demande que cette proposition touche l'action :

« Aménager des places de stationnement réservées au covoiturage et aux vélos ».

Un organisme précise qu'il existe certaines certifications qui ont été élaborées à l'étranger. Il propose de s'en inspirer dans le projet d'écoquartier. (Vivre en Ville)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*S'assurer que l'écoquartier D'Estimauville respecte des principes et des balises (tel que ceux proposés par LEED for Neighbourhood Development, le Label national EcoQuartier français, ou dans la Charte des écoquartiers de Vivre en Ville) permettant d'atteindre des résultats satisfaisants en matière de développement durable qui vont au-delà de l'intégration superficielle de quelques caractéristiques vertes aux bâtiments.*

### **3.3.1 Atteindre la mixité urbaine et sociale**

Un citoyen propose de réserver un pourcentage de 10 % pour la construction de logements sociaux. (Alexandre Lambert)

Un organisme mentionne que tout comme l'ensemble du quartier de Maizerets, où coexistent différents types de logement tels que d'ouvrier, tours d'habitation et maisons unifamiliales, l'écoquartier devrait favoriser une mixité de populations d'origines et de milieux divers facilitant ainsi des rencontres entre générations et entre des ménages se situant à différentes échelles de revenus. (Centre de santé et des services sociaux de la Vieille-Capitale)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Permettre que le PPU propose différents types d'habitation à l'intérieur de l'écoquartier, et ce, à des coûts accessibles pour les familles avec enfants, les personnes vieillissantes, les personnes avec des limitations fonctionnelles et avec des troubles de santé mentale.*

De plus, l'organisme mentionne que compte tenu de la spéculation que peut engendrer la revitalisation du secteur D'Estimauville, et du faible revenu d'une partie importante de la population, la location d'un loyer, l'achat ou la rénovation d'une maison peuvent s'avérer à long terme difficile, voire impossible pour un bon nombre de la population. Il précise que pour s'assurer que les personnes qui le souhaitent, puissent aménager dans le quartier, que ceux qui y résident puissent y demeurer et que d'autres ne soient pas évincés par une éventuelle spéculation, il faudra instaurer une diversité de mesures.

Il en résulte **deux (2) recommandations** :

- 1- Il faut s'assurer d'inclure du logement social dans les projets d'écoquartier et en poursuivre le développement dans l'ensemble du quartier de Maizerets.*
- 2- Réserver un certain nombre d'espaces pour des projets de développement soutenus par le programme provincial d'Accès-Logis et de proposer des programmes d'accès à la propriété destinés aux jeunes familles.*

### **3.3.2 Offrir un cadre de vie agréable et diversifié**

Aucun commentaire.

### 3.3.3 Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement

Aucun commentaire.

### 3.3.4 Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau

Aucun commentaire.

### 3.3.5 Proposer des modes de transport autres que l'automobile

Un organisme mentionne qu'il ne faudrait pas oublier les places de stationnement réservées aux personnes handicapées détenant des vignettes et d'ajuster au besoin, le pourcentage minimum requis pour améliorer la situation existante. (ROP03)

Un organisme indique que le stationnement de surface peut diminuer la qualité de l'environnement urbain en plus de limiter l'intérêt quant aux usages des modes actifs de transport. Il précise que dans un écoquartier, le stationnement devrait être essentiellement couvert. (Vivre en Ville)

De plus, l'organisme stipule que si la Ville est soucieuse de favoriser l'emploi du transport collectif et des modes actifs, elle doit s'assurer que le taux de motorisation des ménages D'Estimauville soit le plus bas possible et cela passe par une offre restreinte en matière de stationnement.

Il en résulte **deux (2) recommandations** :

- 1- *Exiger que le stationnement soit davantage couvert, à 95 % voire 100 %, afin de garantir un environnement de qualité favorable aux modes de transport actifs;*
- 2- *Éliminer les minimums requis en matière de cases de stationnement pour tous les usages autorisés pour la norme « urbain dense » et imposer des maximums pour tous les usages prévus. Une norme de stationnement « écoquartier » correspondant à ces caractéristiques pourrait aussi être intégrée au règlement d'urbanisme.*

Un organisme mentionne que pour l'écoquartier, on pourrait s'attendre, de par la nature du projet, à ce que les futurs résidents de l'endroit aient une propension à utiliser des modes de transport alternatifs à l'automobile ou à utiliser des voitures de propriété collective. Rien toutefois n'est moins certain. Il propose de ne fixer aucune norme minimale et de réduire le nombre de cases de stationnement par unité de logement. Cette réduction amènerait des avantages tels que permettre une réduction des coûts de réalisation du projet, améliorer la qualité de vie des résidents par une présence moindre de véhicules dans les rues et garantir une utilisation accrue des modes de transport collectifs et actifs et de voitures en propriété collective. (Accès Transports Viabiles)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Ne fixer aucune norme minimale et réduire le nombre maximal de cases de stationnement par unité de logement pour les aires dédiées à l'écoquartier.*

### **3.4 La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement**

Aucun commentaire.

#### **3.4.1 Les affectations détaillées du sol**

Affectation publique, institutionnelle et communautaire « PIC »

Un organisme mentionne que la présence de ressources communautaires, la mobilisation des citoyens et le fort volet d'entraide communautaire du milieu constituent des atouts importants du quartier.

Les espaces communautaires jouent un rôle important dans la construction d'une mixité sociale et intergénérationnelle et dans les dynamiques d'inclusion et de création de lien social entre les résidents. Dans ce présent PPU, ces espaces semblent absents dans l'ensemble de l'aménagement urbain. (Centre de santé et des services sociaux de la Vieille-Capitale)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Assurer la présence et l'accès à des espaces locatifs pour des organismes communautaires ou des organismes à but non lucratif, particulièrement dans l'écoquartier, car c'est dans ces lieux que les membres d'une communauté se rencontrent et développent des liens sociaux si importants à la vie collective.*

#### **3.4.2 Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec**

Un organisme propose d'ajouter, dans un souci de cohérence, aux règles devant être prises en compte par la Commission d'urbanisme et de préservation de Québec une action sous l'orientation *Les objectifs et les critères propres à l'écoquartier*. Elle se décrit comme suit :

*« Favoriser l'inclusion des principes d'accessibilité universelle notamment par l'application du Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec et l'implication de la table de concertation pour l'accessibilité universelle de la Ville de Québec ». (ROP 03)*

### **3.5 Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques**

Aucun commentaire.

### 3.5.1 Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville

Aucun commentaire.

### 3.5.2 Le concept d'aménagement de l'écoquartier

Aucun commentaire.

### 3.5.3 Les investissements immobiliers

Un organisme suggère d'ajouter à l'une des actions touchant la construction d'un centre multifonctionnel la notion suivante :

« Favoriser l'innovation et promouvoir une architecture urbaine et contemporaine qui met de l'avant des principes de développement durable (ex. encourager l'utilisation de matériaux et de composantes écologiques et favoriser des stratégies écoénergétiques et d'énergies renouvelables, *appliquer les principes d'accessibilité universelle...* »

(ROP 03)

Un organisme mentionne que l'accessibilité des services aux citoyens de Maizerets est d'une importance majeure dans un contexte de vieillissement de la population et de son appauvrissement, de l'arrivée massive d'immigrants et de personnes vivants avec des problèmes de santé mentale. La desserte de service doit être réfléchiée dans une optique de développement, d'équité et d'accessibilité. L'organisme se dit préoccupé par l'éventuel déplacement des activités du Centre Monseigneur-Marcoux vers le centre multifonctionnel prévu sur D'Estimauville.

(Centre de santé et des services sociaux de la Vieille-Capitale)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Maintenir l'offre de services dispersée sur le territoire, plutôt que concentrée sur l'avenue D'Estimauville.*

### 3.5.4 Les investissements en infrastructure

Aucun commentaire.

### 3.5.5 Les projets de réaménagement des principales artères

Un organisme mentionne que l'accessibilité universelle devrait être clairement la règle pour l'ensemble des réaménagements touchant cette partie. Il est donc primordial d'indiquer *que les trottoirs des principales artères soient le plus accessibles possible, notamment en favorisant l'implantation de mobilier urbain facilitant les déplacements et en assurant la présence de bancs et d'ombrage.*

(ROP 03)

Un organisme mentionne que quoique le PPU aborde le réaménagement des principales artères pour les rendre plus conviviales, on n’y retrouve pas d’orientation systématique, tel que le concept de « complete street », tel que développé dans les métropoles d’Amérique du Nord. (Vivre en Ville)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Adopter une approche de type “rue complète” dans le réaménagement des artères du secteur D’Estimauville afin d’en garantir la convivialité pour tous les modes de transport et de favoriser l’animation de la voie publique.*

Un organisme fait part de sa crainte de voir la circulation de transit se concentrer sur l’avenue D’Estimauville en grande partie à cause de son rattachement aux autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency, mais aussi en raison de l’éventuel élargissement de son emprise au nord du boulevard Sainte-Anne et de l’implantation de l’Espace innovation D’Estimauville. L’organisme est d’avis que l’avenue D’Estimauville doit faire l’objet d’une planification qui inclura certaines actions visant à mettre en place des mesures d’apaisement de la circulation qui permettra la libre circulation et surtout la priorisation des déplacements actifs de part et d’autre de cette avenue, et l’implantation d’espaces refuge sur le terre-plein central. (Accès Transports Viabiles)

Il en résulte **une (1) recommandation** :

*Planifier la mise en place de mesures d’apaisement de la circulation qui permettront la libre circulation et la priorisation des déplacements actifs de part et d’autre de l’avenue D’Estimauville, tels que des espaces de refuges sur le terre-plein central.*

### **3.5.6 Le réseautage des espaces publics**

Aucun commentaire.

### **3.5.7 La signature visuelle, le mobilier urbain et l’éclairage**

Aucun commentaire.

### **3.5.8 Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires**

Aucun commentaire.

## **3.6. Autres**

Dans cette catégorie, nous retrouvons les propositions d’intervenants qui ne touchent pas directement le territoire du PPU du secteur D’Estimauville.

## Conseil de quartier du Vieux-Moulin

L'organisme fait part dans son mémoire de l'importance de l'harmonisation entre les éléments présentés dans le PPU et la réalité du quartier. Trois volets ont fait l'objet d'une attention particulière soit le volet patrimonial, la sécurité des piétons et la sécurité des cyclistes. Cinq (5) propositions ont découlé de ces thèmes.

### **Volet patrimonial**

Cette proposition touche les vestiges du moulin des Jésuites :

- 1- *Que des travaux soient réalisés rapidement sur le site du vieux moulin des Jésuites construit en 1695 et détruit par le feu en 1948 (intersection avenues Vieux-Moulin et Saint-Clément) pour conserver le peu de ruines existantes, sécuriser les abords du site, installer une aire d'interprétation du type de celle que l'on retrouve sur le pont enjambant le même ruisseau dans le parc Maizerets.*

Cette proposition touche le ruisseau du Moulin :

- 2- *Mettre en valeur le ruisseau du Moulin en balisant son parcours à des endroits stratégiques tout en invitant les aires – aires d'interprétation – à suivre le trajet balisé jusqu'au site des vestiges du moulin.*

Cette proposition touche la revitalisation du chemin Royal :

- 3- *Pour le chemin Royal, réaliser une étude pour entrevoir comment on pourrait améliorer :*
  - A) *l'aspect architectural et historique de ce secteur qui compte quand même plusieurs maisons intéressantes;*
  - B) *l'aspect sécuritaire de ceux qui veulent visiter le quartier à pied (pourquoi a-t-on enlevé une partie du trottoir en 2010, ce qui empêche les piétons de traverser le quartier par cette rue?).*

### **Volet de la sécurité des piétons**

Cette proposition touche l'aspect de la sécurité des piétons dans le quartier dans leur déplacement dans des axes est-ouest et nord-sud :

- 4- *Afin de favoriser les déplacements à pied et d'encourager les employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo, il faut sécuriser la circulation piétonne dans le quartier en :*
  - A) *construisant ou complétant (chemin Royal) des sections de trottoir tout en améliorant ceux existants dont certains ne sont pas déneigés l'hiver dû à leur étroitesse;*

- B) limitant la circulation dans les rues étroites (moins de 6 m) sans trottoir, soit : diminuer la limite de vitesse (30 km/h) ou en limiter l'accès aux résidents seulement;
- C) éliminant tout simplement la circulation automobile sur la rue du Vieux-Moulin entre Dubord et l'intersection Joncas – Saint-Clément près du site du vieux moulin, qui devrait être consacrée aux seuls piétons;
- D) installant des feux à décompte numérique aux intersections où ne sont actuellement disponibles que des feux ordinaires, particulièrement sur le boulevard Sainte-Anne (une demande du conseil de quartier a été refusée en 2012 par l'arrondissement de Beauport);
- E) assurant la sécurité des piétons qui veulent traverser le quartier d'est en ouest dans le secteur situé près de l'autoroute – il n'y a aucun trottoir sur Alexandra/Cambronne et il manque une section sur Rhéaume.

### **Volet de la sécurité des cyclistes**

Cette proposition touche la sécurité des cyclistes dans le quartier :

5- *Que le tracé devant traverser la partie du quartier du Vieux-Moulin située au sud de l'autoroute soit modifié comme suit (avec une pente beaucoup moins prononcée) :*

- A) *Saint-David, Arthur-Grenier et, nouveau tracé, Saint-Georges (en longeant le ruisseau du Moulin au nord), Joncas, Vieux-Moulin (la partie nord réservée aux piétons et cyclistes), Alexandra, puis Anne-Mayrand (en empruntant le trottoir existant entre les 2 dernières rues) pour rejoindre la piste projetée sur D'Estimauville. Lorsque le projet de l'Espace d'innovation D'Estimauville sera réalisé, ce trajet pourrait rejoindre le tracé d'un sentier pédestre qui pourrait longer le ruisseau, remis à son état naturel, jusqu'à l'avenue D'Estimauville;*
- B) *Que le tracé sur Bourg-Royal offre, à partir de Rhéaume, une bande cyclable jusqu'à D'Estimauville pour ensuite rejoindre;*

*i- la piste projetée sur le chemin du Petit-Village qui est le tracé naturel pour atteindre le Corridor des cheminots;*

*ii- le trajet proposé sur la portion nord de l'avenue D'Estimauville vers le territoire visé par le PPU.*

L'organisme mentionne que les nouveaux tracés proposés faciliteront, aux résidents de l'écoquartier, un accès plus facile aux infrastructures culturelles et sportives près de l'avenue St-David, aux travailleurs du secteur CMA et de tout Beauport de rejoindre sécuritairement leur milieu de travail; aux résidents du quartier du Vieux-Moulin d'atteindre les commerces de l'avenue D'Estimauville et du Corridor du Littoral plus rapidement et plus sécuritairement; à tous les cyclistes provenant de toutes les directions de rejoindre le Corridor des Cheminots plus rapidement et sécuritairement.

### Monsieur Patrice Fortin

Le citoyen fait part qu'il a déposé, en décembre 2012, à M<sup>me</sup> Lisette Lepage, présidente du conseil d'arrondissement de Beauport, un document concernant l'idée d'agrandir la bibliothèque Étienne-Parent et d'en faire un véritable centre communautaire avec une piscine intérieure. Ce centre communautaire pourrait aussi favoriser la pratique de sports non violents.

## **4. PÉRIODE DE QUESTIONS ET COMMENTAIRES**

Les questions ont porté sur :

- Les raisons pour lesquelles le terrain de la station de service (Olco, boulevard Sainte-Anne) n'est pas intégré au PPU;

Les commentaires émis sont :

M. Frédéric Béland (co-proprétaire du terrain de l'ancien entrepôt frigorifique inclus au territoire de l'écoquartier) dénonce que la hauteur qui sera permise pour la construction sur son terrain sera modifiée et sera moindre que ce qui est prévu sur le territoire de l'écoquartier, que les normes de construction qui seront écologiques seront plus dispendieuses. De plus, il dénonce le droit de réserve que la Ville a mis sur son terrain et le délai trop court entre la soirée d'information et cette présente consultation publique.

M<sup>me</sup> France Dansereau demande de prévoir des espaces où les gens pourront s'asseoir sur du mobilier urbain. Elle demande aussi de prévoir des espaces verts. Cette dame fait part de sa préoccupation quant au déménagement possible du Centre Monseigneur-Marcoux. Elle souhaite le maintien de la bibliothèque du quartier et du Centre Monseigneur-Marcoux.

M. Alexandre Savoie-Perron propose de renaturaliser le ruisseau du Moulin.

Un citoyen propose d'étendre le tramway jusqu'à la rue François-Xavier-de-Laval.

M<sup>me</sup> Ginette Picard-Lavoie a trouvé la soirée très enrichissante et mentionne qu'il s'agit d'un projet extraordinaire pour le secteur.

## **5. FIN DE L'ASSEMBLÉE DE CONSULTATION**

L'assemblée de consultation publique se termine à 20 h 40.

## ANNEXE 1

### *Liste des intervenants*

**PPU du secteur D'Estimauville – assemblée publique de consultation du 17 janvier 2013.**

**Liste des personnes ayant intervenues lors de l'assemblée publique de consultation**

	<b>Prénom</b>	<b>Nom</b>	<b>Statut/Organisme</b>	<b>Document écrit</b>
1.	Olivier	Collomb D'Eyrames	Regroupement des organismes des personnes handicapées de la région 03	✓
2.	René	Binet	Regroupement des personnes handicapées visuelles des régions 03-12	
3.	Jacques	Lachance	Conseil de quartier du Vieux-Moulin	✓
4.	Patrice	Fortin	Citoyen	✓
5.	Alexandre	Lambert	Citoyen	
6.	Étienne	Grandmont	Accès Transports Viables	✓
7.	Xavier	Mercier Méthé	Vivre en Ville	✓
8.	Martial	Van Neste	Conseil de quartier de Maizerets	✓
9.	Philippe	Bourque	Citoyen	✓
10.	Patrice	Beauchemin	Citoyen	N'a pas pris la parole
11.	Anais	McKay	Centre de santé et de services sociaux de la Vieille-Capitale	✓
<b>Période de questions et commentaires</b>				
12.	Frédéric	Béland	Citoyen	
13.	France	Dansereau	Citoyenne	
14.	Alexandre	Savoie-Perron	Citoyen	
15.			Citoyen	
16.	Ginette	Picard-Lavoie	Conseillère municipale	