

Annexe I

Mémoires déposés dans le cadre de la consultation en ligne du 23 au 30 octobre 2024

- Mémoire 1 déposé par Guy Dionne
- Mémoire 2 déposé par Luc Valiquette
- Mémoire 3 déposé par Anthony Cadoret
- Mémoire 4 déposé par Marc Grignon
- Mémoire 5 déposé par Étienne Grandmont
- Mémoire 6 déposé par un résident
- Mémoire 7 déposé par un résident
- Mémoire 8 déposé par l'Engrenage St-Roch
- Mémoire 9 déposé par Daniel Laforest
- Mémoire 10 déposé par Michel Beaulieu
- Mémoire 11 déposé par Mario Jobin
- Mémoire 12 déposé par l'organisme Pareto
- Mémoire 13 déposé par Iffet Orbay
- Mémoire 14 déposé par Maxime Sauvage
- Mémoire 15 déposé par Hélène Matte

Guy Dionne
565, rue du Parvis
Québec, Québec G1K 9G5
23 octobre 2024

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

Introduction

Le projet de l'îlot Dorchester, proposé par les frères Trudel, s'impose comme une initiative audacieuse et prometteuse pour le quartier Saint-Roch. En tant que citoyen ordinaire, sans conflit d'intérêts ni affiliation à un organisme communautaire, je souhaite souligner l'importance de ce projet pour la revitalisation urbaine et économique de notre centre-ville. À travers plusieurs dimensions, telles que la sécurité, l'emploi local, l'offre de logement et la réduction des gaz à effet de serre, ce projet représente une opportunité de moderniser notre milieu urbain tout en répondant aux besoins actuels des résidents et commerçants.

Points saillants

Je tiens à féliciter le projet prometteur de l'îlot Dorchester des frères Trudel. Il est audacieux et pertinent pour les raisons suivantes :

1. **L'affluence de nouvelles personnes dans le quartier** va renforcer le **sentiment de sécurité** dans nos rues et nos commerces. Selon l'architecte danois Jan Gehl, « *la présence des gens dans l'espace public assure une surveillance naturelle, rendant ainsi les lieux plus sécuritaires* ».
2. **Ce projet va permettre de créer des emplois pour les jeunes du quartier**, ce qui soutiendra le développement économique local.
3. **Les nouveaux habitants et touristes de l'îlot** apporteront une **nouvelle opportunité de consommer localement**, un baume nécessaire pour nos commerçants qui peinent actuellement à survivre. Comme le souligne le *Forum sur la densité urbaine*, « *une densité bien maîtrisée dynamise le commerce de proximité et revitalise les quartiers en difficulté* », [Ordre des architectes du Québec](#).
4. **Enfin un projet de densification positive autour d'un axe de transport en commun**, une initiative en cohérence avec les objectifs de réduction des gaz à effet de serre. L'urbaniste Samir Admo rappelle que « *les projets denses et bien intégrés permettent de réduire l'utilisation de la voiture tout en améliorant la qualité de vie* », [Ordre des architectes du Québec](#). D'ailleurs, **Régis Labeaume** a marqué son mandat par une gestion pragmatique du développement urbain : « *La croissance doit être concentrée là où le transport en commun est performant* », illustrant son souci d'équilibre entre densification et qualité de vie urbaine, Le Soleil.
5. **Ce projet va créer de nouveaux revenus fonciers, qui permettront de subventionner des services d'aide aux personnes vulnérables**. Ces revenus pourront soutenir les toxicomanes, les personnes vivant avec des problèmes graves de santé mentale et les itinérants. L'urbanisme inclusif prône « *une répartition équitable des ressources dans la ville, évitant ainsi une concentration excessive des services sociaux dans certains quartiers* », [Fondation Palladio](#).
6. **La possibilité d'accueillir un nouvel épicerie est bienvenue**, car elle permettra de créer une saine concurrence et ainsi de réduire le prix des denrées alimentaires.
7. **La création de logements dans le quartier Saint-Roch est nécessaire pour les travailleurs des entreprises locales**, qui peinent à se loger en raison de la rareté de l'offre. Un urbanisme qui rapproche les lieux de travail et de résidence diminue la pression sur les systèmes de transport. Il est également important de rappeler que ce projet ne constitue pas un embourgeoisement (gentrification). Avec 30 % de logements à prix modique, Saint-Roch dépasse les standards habituels en matière de logement social.

Guy Dionne
565, rue du Parvis
Québec, Québec G1K 9G5
23 octobre 2024

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

Comme le rappelle l'architecte Marie-Claude Le Sauter, « *il est essentiel de répartir les logements sociaux dans plusieurs quartiers afin d'éviter la ségrégation socio-spatiale* », [Ordre des architectes du Québec](#).

8. **La manutention des marchandises n'est pas un enjeu.** Si des villes comme New York et Boston réussissent à gérer efficacement la logistique avec des bâtiments de 30 à 40 étages en moyenne, je suis convaincu que Québec saura gérer la manutention avec ses quatre petites tours dans le quartier. L'expérience internationale montre que des solutions logistiques adaptées, telles que des débarcadères intégrés ou des horaires de livraison nocturnes, permettent une gestion fluide, même dans des milieux urbains denses.
9. Pour citer feu le maire Pelletier : « *le centre-ville, ce n'est pas un champ de marguerites.* » Ce projet est **une belle occasion de créer de la densification urbaine** avec des bâtiments en hauteur. Il est triste de voir des terrains du centre-ville si peu optimisés. **Une population dense et active rendra le centre-ville plus animé, dynamique et sécuritaire.**
10. **Quand c'est propre et beau, les gens respectent les lieux.** Depuis quatre ans, le quartier se dégrade à cause de méfaits sans conséquence pour ceux qui les commettent. Votre projet pourrait inverser cette tendance, ce qui est crucial pour les citoyen.ne.s ordinaires non représenté.e.s.
11. **Le développement d'un stationnement souterrain** permettra de réduire le nombre de places en surface, ouvrant ainsi la voie à la **plantation d'arbres** et à une amélioration de l'environnement urbain.
12. **L'offre de 3 ½ proposée par ce projet** est adéquate. Avec 41 % des personnes vivant seules à Québec, cette typologie de logement répond directement aux besoins actuels.
13. **La morphologie en escalier des bâtiments proposée me semble légitime et adaptée au contexte urbain.**

Mes recommandations

1. **Planter des toitures végétalisées** sur tous les bâtiments, sans en faire des terrasses. Cela permettra d'absorber les eaux de pluie et de réduire l'absorption de chaleur. Selon le *Forum sur la densité urbaine*, ces aménagements favorisent également la biodiversité et la qualité de vie en ville, [Ordre des architectes du Québec](#).
2. **Interdire les murs aveugles**, car ils réduisent le sentiment de sécurité des piétons. La continuité visuelle est essentielle pour un espace public accueillant et sécuritaire, [Fondation Palladio](#).
3. **Interdire les unités de location court-terme de type Airbnb** sur cet îlot pour préserver la qualité de vie des résidents permanents.
4. **Limiter les débarcadères au niveau du sol** ou les placer dans des garages couverts, afin de ne pas nuire à la vie de quartier.
5. **Conserver et intégrer le patrimoine est essentiel.** Le projet doit s'assurer que la nouvelle architecture coexiste harmonieusement avec les bâtiments historiques existants, évitant de perturber l'identité patrimoniale du quartier. À Londres, des projets réussis intègrent des éléments patrimoniaux dans de nouveaux développements, prouvant que modernité et patrimoine peuvent coexister, [The Standard](#).
6. **Intégrer de l'art au projet.** Jean-Paul L'Allier, souvent associé à la revitalisation du quartier Saint-Roch, soulignait l'importance d'investir dans la culture et l'éducation : « *Les universités sont comme la rhubarbe,*

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

une fois qu'elles prennent racine, elles ne cessent de pousser. » Cette métaphore reflète un exemple de sa vision de projets à long terme pour stabiliser et dynamiser un quartier, [Monsaintroch](#).

7. **La diversité architecturale enrichit l'expérience urbaine.** Les tours ne doivent pas être uniformes mais offrir une variété de formes, de matériaux et de hauteurs, créant une skyline vivante. Earle Arney, architecte londonien, défend l'idée des « *villages verticaux* », où chaque immeuble offre des fonctions et des esthétiques distinctes, favorisant le bien-être et l'interaction sociale, [New London Architecture](#).
8. La densité dynamique de la City de Londres offre un excellent exemple pour plaider en faveur de la construction de tours de 20 étages ou plus dans notre quartier. Londres a adopté une stratégie consistant à concentrer les bâtiments en hauteur autour des zones bien desservies par les transports publics, comme le montrent des développements récents à Canary Wharf et dans le quartier de Bishopsgate. Cette approche reflète l'idée que la densification autour des transports réduit la dépendance à la voiture tout en revitalisant les quartiers.
9. Peter Murray, de *New London Architecture*, suggère que ces tours fonctionnent comme des « *villages verticaux* » lorsqu'elles sont conçues pour intégrer divers usages (résidentiel, commercial, loisirs). Ces « *villages* » augmentent l'efficacité urbaine, favorisent l'interaction sociale et réduisent l'étalement urbain en concentrant la population sur un espace limité. De plus, ils protègent les espaces verts en périphérie en limitant la croissance horizontale. Adopter une vision similaire permettrait à notre quartier de profiter des avantages de la densité verticale, comme l'amélioration des services urbains et le soutien à une économie locale plus forte, tout en réduisant l'impact environnemental grâce à une meilleure accessibilité aux transports publics.
10. L'exemple de Londres montre aussi qu'une densité bien gérée n'est pas synonyme de congestion. Avec une planification judicieuse, même des ensembles massifs de gratte-ciel peuvent coexister avec des espaces publics agréables et une bonne mobilité urbaine. Ces projets urbains illustrent que des tours de plus de 20 étages ne sont pas un obstacle, mais une solution au manque d'espace et de logements abordables dans des quartiers bien connectés. Si Londres, avec une densité plus complexe, gère efficacement cette dynamique, il est logique de penser que Québec, avec des tours beaucoup moins nombreuses, pourrait également y parvenir sans encombre. Une telle stratégie renforcerait l'offre de logements, encouragerait la mixité et améliorerait l'attractivité économique du centre-ville.

Conclusion

En somme, le projet de l'îlot Dorchester constitue une avancée vers un urbanisme équilibré et inclusif, alliant densité, diversité architecturale et cohésion sociale. En s'inspirant des bonnes pratiques observées dans d'autres grandes villes, ce développement pourrait améliorer la qualité de vie des habitants, soutenir l'économie locale et contribuer à une meilleure utilisation des transports publics. Par des aménagements réfléchis et des recommandations supplémentaires, cette initiative a le potentiel de transformer Saint-Roch en un quartier plus dynamique, sécuritaire et attrayant pour tous.

Guy Dionne
565, rue du Parvis
Québec, Québec G1K 9G5
23 octobre 2024

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

Guy Dionne
565, rue du Parvis
Québec, Québec G1K 9G5
23 octobre 2024

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

Québec, le 23 octobre 2024 – En tant que citoyen de Québec, Guy Dionne salue le projet de l'îlot Dorchester, proposé par les frères Trudel. Ce développement audacieux et novateur promet de revitaliser le quartier Saint-Roch tout en répondant aux besoins sociaux, économiques et environnementaux des résidents et commerçants locaux.

L'initiative se démarque par sa capacité à améliorer la sécurité, créer de nouveaux emplois, offrir des logements adaptés et réduire l'empreinte carbone grâce à sa proximité avec les transports en commun. Ce projet s'inscrit dans une vision d'avenir cohérente avec un urbanisme inclusif et durable.

Points saillants du projet

1. **Renforcement de la sécurité urbaine** : L'arrivée de nouvelles personnes créera une surveillance naturelle des lieux, rendant le quartier plus sécuritaire.
 2. **Création d'emplois locaux** : Le projet offrira des opportunités d'emploi pour les jeunes du quartier, stimulant le développement économique.
 3. **Soutien au commerce local** : L'augmentation de la densité renforcera les commerces de proximité, facilitant la consommation locale.
 4. **Réduction des émissions de gaz à effet de serre** : Ce projet s'aligne sur les objectifs de mobilité durable en favorisant les transports en commun.
 5. **Nouvelle source de revenus fonciers** : Ces revenus pourront financer des services d'aide pour les populations vulnérables.
 6. **Diversification des services** : L'arrivée potentielle d'un nouvel épicer permettra une concurrence saine et une réduction des prix alimentaires.
 7. **Logement abordable** : Avec déjà 30 % de logements à prix modique dans le quartier, le projet évite l'embourgeoisement (gentrification) tout en soutenant les travailleurs locaux.
 8. **Gestion logistique optimisée** : L'exemple de grandes villes comme New York montre que des bâtiments denses peuvent coexister avec une logistique efficace.
 9. **Densification du centre-ville** : Ce projet optimise l'espace urbain, dynamisant l'activité économique et sociale.
 10. **Amélioration de la qualité de vie** : Une ville propre et bien aménagée encourage le respect et la sécurité des lieux.
 11. **Stationnement souterrain** : La création de stationnements en sous-sol favorisera l'ajout d'espaces verts en surface.
 12. **Logements adaptés aux besoins actuels** : L'offre de 3 ½ répond à la demande croissante de logements pour personnes seules à Québec.
 13. **Architecture en escalier** : Le design proposé s'intègre harmonieusement dans le paysage urbain existant.
-

Guy Dionne
565, rue du Parvis
Québec, Québec G1K 9G5
23 octobre 2024

Mémoire d'un citoyen ordinaire sur le projet de l'îlot Dorchester

Recommandations

1. **Toitures végétalisées** : Favoriser la biodiversité et réduire l'absorption de chaleur.
2. **Interdiction des murs aveugles** : Garantir un environnement urbain sûr et attrayant.
3. **Limiter les locations de type Airbnb** : Préserver la qualité de vie des résidents permanents.
4. **Optimisation des débarcadères** : Réduire leur impact sur la vie de quartier.
5. **Préservation du patrimoine** : Assurer une intégration harmonieuse avec les bâtiments historiques.
6. **Intégration artistique** : Promouvoir la culture pour renforcer l'identité du quartier.
7. **Diversité architecturale** : Encourager des formes et hauteurs variées pour une skyline attrayante.
8. **Densification autour des transports publics** : Limiter la dépendance à la voiture et revitaliser les espaces urbains.
9. **Développement de « villages verticaux »** : Favoriser une mixité d'usages dans chaque immeuble pour soutenir l'interaction sociale.
10. **Gestion de la densité** : Assurer un équilibre entre densité et qualité de vie, comme l'illustrent les succès urbains de Londres.

Conclusion

Le projet de l'îlot Dorchester est une opportunité de modernisation et de transformation pour le quartier Saint-Roch. En s'appuyant sur des stratégies éprouvées d'urbanisme, cette initiative permettra de renforcer la sécurité, soutenir l'économie locale, promouvoir la mixité sociale et encourager une mobilité durable. Par une approche réfléchie et inclusive, ce projet aspire à faire de Saint-Roch un quartier dynamique, sécuritaire et prospère, au bénéfice de l'ensemble des citoyens.

Contact presse :

Guy Dionne
565, rue du Parvis-
Québec, Québec -G1K 9G5
418-524-0578

Mémoire déposé auprès de la Ville de Québec
Projet de requalification de l'Îlot Dorchester

Par

Luc Valiquette
330, rue de Ste-Hélène, app 304
Québec, Qc. G1K 3L7

27 octobre 2024

Introduction

Je vis au 330 rue de Sainte-Hélène depuis juin 2007 (édifice Du roulement à billes ou RAB).

Mon expérience en évaluation environnementale et en développement durable et en lutte contre la pauvreté et l'exclusion sociale

J'ai travaillé pendant 25 ans à la Direction de l'évaluation environnementale du ministère de l'Environnement du Québec. J'ai évalué les impacts de nombreux projets pour ce ministère, et ai été porte-parole du ministère à de nombreuses audiences publiques menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

J'ai aussi été Officier de développement durable du ministère de l'Économie du Québec pendant une dizaine d'années.

J'ai fait, à mon compte, de la coopération internationale en évaluation environnementale ou en développement durable (une trentaine de missions en Afrique ou en Amérique centrale. J'ai aussi dispensé durant ma carrière une quarantaine de charges de cours en évaluation environnementale, dont près de 30 pour l'INRS-ÉTÉ, institution qui est aussi voisine de l'îlot Dorchester.

Enfin, de 2007 à 2018, je fus membre du CA de l'Accorderie de Québec et, pendant quelques années, de celui de la Fondation Saint-Roch, organisme créé en 1998 en lien avec l'itinérance au centre-ville de Québec. Je suis président fondateur de la Coopérative Notre-Dame-de-Jacques-Cartier (l'église du Clocher penché), qui héberge des organismes d'art et de lutte contre la pauvreté.

Le processus de consultation du groupe Trudel et celui de la Ville sur le projet de l'îlot Dorchester

Je me dois de féliciter le groupe Trudel, et aussi la Ville, pour la qualité du processus d'information et de consultation auquel j'ai participé en 2024 :

- J'ai participé à deux séances de consultation dédiées aux résidents du RAB, faites par le groupe Trudel, fin mai 2024 et mi-octobre 2024;
- J'ai participé à la séance du 23 octobre organisée par la Ville.

Les commentaires que nous avons fait au groupe Trudel ont été largement pris en compte. D'une rencontre à l'autre, le projet est modifié, amélioré. Les représentants du groupe Trudel ont offert une attitude d'écoute, respectueuse des points de vue divergents exprimés durant ces soirées. Et ça, tous les résidents du RAB à qui j'en ai parlé sont d'accord, peu importe leurs avis sur le projet.

La Ville a aussi insisté pour garantir un climat d'échanges respectueux, lors de la rencontre du 23 octobre 2024.

Les impacts du projet

Selon les propos tenus lors des soirées de consultation, les gens du RAB trouvent que le projet est beau. Le principal point d'achoppement est la hauteur de l'édifice de 20 étages le long du boulevard Dorchester. Le 23 octobre, certains citoyens ont aussi fait part de l'impact visuel à partir de la haute-ville.

Ma première réaction face au projet, en mai dernier, fut positive. Bien sûr, j'allais perdre la vue que j'aie sur les bâtiments de la rue Saint-Vallier, le long du stationnement, mais je trouvais que les impacts positifs l'emportaient largement sur les impacts négatifs du projet.

1. Impacts dans le voisinage :
 - a. Positifs (dont bénéficieront notamment les proprios du RAB, mais aussi nos voisins du secteur :
 - i. Réponse aux besoins des résidents du quartier : épicerie à grande surface (ça pourrait être bénéfiques aussi pour les résidents des quartiers voisins), nouveaux commerces potentiels (garderie, quincaillerie, SAQ ...);
 - ii. Ajout de parcs, surtout dans Place des tanneurs et au coin Saint-Vallier est et rue Caron, près des commerces et résidences Gutenberg. La place des Tanneurs telle que planifiée est assez large et verdie pour devenir attrayante, surtout si on y associe des thématiques culturelles et historiques, en plus des cafés;
 - iii. Verdissement : façades et toits d'immeubles et plantations d'arbres (créer un effet d'entraînement auprès des institutions du secteur) ?
2. Impacts sociétaux : je pense ici à :
 - a. la crise du logement, qui est sévère à Québec. Notamment, ce projet poursuit des objectifs d'accès au logement pour les clientèles moins nanties, d'abord avec des coûts de loyers moins élevés que dans d'autres secteurs de la Ville, puis en réservant 15% des unités à louer à des logements abordables, certains admissibles au programme PSL. Cet impact, permettre de se loger, dépasse grandement, en importance, la majorité des autres impacts du projet : on parle ici de besoins fondamentaux, de base : **se loger**. Si on veut une société plus durable, on doit répondre d'abord aux besoins des générations actuelles, et celui-là est criant!
 - b. l'ajout de richesse : l'ajout de quelques 400 logements additionnels dans le secteur et d'un hôtel, ce n'est pas rien. Saint-Roch a grandement besoin d'ajout de richesse. Je pense ici à l'apport de ces résidents et

- touristes comme consommateurs, à la création d'emplois dans les commerces du secteur, comme ceux de la rue Saint-Joseph;
- c. l'ajout d'activités économiques et de richesse va dans le bon sens par rapport à **favoriser une meilleure intégration de l'itinérance** dans la communauté;
 - d. aux changements climatiques, le projet peut contribuer à combattre les îlots de chaleur, par un verdissement accru du secteur. On pourrait questionner les représentants de Trudel sur l'opportunité de partenariats avec les institutions environnantes pour un verdissement accru du secteur.

Certains impacts sont négatifs, ou discutables : je pense à ceux de la période de construction (bruit et poussières (ce sera le cas pour un projet sans modification du PPU). Je pense aussi à :

- a. la hauteur de l'hôtel : les représentants du groupe Trudel nous ont indiqué, en mai et en octobre, qu'il n'y avait pas de marge de manœuvre économique pour baisser la hauteur du projet le long de Dorchester. Les arguments qu'ils ont amenés sont principalement que, par rapport à 2017, quand le PPU actuel a été adopté, les coûts de construction ont augmenté de 50%. C'est énorme comme différence.
- b. L'ensoleillement : le 23 octobre, on nous a présenté les simulations montrant la différence entre le projet avec 20 étages le long de Dorchester, et un projet possible si le PPU demeurerait inchangé (10 étages). Les différences sont minimes. En fait, j'étais convaincu que, pour les voisins de l'îlot Dorchester, la majorité des impacts négatifs du projet seraient déjà subis avec un projet à 10 étages et que l'ajout des étages supplémentaires (du 11e au 20e étage) ne changerait que peu l'importance des impacts négatifs. Les simulations sur l'ensoleillement faites pour un projet sans modifier le PPU et un projet avec PPU modifié permettant 20 étages me confirment cette perception. On peut même penser que le réfléchissement du soleil pourrait améliorer la luminosité des galeries du RAB. (Notez que la construction de Beenox, à ma surprise, a amélioré l'ensoleillement dans mon condo du RAB, à cause des matériaux réfléchissants du Beenox).
- c. aux percées visuelles : le 23 octobre, certains citoyens ont parlé de l'impact du projet sur des percées visuelles à partir du quartier Saint-Jean-Baptiste. Je suis un habitué de la côte Badelard. Je suis retourné, le 24 octobre, voir les lieux pour mieux apprécier l'impact des 20 étages sur le point d'observation. Cet impact me semble assez limité. Oui l'Hôtel sera visible de certains points de vue, surtout du côté à l'est de l'ascenseur (les boisés à l'ouest de la côte Badelard camoufleront en grande partie l'édifice de 20 étages). Le groupe Trudel s'est engagé le 23 octobre à vérifier cet aspect, mais il m'apparaît déjà que l'impact est minime, touchant relativement peu de citoyens. On ne perdra pas

vraiment la vue sur les montagnes : de certains points de vue limités en nombre, il suffit de marcher quelques pieds pour voir les montagnes. Si on est sur le Mont-Royal à Montréal, on voit le centre-ville, il obstrue en partie le fleuve Saint-Laurent, mais on voit toujours le fleuve, il suffit de détourner le regard. Cet impact sur les percées visuelles est sans commune mesure avec les impacts positifs du projet, surtout l'offre de logements dans le contexte actuel.

Conclusion

Je crois que les impacts positifs directs du projet l'emportent largement sur les impacts négatifs, à ce stade.

Le processus de consultation de la Ville pourrait permettre d'améliorer la conception du projet et son insertion dans le milieu. Il faudrait faire attention à ne pas perdre tous les aspects positifs du projet. Le PPU ne doit pas être modifié à la légère, mais quand les conditions changent, il faut réévaluer nos outils d'aménagement. Et nos descendants, dans 20 ans ou 50 ans, feront de même, pour adapter le développement aux réalités d'alors.

À Saint-Roch, on est au centre-ville de Québec. Compte tenu des besoins actuels de la société, on doit penser densification du centre-ville, pour diminuer les impacts associés à l'étalement urbain, et contribuer autant que possible à la réponse à la crise du logement que nous vivons.

Pour prendre une décision sur le changement du PPU, les impacts du projet du groupe Trudel devraient être comparés, au plan méthodologique, aux impacts d'un autre développement domiciliaire où il n'y aurait pas de modification du PPU. Aurait-on autant de loyers à des coûts aussi bas, à un MAXI, à une Place des Tanneurs avec accès aux personnes à mobilité réduite, à autant d'espaces verts?

Luc Valiquette
330 rue de Saint-Hélène
G1K 3L7

Mémoire – Consultation sur le projet à l'Îlot Dorchester

Le promoteur du projet à l'îlot Dorchester a demandé des changements de zonage majeurs pour un projet ne respectant pas le PPU Saint-Roch. Ces changements incluent notamment un demande de réduire l'air verte au sol de 20%, ainsi que d'augmenter de jusqu'à 10 étages supplémentaires un des bâtiments.

J'écris ce mémoire dans le but de demander à la Ville de Québec d'utiliser la demande de changement de zonage du promoteur de l'Îlot Dorchester comme un levier pour en faire un projet qui correspond à sa vision, ainsi que d'utiliser tous les autres leviers à sa disposition pour y arriver.

La Ville de Québec met beaucoup d'efforts à améliorer la mobilité durable. Pour y arriver, il est essentiel que la Ville utilise tous les leviers à sa disposition, dont la limitation des nouveaux stationnements. En ce sens, la Ville ne peut pas laisser aller la construction de 550 stationnements à l'îlot Dorchester, au cœur du centre-ville, ce serait une incohérence totale. On s'enfoncerait encore plus dans la dépendance à l'auto et on se passerait d'un levier aussi rare que significatif pour la mobilité durable.

Il est essentiel que l'Îlot Dorchester devienne un espace sans voiture. Ce n'est pas une simple opportunité, c'est un devoir de la Ville de se servir de ce levier à sa portée de main pour la mobilité durable.

Chaque nouvelle voiture est une voiture de trop

C'est connu, les voitures amènent de la pollution, du bruit, des dangers pour les piétons et les cyclistes et de la congestion. Dans le cas de l'îlot Dorchester, ces nuisances s'ajouteraient à un secteur ayant déjà une forte présence automobile et où il y a plusieurs aménagements dangereux, surtout sur Dorchester devant l'escalier du Faubourg et la côte d'Abraham au coin de la Côte Sainte-Geneviève. Quiconque passant par là régulièrement y a été témoin d'accidents ou de quasi accidents, il y en aurait plus si on augmentait le nombre de voitures dans le secteur. La rue Saint-Vallier est aussi déjà très congestionnée à l'heure de pointe, ce qui pourrait être un irritant supplémentaire pour les automobilistes se déplaçant déjà au centre-ville.

Lors de la séance d'information du 23 octobre 2024, le promoteur s'est vanté d'avoir un ratio moins grand de stationnements par logement qu'ailleurs. Or, cet argument est bidon, car les impacts de la voiture ne sont pas proportionnels, ils sont cumulatifs et se compte en nombre de voitures, pas en ratio par logement. En construisant des stationnements, on amène de nouvelles voitures, on amène avec elles des nuisances qui se cumulent à la situation existante, c'est un ajout, tout simplement. Grâce à une densité urbaine forte et une accessibilité à divers modes de transport alternatifs, Saint-Roch est un des meilleurs endroits au Québec pour vivre sans voiture. Il n'y a aucune raison d'augmenter les nuisances causées par les voitures, aucune.

De plus, il est important de souligner qu'il existe déjà de nombreux stationnements dans ce secteur. Il y en a même plusieurs sur la rue Dorchester à quelques pas de l'Îlot du même nom. Certains se démarquent par leur inutilisation, le promoteur pourrait même se porter acquéreur d'une d'entre eux s'il le souhaitait vraiment. L'ajout de nouveaux stationnements dans ce contexte est donc injustifiable.

Moins de stationnements, plus de logements et moins cher

Une des priorités de la ville est de construire une grande quantité de logement, rapidement. La Ville veut augmenter l'offre de logement et par conséquent baisser les prix, ou du moins freiner la hausse. Cette approche a un obstacle majeur : le logement de luxe. Le stationnement au centre-ville, c'est du luxe. Selon plusieurs études, chaque case de stationnement souterrain tel que proposé dans le projet peut coûter jusqu'à 50 000\$ et augmenter significativement le prix des logements. Ainsi, si la ville veut atteindre ses objectifs d'abordabilité, elle a tout intérêt à interdire ou faire pression pour qu'il n'y ait aucun stationnement dans le projet. En interdisant ou en réduisant les stationnements, les coûts de construction peuvent être diminués, rendant ainsi les logements plus accessibles.

Le 23 octobre, le promoteur a reconnu que les stationnements "ça coûte cher", il a même présenté un scénario de projet visant à limiter les coûts de son projet (celui qui se conformait au PPU) dans lequel le stationnement souterrain était retiré. Ainsi, le promoteur reconnaît que le stationnement souterrain n'est pas essentiel et qu'il augmente le prix du projet.

Est-ce vraiment impossible de développer un projet qui respecte les règles?

Le promoteur propose aussi de faire un hôtel, d'ailleurs une grande partie des stationnements sont liés à l'hôtel. Pourquoi faire un hôtel à la place de logements? Si la crise est telle qu'on accepte des dérogations, alors que le PPU est le fruit de consultations citoyennes, on ne devrait pas accepter que ces dérogations prennent place pour autre chose que nos priorités collectives.

Le promoteur soutient qu'il serait impossible de rentabiliser son projet dans le cadre du PPU et que l'hôtel est un élément essentiel à la rentabilité du projet. Or, de nombreux citoyens mentionnent dans le groupe Facebook de Saint-Roch que des promoteurs dans Saint-Jean-Baptiste et dans Montcalm ont soutenu cet argument, puis face à un refus, ils ont tout de même fait le projet, bref ils avaient menti. De plus, le promoteur n'a pas fait la démonstration qu'il tentait de réduire les coûts de son projet en proposant de retirer le stationnement souterrain, on peut donc douter de sa volonté à réellement construire du logement et douter de ses prétentions qu'il est impossible de construire un projet qui respecte le PPU.

Considérant cet historique, je demande à la Ville de considérer cet argument comme faux, jusqu'à preuve du contraire. Si la ville adhère à cet argumentaire, ce sera de lourdes conséquences, autant sur le projet que sur le reste de la Ville. D'un côté, on se retrouverait avec un hôtel à la place de logements, mais surtout cela signifierait qu'il n'est plus possible de développer les terrains dans Saint-Roch en respectant le zonage du PPU.

Dans l'absence de cette démonstration de la Ville, on risque d'avoir un promoteur qui nous force la main sous de fausses prémisses.

Ainsi, je demande à la Ville de donner l'heure juste à la population et de faire une évaluation de la validité des prétentions du promoteur concernant l'impossibilité de développer un projet rentable qui respecte le PPU. Dans le cas contraire, la Ville devrait se rendre à l'évidence que le PPU n'est pas à jour et déclencher un processus de révision.

L'épicerie bon marché, un argument populiste contreproductif

On souhaite tous et toutes payer moins cher notre épicerie dans un contexte inflationniste, c'est compréhensible. Cependant, une épicerie grande surface n'est pas souhaitable si ça tue les services de proximité et force les gens à s'acheter une voiture pour faire leur épicerie. La solution à ce problème n'est pas d'interdire une épicerie à cet endroit, la solution est d'y empêcher la construction de stationnements. Ainsi, on évite le problème de la clientèle qui pourrait s'y rendre en voiture et donc changer leurs habitudes de leur commerce de proximité. Sans stationnement, cet effet est annulé.

Une épicerie sans stationnements, c'est possible et souhaitable. Il y a plusieurs épiceries sans stationnements à Québec, Marché tradition sur Saint-Joseph, plusieurs épiceries sur St-Jean, dont l'épicerie Richelieu (anciennement Intermarché) et le Métro sur l'avenue Cartier. D'ailleurs, l'Îlot Dorchester se situe géographiquement au milieu de toutes ces épiceries sans stationnements et nuirait à la rentabilité de chacune d'entre elles. Ces épiceries de proximité sont essentielles pour la mobilité durable. Une personne sans voiture ne peut pas parcourir une grande distance régulièrement pour faire son épicerie, c'est un grand facteur permettant de limiter le nombre de déplacements en voitures.

Ainsi, un Maxi à cet endroit serait tout simplement nuisible. Le promoteur s'appuie sur la misère des gens à se nourrir de façon abordable, mais en réalité, cette épicerie grande surface risque de causer plus de tort que de bien.

Conclusion

Le maire a récemment signé la préface d'un livre intitulé *Des quartier sans voitures*, c'est le moment de mettre en pratique cette idée. Il n'aura peut-être jamais de meilleure opportunité pour transformer cette idée en action que celle offerte par le projet de l'Îlot Dorchester. En interdisant la construction de nouveaux stationnements, la Ville enverrait un signal fort en faveur de la mobilité durable qu'elle défend.

Anthony Cadoret, résident de Saint-Jean-Baptiste

La dimension patrimoniale des vues et des panoramas de Québec (mémoire
présenté à la ville de Québec dans la cadre de la consultation au sujet de l’îlot
Dorchester)

Par Marc Grignon (résident du quartier Saint-Roch)
Octobre 2024

Introduction :

Le projet architectural présenté par le groupe Trudel le 23 octobre 2024, lors d'une « Activité de participation publique » organisée par la Ville de Québec, réussit à intégrer de multiples préoccupations citoyennes, mais il pose un problème sérieux en ce qui concerne les hauteurs des immeubles proposés avec, en particulier une tour de 20 étages dans la partie est du site, en bordure de la rue Dorchester. Le fait que l'immeuble sur la rue Dorchester reste fixé à 20 étages depuis les premières présentations publiques faites en juillet dernier malgré les réticences exprimées par plusieurs citoyens m'amène à une appréciation négative de la proposition dans son état actuel. Cela dit, le processus de consultation me laisse quand même espérer que cette proposition pourra être modifiée et améliorée, surtout si la Ville de Québec reconnaît la valeur du PPU concernant le secteur et le soutient sinon dans le détail, au moins dans son esprit.

Le problème :

Sur le site de l'îlot Dorchester, le *PPU Secteur sud du centre-ville Saint-Roch* (2017) fixe un gabarit de construction qui augmente d'ouest en est pour atteindre une hauteur maximale (incluant la « surhauteur ») de 33 mètres (carte 14, page 62), alors que le « Projet Trudel » exigerait un cadre réglementaire autorisant 20 étages, soit une hauteur de 62 mètres.¹

Bien que les parties hautes de l'immeuble en question soient traitées de manière à tempérer l'impact visuel pour un observateur situé au niveau du sol grâce à un changement de matériau, l'impact général de l'immeuble dans le paysage général de la ville de Québec ne serait pas significativement amoindri. Par exemple, les données et les images présentées portent à croire que l'immeuble va obstruer la vue du paysage au nord et à l'ouest dans plusieurs secteurs du quartier Saint-Jean-Baptiste, notamment depuis le belvédère au sommet de l'escalier du Faubourg et que réciproquement, il va couper la vue du coteau Sainte-Geneviève (la « falaise ») et de la haute-ville, incluant l'église Saint-Jean-Baptiste, depuis tout le secteur en contrebas. A notre avis, ceci constituerait un impact majeur inacceptable dans le panorama et les perspectives visuelles de la ville de Québec, compte tenu sa topographie unique.

Pourtant, quand on considère ce qui est dit dans le « PPU Secteur sud du centre-ville Saint-Roch », les vues en question devraient être protégées en tant qu'éléments urbains caractéristiques. La carte 6 (p. 20) donne un inventaire de ces vues : celle qui se déploie à partir de la rue Saint-Réal et du belvédère au sommet de l'escalier du Faubourg vers le nord et vers l'ouest est clairement identifiée comme constituant un « PANORAMA REMARQUABLE ». En effet, les points de vue offerts tout le long de la rue Saint-Réal sont parmi les plus spectaculaires que l'on peut trouver du côté nord-ouest de la haute-ville. Les deux images suivantes illustrent ce dont il est question. Et le PPU mentionne clairement parmi ses

¹ Selon la présentation donnée par la Ville de Québec le 23 octobre 2024.

stratégies celle de « [p]réserver les perspectives visuelles d'intérêt lors des choix d'implantation des bâtiments » (p. 43).

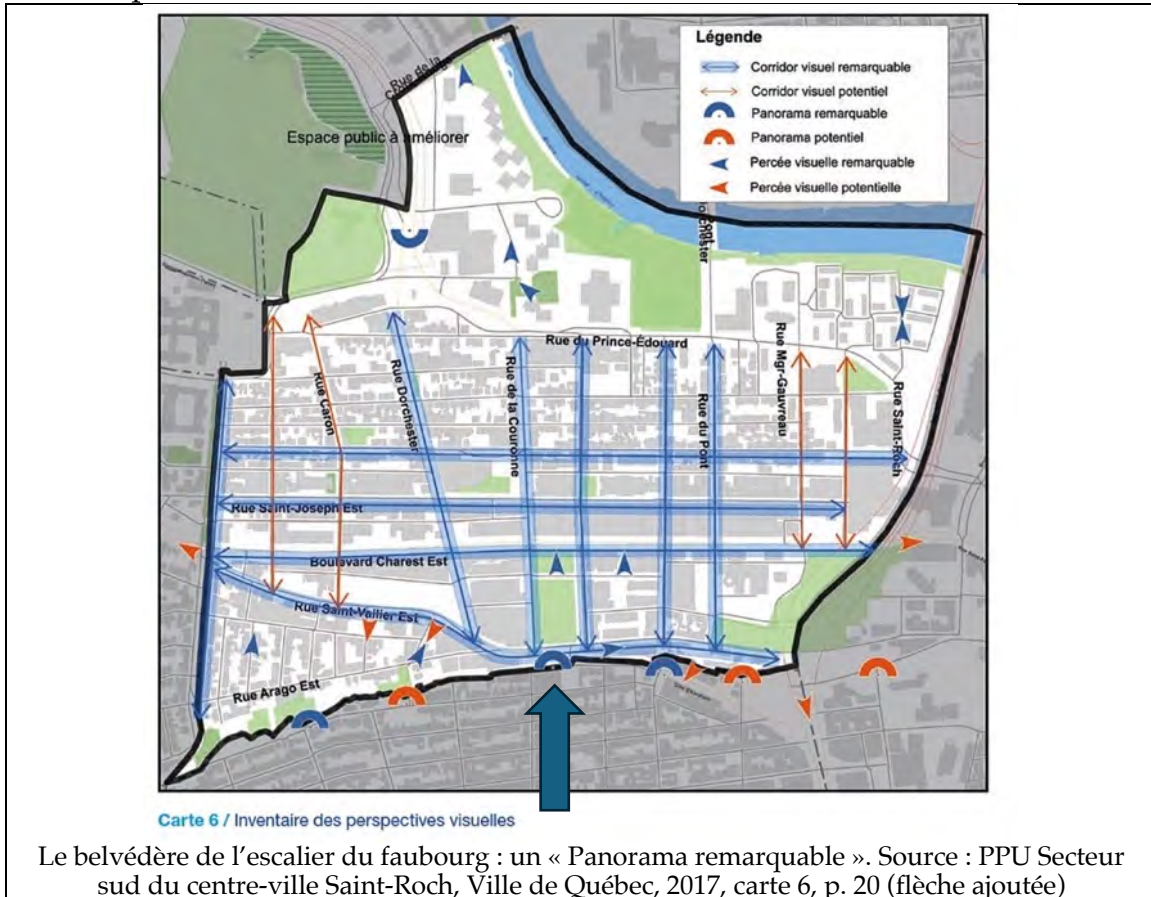


Vue vers l'ouest depuis la rue Saint-Réal, près du belvédère de l'escalier du Faubourg (photo MG)



Vue vers la haute-ville et le quartier Saint-Jean-Baptiste depuis l'intersection Saint-Joseph/Dorchester (photo MG)

Ci-dessous, la carte 6 du « PPU Secteur du centre-ville Saint-Roch » (nous avons ajouté la flèche pointant la rue Saint-Réal et l'escalier du Faubourg) reconnaît explicitement le caractère remarquable des vues qui se déploient vers le nord et l'ouest à partir de la rue Saint-Réal.



Par comparaison, on peut facilement affirmer que ces vues sont tout aussi importantes pour les quartiers Saint-Roch et Saint-Jean-Baptiste que les vues vers l'est, le fleuve et l'île d'Orléans depuis la rue des Remparts pour le secteur Vieux-Québec. La protection de ces vues est donc essentielle si l'on veut conserver et mettre en valeur le caractère unique de Québec dans le secteur des faubourgs Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch.

Ajoutons que, d'un point de vue historique, ces vues sont de véritables artéfacts urbains, c'est-à-dire qu'elles sont le résultat de choix et d'aménagements urbains mis en œuvre au fil des années, des décennies et des siècles. Comme nous avons tenté de le démontrer ailleurs, elles trouvent pour la plupart leur origine dans le travail d'artistes et de peintres topographes qui se sont intéressés aux paysages incomparables de la ville de Québec et qui les ont mis en évidence dans leurs œuvres.² En ce sens, l'escalier du Faubourg est un véritable dispositif visuel conçu en fonction du paysage qui se déploie devant le quartier Saint-Jean-Baptiste³.

Problème connexe

Nous aimerions aussi attirer l'attention sur un problème connexe. Selon le sommaire décisionnel GT2024-432 du 16 septembre 2024, la pointe de l'îlot Dorchester fait partie d'une zone plus grande qui s'étend de l'autre côté de la rue Dorchester, jusqu'aux rues de la Couronne à l'est et de Sainte-Hélène au nord (contrairement à ce que décrit la diapo 19 de la présentation du contexte règlementaire le 23 octobre). Cette zone étant considérée comme un tout, il semble que la modification demandée pour la zone 12034 Mc s'appliquerait automatiquement à l'ensemble—si nous comprenons bien les règles d'urbanisme. Ceci voudrait dire qu'une hauteur totale de 62 mètres serait *de facto* autorisée jusqu'à la rue de la Couronne, donc directement devant l'escalier du Faubourg et une section importante de la rue Saint-Réal, à moins qu'une mesure particulière ne vienne contenir la modification à l'intérieur du site de la tour envisagée par le groupe Trudel. La crainte d'un mur d'immeubles de 62 mètres érigé devant le quartier Saint-Jean-Baptiste, exprimée par certains citoyens pendant la période de questions et commentaires du 23 octobre, apparaît donc totalement justifiée.

² Voir les articles suivants: Marc Grignon, « Ouvrir les yeux sur Saint-Roch – perspectives visuelles (partie 1) », Internet : *Mon Saint-Roch*, www.monsaintroch.com, publié le 3 mars 2015; Marc Grignon, « Ouvrir les yeux sur Saint-Roch – perspectives visuelles (partie 2) », Internet : *Mon Saint-Roch*, www.monsaintroch.com, publié le 4 mars 2015; Marc Grignon, « Québec et son image: une perspective historique », dans Eve Cadieux, dir., *6 Émissaires. Québec réinventée par la photographie actuelle*, Québec, VU et Commission de la capitale nationale, 2008, p. 27-37; Marc Grignon, « Comment s'est faite l'image d'une ville : Québec du XVII^e au XIX^e siècle », dans Lucie K. Morisset et al., dir., *Ville imaginaire. Ville identitaire. Échos de Québec*, Québec, Nota Bene, 1999, p. 99-117.

³ Voir Réjean Lemoine, capsule historique sur l'escalier du Faubourg dans : Ville de Québec, « Découvrir les quartiers de Québec », « Escalier du Faubourg », en ligne : www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/quartiers/escaliers/escalier_faubourg.aspx

Référence à la tour Fresk

Un argument invoqué en appui au projet du groupe Trudel est la hauteur de la tour Fresk, qui constituerait un précédent justifiant d'autres immeubles de hauteur similaire dans le quartier dans Saint-Roch, y compris dans le secteur entre le boulevard Charest et le coteau Sainte-Geneviève. À notre avis, cet argument ne tient pas la route pour les raisons suivantes :

- La tour Fresk est considérablement plus éloignée du coteau Sainte-Geneviève que le site de l'îlot Dorchester, ce qui implique un rapport très différent à la topographie du lieu.
- Le contexte de Place Jacques-Cartier est très différent de celui de l'îlot Dorchester, avec le dégagement fourni par la place publique, d'une part, et la proximité de l'hôtel Pur, de l'hôtel Best Western et du Quebec Railway Building (ancien bureau d'arrondissement), d'autre part.
- Le simple fait que deux PPU distincts ont été développés pour le quartier—le PPU « L'entrée de ville du quartier Saint-Roch » qui inclut la place Jacques-Cartier, et le PPU du « Secteur Sud » où se situe l'îlot Dorchester—reconnait d'emblée la nature différente de ces deux secteurs.
- Le PPU Secteur sud comporte parmi ses objectifs celui de « [m]arquer le cœur du quartier en faisant de l'îlot de la Place Jacques-Cartier et de l'hôtel Pur l'endroit où l'on trouve la hauteur la plus importante dans l'ensemble du quartier, soit 60 mètres » (p. 39), et parle de gradation des hauteurs vers les secteurs de plus petit gabarit.

Situations comparables:

Ainsi, lorsqu'il s'agit d'identifier des situations comparables, il faut chercher ailleurs qu'à Place Jacques-Cartier et revenir en premier lieu sur les abords du Vieux-Québec. On n'autoriserait vraisemblablement pas de construction qui bloquerait la vue vers l'est devant la rue des Remparts. Il y a bien entendu l'ancien hôtel Dominion (aujourd'hui Germain) au 126, rue Saint-Pierre, premier gratte-ciel de Québec, datant de 1911, dont la hauteur dépasse légèrement celle du cap pour interrompre le paysage, mais c'est clairement un exemple qui n'autorise en aucune manière d'autres dépassements dans ce secteur.

Par ailleurs, il est aussi intéressant d'évoquer d'autres villes possédant un quartier ancien situé sur un promontoire. Regardons brièvement deux exemples : Carcassonne en France et Bergame en Italie.

Carcassonne :

La ville de Carcassonne dans le sud de la France est connue pour sa cité médiévale située sur une colline et entourée d'une enceinte fortifiée, restaurée par Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc à la fin du XIX^e siècle. La réglementation urbanistique la plus récente qui touche cette partie est le Plan local d'Urbanisme (PLU) de 2017. La cité médiévale se trouve dans la zone U1, elle-même divisée en trois secteurs : la cité, la bastide, les faubourgs. Cette zone est entourée presque entièrement de la zone U2 où la réglementation comprend un principe de « gestion des hauteurs selon les contextes », dont la norme varie de R+3 à R+5.⁴ Sans être spécialiste de la lecture des codes d'urbanisme, je ne crois pas me tromper en déduisant qu'à proximité du promontoire de la cité médiévale, la réglementation fait en sorte que la hauteur de construction permise ne puisse pas obstruer la perception des environs depuis les hauteurs de la cité médiévale, ni compromettre le caractère dominant de la cité sur les quartiers adjacents.



Carcassonne, vue générale de la cité médiévale. Photo Pierre-André Leclercq, 2012.
CC BY-SA 4.0. / Wikimedia Commons.

Bergame :

La ville de Bergame, située en Lombardie, fournit une autre comparaison intéressante pour réfléchir au cas de Québec car elle est aussi caractérisée par une ville ancienne, fortifiée à l'époque moderne (XVI^e siècle), située sur un promontoire déterminant une distinction entre deux zones : la *città alta* et la *città bassa* (haute-ville et basse-ville). Ici, un règlement d'urbanisme développé depuis les années 1930 limite de manière très stricte les hauteurs à proximité de la haute-ville afin d'en protéger la vue.⁵ Dans la photo ci-dessous, qui montre la haute-ville à partir de la Porta Nuova en basse-ville, la dénivellation entre les deux est clairement perceptible. Ceci n'est pas le fruit du hasard, mais le résultat de mesures de protection qui prennent en compte la topographie de la ville.

⁴ Ville de Carcassonne, « Plan local d'urbanisme —Rapport de présentation », 2017, chap. 5, p. 58-60, en ligne : <https://www.carcassonne.org/article-page/le-plan-local-durbanisme-2017>

⁵ Le premier plan d'aménagement de la haute-ville de Bergame a été développé et mis en place par le célèbre urbaniste Luigi Angelini, disciple de Gustavo Giovannoni, au début des années 1930.



Vue de la haute-ville de Bergame depuis la Porta Nuova
Photo St. Gera, 2006. CC BY-SA 2.5 / Wikimedia Commons

Conclusion

En reconnaissance du caractère unique et exceptionnel de la topographie de la ville de Québec, il nous apparaît essentiel de limiter les hauteurs des édifices à proximité du coteau Sainte-Geneviève à un niveau qui ne compromettra pas les panoramas importants et les percées visuelles significatives qui existent encore aujourd’hui depuis le quartier Saint-Jean-Baptiste. Ces caractéristiques paysagères font partie de l’espace public : elles s’offrent à tous les passants, résidents du centre-ville, promeneurs occasionnels, touristes, etc. Elles constituent donc un bien collectif—un patrimoine—absolument capital pour la ville de Québec. En ce sens, le PPU actuellement en vigueur pour le secteur sud de Saint-Roch établit selon nous la hauteur maximale acceptable dans la partie est de l’îlot Dorchester (zone 12034 Mc). Cette réglementation ne devrait pas être modifiée à la hausse.

Madame Mélissa Coulombe-Leduc

Membre du comité exécutif, responsable du patrimoine et de l'urbanisme
Ville de Québec

Monsieur Pierre-Luc Lachance

Membre du comité exécutif, conseiller municipal du district de Saint-Roch–Saint-Sauveur
Ville de Québec

Monsieur Daniel Leclerc

Conseiller en consultations publiques
Ville de Québec

Suite à l'imposante mobilisation citoyenne lors de la rencontre du 23 octobre dernier, je me permets de vous faire part de mes réflexions et mes préoccupations à l'égard du projet de réaménagement de l'îlot Dorchester, à titre de député de Taschereau à l'Assemblée nationale du Québec.

Tout d'abord, je tiens à souligner l'ouverture au dialogue dont a fait preuve le Groupe Trudel en lien avec le déploiement de son projet. Cette initiative témoigne d'une volonté de collaboration constructive et je reconnais que le Groupe Trudel est un acteur clé pour la densification de notre ville. Toutefois, l'ampleur de ce projet et les enjeux importants qu'il soulève pour le quartier exigent que la Ville de Québec demeure vigilante pour la suite des choses. Comme ce projet créera un précédent important pour le développement des quartiers centraux, il est impératif que la Ville assume un leadership dans ce dossier. Il s'agit d'une occasion de marquer le coup, de démontrer qu'à Québec, nous acceptons la densification, d'importantes modifications au PPU en vigueur, seulement si cela apporte plus de résilience pour notre communauté.

Par exemple, la diminution de la proportion d'aire verte au sol qui passera de 60 à 40% est inacceptable. Quoi qu'en disent les visuels du Groupe Trudel, le verdissement est crucial. Au-delà des îlots de chaleur qui peuvent être atténués en partie par le verdissement des toitures, le verdissement améliore la qualité de vie et le bon voisinage. Il est nettement plus difficile pour un passant de s'asseoir à l'ombre d'une toiture végétalisée...

Toujours dans un optique environnemental, la quantité de stationnements prévue actuellement - 550 alors que le stationnement initial n'en comptait que 300 - est aberrante. Alors qu'il nous faut collectivement et rapidement prioriser les transports collectifs et actifs, nous créerons de nouveaux enjeux de circulation et nuiront à la qualité de vie de ceux et celles qui choisissent justement le centre-ville pour son grand potentiel piétonnier!

Ces deux éléments devraient représenter des demandes fermes de la part de la Ville de Québec, mais la résilience n'est pas qu'environnementale, elle est également sociale. Les défis de cohabitation sont importants dans le quartier St-Roch et demeureront un enjeu prioritaire au cours des prochaines années. Il faudrait s'assurer de mettre en place des mesures de médiation

communautaire afin de soutenir le sentiment de sécurité de tous·tes : les nouveaux arrivants mieux nantis, mais également les personnes vivant en situation de vulnérabilité. Nous avons la chance de pouvoir compter sur l'expertise de L'Engrenage pour mener ce genre de démarche, nous pourrions penser à un levier de financement qui inclurait le Groupe Trudel.

Je salue le dialogue entre le Groupe Trudel et l'OMHQ afin d'établir un partenariat menant à l'instauration de PSL au sein de leurs complexes d'habitation. Cependant, il faudra être extrêmement vigilant au moment de renouveler les ententes quinquennales afin de s'assurer de leur pérennité. Je tiens à rappeler que cette mesure louable n'est nullement comparable à du véritable logement social.

Conscient que nous ne pouvons demander à des promoteurs privés de se substituer au gouvernement du Québec pour le développement du logement social, je tiens tout de même à souligner qu'il s'agit d'un des derniers terrains disponibles dans le quartier Saint-Roch.

Je salue la proactivité de la Ville de Québec qui met tout en place pour faciliter le développement de logements sociaux et je m'engage à talonner le gouvernement du Québec afin qu'il finance le plus rapidement possible la dizaine de projets qui n'attendent que le financement du PHAQ. Dans Taschereau comme ailleurs, la densification ne peut reposer que sur le développement par des promoteurs privés, il en va du bien-être de notre collectivité.

Je demeure disponible pour en discuter plus amplement.

Je vous prie d'agréer l'expression de mes salutations distinguées.

Etienne Grandmont
Député de Taschereau

Requalification de l'îlot Dorchester / Commentaires

En tant que résident de l'îlot des Tanneurs (à deux pas du projet), j'ai participé aux séances organisées au printemps, de même qu'à celle du 24 octobre. J'ai déjà formulé des commentaires et suggestions à monsieur David Chabot, directeur du Bureau du président à Trudel Corporation. À la suite de l'assemblée hybride et à la prise de connaissance des modifications apportées par le promoteur, voici mes nouveaux commentaires.

Sur le principe, je suis assez d'accord et favorable avec ce projet de développement, dont la planification et la conception ont été soigneusement menées de concert avec la Ville et les citoyens. La dernière version comporte de belles améliorations, notamment en ce qui a trait à l'insertion de plus de végétal sur les toitures. J'approuve de prime abord la proposition, quant aux volumes (nombre d'étages, les retraits dans les élévations) et à l'implantation proposés, avec tout de même quelques réserves, dont les principales sont les suivantes.

Ma plus importante réserve concerne la configuration de la tour : pour moi, elle manque véritablement d'une recherche architecturale faisant en sorte qu'elle soit à la fois plus attrayante, plus moderne et qu'ainsi elle se distingue et s'intègre mieux encore au paysage.* La dernière proposition du promoteur est un peu plus intéressante en ce qui a trait à la présence du volume surhaussé, notamment avec des retraits en façades et un jeu d'angles. Toutefois, cela fait en sorte que le volume bas paraît maintenant trop massif, avec sa brique foncée (Cette section basse est passée d'une dizaine d'étages à une douzaine; dans le secteur immédiat, le plus haut édifice comporte moins de 10 étages – si l'on compte le château d'eau : la manufacture d'Alfred-Eugène Marois). Encore une fois, à mon sens, il serait très important de poursuivre le travail de conception de la tour afin d'arriver à un résultat encore plus heureux et raffiné. Par exemple, pourquoi ne pas utiliser une brique de couleur plus claire pour la partie basse (une brique beige-ocre), dont on retrouve des exemples tout près, dont au Gecko et pour quelques édifices historiques de la rue De Saint-Vallier? Afin de minimiser à nouveau l'effet de masse, pourquoi ne pas moduler les surfaces avec des rythmes à l'horizontale? Ou encore, pourquoi ne pas utiliser carrément un matériau plus moderne pour l'ensemble de la tour, cela afin de créer une architecture plus originale et moderne?

Enfin, je m'interroge au sujet de l'élévation longitudinale du reste du projet, sur la rue De Saint-Vallier Est. Pourquoi des surfaces de brique couvrant l'ensemble des façades jusqu'au dernier étage alors qu'un autre matériau est utilisé sur les murs de

côté? N'y aurait-il pas lieu de moduler davantage ces façades, ici également, afin de réduire l'effet de masse, de lourdeur?

* Il y a un enjeu important qui a été souligné le 24 octobre : celui de la perception de la tour à partir de la haute-ville. Il faut être attentif afin que le volume surhaussé de la partie hôtel ne paraisse pas trop massif. Éventuellement, pourquoi ne pas proposer un verre miroir pour les murs rideaux?

Deux perspectives menacées : Sauvegarder les façades de la Dominion Corset et de la Manufacture Marois – Appel d'un résident de Saint-Roch.

L'Édifice de la Dominion Corset/La Fabrique et le bâtiment de la **Manufacture d'Alfred-Eugène Marois** sont deux trésors distincts du patrimoine industriel et architectural de Québec.

Chacune de ces structures témoigne de l'essor industriel de la ville au début du XX^e siècle, avec une architecture empreinte d'une élégance fonctionnelle qui a su traverser les décennies. Ensemble, ces édifices incarnent une époque où l'industrie et le design s'entremêlaient pour donner à Québec des bâtiments non seulement utiles mais aussi esthétiquement remarquables, symbolisant le riche héritage architectural de la ville.

Édifice de la Dominion Corset/La Fabrique

Établie en 1886 par Georges-Élie Amyot, La Fabrique, autrefois connue comme la manufacture de la Dominion Corset, produisait de la lingerie féminine destinée aux marchés internationaux, et ce, pendant près de cent ans. Sa façade, embellie par l'architecte Georges-Émile Tanguay après un incendie en 1911, a su capter l'attention pour sa qualité esthétique. Les façades sud et est, visibles depuis la rue Dorchester, créent une impression durable pour les piétons et les automobilistes, ajoutant une touche d'élégance historique au quartier.

La Manufacture d'Alfred-Eugène Marois

De son côté, l'ensemble immobilier, avec une entrée au 268, rue Arago Est, et une autre entrée au 291, rue Saint-Vallier Est, dessiné en 1914 par René-P. Lemay, constitue un exemple distinctif d'architecture industrielle. En 1913, Alfred-Eugène Marois, qui venait d'acquérir l'intégralité de cette propriété, y installe une nouvelle fabrique de chaussures en engageant Lemay pour élaborer une structure en brique sur cinq niveaux, avec un château d'eau remarquable de huit étages et une aile massive de six étages donnant sur la rue Saint-Vallier Est.

Formé aux États-Unis et spécialisé en architecture industrielle, Lemay se distingue par sa capacité à conjuguer robustesse fonctionnelle et beauté formelle. Ici, à Québec, on retrouve cette maîtrise dans d'autres de ses réalisations, notamment l'École technique du boulevard Langelier, un autre grand bâtiment de Saint-Roch. Les façades de la manufacture Marois, avec leurs pilastres et la disposition en retrait des fenêtres dans des panneaux de brique, traduisent une approche architecturale sobre et élégante. Cette conception évoque les palais de la Renaissance italienne, tels que le Palazzo Farnese à Rome. La magnifique maçonnerie en brique rappelle également les édifices de la Renaissance des villes du nord de l'Italie comme Parme et Ferrare, où la brique est dominante, tout comme elle était dominante chez nous à Saint-Roch. L'édifice figure parmi les plus beaux exemples d'architecture commerciale et industrielle de Québec.

Ces deux édifices, par leur envergure et leur qualité architecturale, enrichissent le paysage urbain et permettent aux résidents et visiteurs d'apprécier un patrimoine vivant qui témoigne de l'histoire riche de Québec.

Menace d'une tour de vingt étages

Cependant, le projet de construction d'une tour de vingt étages alignée sur la rue Dorchester menace de nuire à cette expérience unique. Une telle structure bloquerait la vue sur les façades de La Fabrique et du bâtiment de Lemay, privant ainsi la communauté et les visiteurs d'un accès visuel à ces symboles historiques de Québec. La rue Dorchester, bientôt transformée en artère à double sens reliant Québec vers le nord, perdrait également sa valeur esthétique.

Ce qui est particulièrement spectaculaire est la manière dont l'espace s'ouvre visuellement lorsqu'on traverse l'avenue Charest et emprunte la rue Dorchester en direction sud vers le Vieux-Québec, avec la façade de Lemay annonçant l'importance de cet espace liminal qui relie la Basse-Ville à la Haute-Ville. Si des plans pour une tour ou un bâtiment de quelque hauteur que ce soit sont réalisés le long de la rue Dorchester, l'occasion de vivre la grandeur de ce miracle urbain et esthétique sera perdue. De plus, l'ajout d'une tour créerait un effet de « canyon urbain » et pourrait entraîner un couloir venteux le long de l'axe nord-sud, affectant le confort des piétons et résidents.

Il serait donc pertinent que la Ville envisage de déplacer l'emplacement de cette tour prévue vers l'ouest, permettant ainsi la création d'un espace vert sur la rue Dorchester. Un tel recul n'affecterait ni l'hôtel ni le supermarché prévu, tout en préservant la visibilité unique sur ces joyaux architecturaux. Ce jardin offrirait également une vue privilégiée sur la façade élégante de l'INRS, prestigieuse institution qui incarne les valeurs et les ambitions de la société québécoise, et qui a été conçue en 2005 par GLCRM architectes, lauréate du Mérite d'architecture de la Ville de Québec. Cet aménagement préserverait également l'intégrité de L'École d'art de l'Université Laval, un autre symbole marquant des valeurs et de la culture québécoises. Cette initiative créerait un espace public bénéfique pour les résidents, harmonisant le développement urbain avec la préservation du patrimoine, et assurerait ainsi la pérennité de l'identité culturelle et de l'héritage historique de Québec pour les générations futures.

Références:

Ville de Québec. « Édifice de la Dominion Corset ». *Patrimoine et histoire – Saint-Roch*, Ville de Québec, www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/quartiers/saint_roch/interet/edifice_de_la_dominion_corset.aspx. Consulté le 26 octobre 2024.

Benoit, Jean, et Luc Noppen. « Fiche d'un bâtiment patrimonial : Manufacture d'Alfred-Eugène Marois. » *Patrimoine et histoire – Bâti*, Ville de Québec, 1996 et 2013, www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/bati/fiche.aspx?fiche=10254. Consulté le 26 octobre 2024.



**Mémoire citoyen déposé en suivi au projet de réaménagement
de l'îlot Dorchester par Trudel**

9 juillet 2024

Présentation de l'Engrenage St-Roch

L'Engrenage Saint-Roch est un organisme communautaire qui mobilise des personnes qui habitent et fréquentent Saint-Roch ou qui y travaillent, ainsi que des groupes communautaires pour réfléchir, échanger et agir collectivement, afin d'améliorer la qualité de vie dans le quartier. L'Engrenage regroupe cent quatorze membres, soit vingt-six organismes du secteur et quatre-vingt-huit individus. L'action de l'Engrenage se structure autour de trois champs d'action : l'aménagement durable, la cohabitation harmonieuse et la participation citoyenne. Chacun de ces champs d'action nourrit le regard de l'Engrenage sur le quartier et ses réalités dans une perspective distincte.

Retour historique sur l'îlot Dorchester et les démarches populaires

Depuis quelques décennies, le quartier St-Roch est le centre de nombreux projets d'aménagement de grande envergure. Ces différents projets de réaménagement ont suscité de nombreuses démarches de la part de citoyen·nes, qui se sont organisées afin de faire valoir leurs points de vue sur l'aménagement de leur quartier.

Autour de 2012-2013, un regroupement citoyen s'organise notamment lors des démarches de consultation pour le Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier St-Roch. À la fin de ce processus de consultation, la Ville de Québec adopte de nouvelles dispositions réglementaires au zonage permettant la construction entre autres d'une tour de 20 étages (60 mètres) aux côtés de la bibliothèque Gabrielle-Roy. Le sentiment de la population à la suite de la publication de ce PPU c'est qu'elle n'a pas été écoutée et que l'intérêt des promoteurs immobiliers a été priorisé aux dépens de celui des citoyen·nes.

Ainsi, lorsque la Ville propose de réfléchir à l'aménagement du reste de St-Roch dans le cadre du PPU de St-Roch Sud en 2014, qui inclut l'îlot Dorchester, des citoyen·nes s'organisent autour d'une nouvelle coalition, appuyée par l'Engrenage, pour faire valoir leurs points de vue sur l'aménagement du quartier. Ceci mène à la publication du Programme Populaire d'Urbanisme du quartier St-Roch secteur Sud. Ce document s'intéresse à de nombreux aspects, tels la mobilité, l'aménagement des espaces publics, le verdissement et l'implantation sur l'îlot Dorchester, pour laquelle Marc Boutin a produit un dessin représentant le souhait des citoyen·nes de cette coalition (voir annexe 1). Dans ce document sont repris 6 principes pour l'aménagement de cet espace qui ont été élaborés lors d'une rencontre citoyenne qui a eu lieu en amont de la rédaction de ce document.

6 principes à respecter pour l'implantation sur l'îlot Dorchester¹:

- Que ce terrain devienne une extension du quartier résidentiel situé au sud, entre la rue Saint-Vallier et la falaise, et non une extension du type de développement qu'on retrouve sur le boulevard Charest.

¹ Ces principes étaient d'ailleurs cités dans un article du journal Droit de parole de mars 2015 repéré à : <https://www.droitdeparole.org/2015/03/voir-la-ville-autrement-pour-en-finir-avec-le-plus-grand-stationnement-de-saint-roch/>

- Que les rues Narcisse-Belleau et Des Voltigeurs soient prolongées jusqu'à la rue Sainte-Hélène dans l'axe actuel de ces rues.
- Que le stationnement soit limité au stationnement sur rue pour éviter l'envahissement de l'automobile à l'intérieur des îlots.
- Qu'on favorise la mise en place de petites places publiques entourées de résidences (avec possibilité de commerces au rez-de-chaussée) à chaque extrémité du terrain.
- Que le terrain soit loti pour accueillir surtout des maisons de ville (mitoyennes) avec un maximum de quatre étages et des arrière-cours. Éviter les ascenseurs et les corridors.
- Que le terrain puisse accueillir un marché public (intérieur et extérieur) accessible surtout aux piéton·nes et aux résident·es de Saint-Roch.

En parallèle de cette démarche, Kevlar, propriétaire de l'îlot Dorchester à cette époque, poursuit une démarche auprès de la Ville pour qu'une tour de 10 à 20 étages (30 à 60 mètres) puisse être aménagée en front de la rue Dorchester. Par contre, face aux critiques citoyennes, Kevlar propose plutôt en 2016, avant la publication du PPU, un projet d'aménagement de 200 logements incluant un bâtiment de 9 étages (27 mètres) en bordure de la rue Dorchester. Ce projet sera plutôt bien reçu par la population.

Ainsi, la Ville publie enfin la version finale du PPU en 2017 reprenant essentiellement le gabarit du projet proposé par Kevlar en 2016. Il apparaît donc que le résultat de ce PPU, soit le cadre légal avec lequel Trudel doit composer, est un compromis entre deux visions d'aménagement pour ce secteur: celle des citoyen·nes proposant une extension de la morphologie urbaine du faubourg de l'îlot des Tanneurs et celle du promoteur immobilier de l'époque, Kevlar, souhaitant des bâtiments de plus fort gabarit. Finalement, Kevlar vend le terrain qui sera racheté plus tard par Trudel à la fin de 2022.

Mise en contexte des consultations

Entre le 27 et le 30 mai 2024, au cours de 4 rencontres de consultations citoyennes, un projet préliminaire d'aménagement est présenté par Trudel afin d'entendre les avis des citoyen·nes et de prendre connaissance des enjeux que soulèvent cette nouvelle implantation. Ces rencontres, appréciées par les personnes rejointes, étaient principalement à l'intention des résident·es du voisinage. L'Engrenage était présent à chacune de ces rencontres pour entendre les citoyen·nes et noter les préoccupations soulevées. Il convient aussi de noter qu'en amont de ces 4 rencontres, Trudel a aussi été en contact avec de nombreux·ses commerçant·es, organisations communautaires et groupes d'intérêt pour ce secteur, dont l'Engrenage, dès 2023, afin de nourrir leur vision d'aménagement. Encore une fois, cette démarche de dialogue avec le milieu est saluée.

La présence de l'Engrenage à ces rencontres a permis de catégoriser les commentaires soulevés en 5 thèmes: **le vivre ensemble et la cohabitation, le logement, le transport et la mobilité, l'environnement, et la morphologie des bâtiments**. Ces 5 catégories seront reprises dans le cadre de ce mémoire.

Pour s'assurer de bien porter les préoccupations citoyennes, l'Engrenage a aussi organisé une rencontre le 19 juin dernier, à laquelle ont pris part 27 personnes, dont plus d'une vingtaine résidant à l'Îlot des Tanneurs. La majorité des personnes présentes avait assisté à l'une des présentations du groupe Trudel et avait ainsi pu cheminer dans ses réflexions. Le but de cette rencontre était d'offrir un espace d'échange pour valider les préoccupations nommées lors des 4 rencontres citoyennes de Trudel, approfondir la réflexion sur le type d'aménagement souhaitée, mais aussi déterminer quelles seraient les prochaines étapes à entreprendre. Pour chaque préoccupation énoncée, les personnes présentes se prononçaient afin d'exprimer si elles partageaient celle-ci. Elles pouvaient aussi bonifier chacun des énoncés en ajoutant leurs propres réflexions.



Ce mémoire est donc le résultat d'une analyse collective des enjeux soulevés. Il ne représente pas spécifiquement l'opinion de l'Engrenage sur le projet, mais se veut être aussi fidèle que possible aux opinions et préoccupations exprimées par les citoyen·nes. D'ailleurs, pour s'assurer de refléter adéquatement les préoccupations exprimées, dans la semaine du 2 juillet, l'Engrenage a procédé à une validation du contenu de ce mémoire, à laquelle ont pris par 7 citoyen·nes ayant assisté à la rencontre.

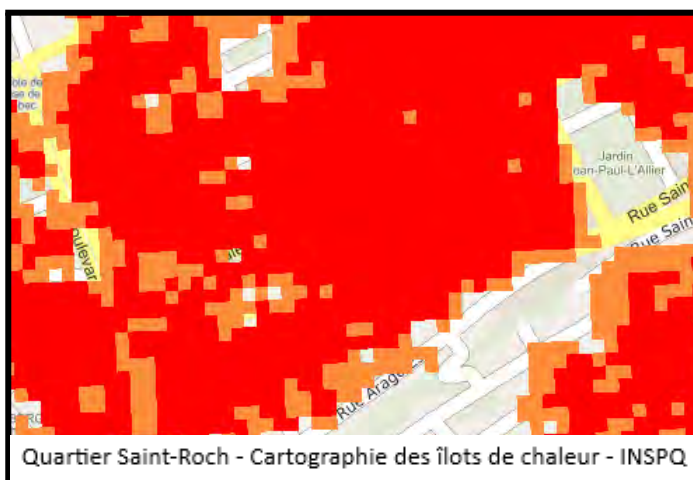
Actuellement, ce sont 21 résident·es du secteur avoisinant qui ont exprimé le souhait de s'impliquer activement dans la suite de la démarche. D'ailleurs, les personnes présentes ont exprimé l'attente que la Ville assume un leadership plus important dans ce dossier pour entendre et faire valoir le point de vue des citoyen·nes. Selon ces dernier·ères, étant donné

l'ampleur du projet, mais aussi l'ampleur des enjeux actuels qui touchent le quartier (îlots de chaleur, manque de verdissement, manque de logement à faible coût, trop grande présence de l'automobile, etc.), la Ville doit être proactive pour mettre de l'avant sa vision et les besoins du quartier. Surtout considérant que, depuis l'adoption du PPU, il y a une aggravation de la situation pour la plupart de ces enjeux et une plus grande conscience de l'urgence d'agir en matière de changement climatique.

Retour sur les consultations citoyennes

Environnement:

Sur le thème de l'environnement, les commentaires exprimés portaient essentiellement sur le verdissement proposé dans le projet présenté par Trudel. En effet, considérant la nécessité de s'adapter aux changements climatiques, le faible taux de canopée du quartier et le fait que St-Roch soit au cœur d'un îlot de chaleur, les citoyen·nes ont noté que le **verdissement proposé était insuffisant pour s'inscrire dans la lutte aux îlots de chaleur.**



De surcroît, il a été indiqué que **les arbres en fosse ne pourraient se déployer à leur plein potentiel.** Comme solution à ces deux enjeux, des citoyen·nes ont proposé d'aménager une marge de recul entre la rue et les bâtiments pour aménager une allée d'arbres le long de la rue St-Vallier Est entre Caron et Narcisse-Belleau dans des fosses continues, plus propices à la croissance des arbres. Aussi, en plus de l'aménagement des parcs, il a été indiqué qu'il serait possible d'accroître le morcellement de l'îlot et revoir la typologie des bâtiments pour permettre la plantation davantage d'arbres, incluant la possibilité d'en planter dans des cours intérieures. Enfin, il a été proposé de verdir le coin de la rue Ste-Hélène et Dorchester.

Toujours en lien avec le verdissement, il a été noté que **les arbres n'auraient pas leur effet d'apaisement en raison de l'ampleur des bâtiments.** Pour répondre à cet enjeu, les citoyen·nes ont noté l'importance que les surfaces des bâtiments soient verdies par des plantes grimpantes afin que de la végétation soit visible de la rue pour tout le monde, sans que toutefois cela



devienne une alternative au point précédent concernant la plantation d'arbres. En effet, cette solution se doit être en complémentarité avec la plantation d'arbres à grand déploiement, lesquels sont essentiels.

Par rapport aux vents, il a aussi été soulevé que **les bâtiments de grande hauteur pourraient créer des couloirs de vent, particulièrement sur Dorchester**. Pour répondre à cet enjeu, il a été mentionné que cet aspect devait être considéré dès la conception du bâtiment. En effet, la morphologie du bâtiment a un impact significatif sur le potentiel ou non de créer un couloir de vent. De plus, il a été aussi mentionné que **les bâtiments dans leur configuration actuelle feront barrière aux vents provenant du Nord-Est**. Bien que n'étant pas les vents dominants, ce sont ceux qui apportent de la fraîcheur pour les gens habitants l'îlot des Tanneurs. Ainsi, il serait possible d'accroître le morcellement des immeubles pour permettre une meilleure circulation du vent sur l'ensemble de l'îlot, ce qui permettrait également de réduire les effets des îlots de chaleur.

Également, des **questionnements ont été soulevés entourant le type de toits verts qui seront aménagés**. En effet, des citoyen·ns ont noté que des toits verts non intensifs n'ont pas le même effet pour la lutte aux îlots de chaleur et, qu'à terme, les toits verts standards ont tendance à s'assécher et ne plus jouer de rôle sur la chaleur ambiante. Le fait que des toits verts soient envisagés est toutefois salué.

Plus marginalement, des commentaires ont été soulevés par rapport à **l'impact sur l'ensoleillement** particulièrement pour les personnes habitant à proximité du bâtiment, surtout du côté de Ste-Hélène.

Vivre ensemble et cohabitation

De nombreux citoyen·nes ont exprimé des préoccupations concernant le fait qu'avec ce projet il y aura **forte croissance de la population du quartier (7 à 10%) et que ceci pourrait avoir un effet de gentrification dans le quartier**. En effet, considérant ce qui a été présenté, il apparaît juste de supposer que ce seront principalement des personnes plus favorisées qui pourront habiter dans ces logements. Ceci aura à terme un effet important sur la dynamique de quartier, le type de commerce présent dans le secteur et la vie de quartier en général. Pour répondre à cet enjeu, le projet doit prévoir un nombre plus élevé de logements subventionnés, une grande diversité de type de logements, particulièrement des plus grands logements pour accueillir des familles, et faire la place à des commerces populaires afin de répondre aux besoins d'une diversité de personnes. De plus, les citoyen·nes ont tenu à rappeler l'importance de la vie artistique et culturelle du quartier. Afin de répondre à ce possible effet de gentrification, il serait possible de penser faire une plus grande place à cet aspect dans le projet en aménageant par exemple des studios d'artistes abordables.

Également, les citoyen·nes ont noté le fait que **ce projet participe à une densification trop intense du secteur**. Pour répondre à cet enjeu, des citoyen·nes ont proposé de s'inspirer du concept de construction à l'échelle humaine. Ce type d'implantation crée un environnement physique que les individus peuvent percevoir favorablement et s'approprier. Elle repose sur des formes adaptées aux dimensions humaines, mais aussi sur un parti pris

qui donne la priorité aux personnes dans l'aménagement. Ceci peut passer par des bâtiments ayant un gabarit plus petit, ou bien ayant une plus grande porosité pour laisser passer la lumière et le vent et permettre de faciliter la circulation entre les îlots. Ce type d'aménagement encourage les interactions sociales, le vivre ensemble et à terme mène à une meilleure cohésion sociale.

De nombreuses réserves ont également été émises par les citoyen·nes concernant la nécessité **d'ajouter un hôtel de 175 chambres alors que le quartier a déjà une offre considérable pour les touristes**. En effet, considérant déjà la présence de chaînes hôtelières en plus de la présence de plusieurs airbnb, pour plusieurs, ce n'est pas un besoin pour le quartier. La présence de ces touristes aura un impact non négligeable sur la vie de quartier dans ce secteur et aura un impact considérable sur l'offre commerciale qui se tournera encore davantage vers l'industrie du tourisme et moins vers le besoin des gens habitants le quartier.

Finalement, des préoccupations ont été soulevées par rapport à **l'arrivée de nouveaux commerces qui changeront la vie de quartier**. Pour certain·es, il a été proposé qu'à la place d'une grande chaîne d'épicerie, qu'il puisse plutôt y avoir une épicerie de type communautaire offrant des denrées alimentaires à faible prix. En effet, certain·es ont noté l'impact négatif que pourrait avoir l'arrivée de grandes bannières sur les autres commerçants du quartier.

Transport et mobilité

La préoccupation principale des personnes ayant été consultées en lien avec ce sujet était par rapport à **l'impact de l'implantation de plus de 600 stationnements sur la circulation dans le quartier**, qui est déjà problématique. En effet, plusieurs se questionnent sur la nécessité de prévoir un stationnement par chambre d'hôtel en plus d'un stationnement par logement considérant le fait que St-Roch est une des quartiers les mieux desservis par le transport en commun, et ce, sans compter la présence future du tramway. L'offre en stationnement à St-Roch est d'ailleurs déjà élevée. Pour plusieurs, autant de stationnements aura un **impact important sur le transit dans le quartier entre autres sur les rues Arago et St-Vallier Est**. Actuellement, le stationnement de surface offre un peu plus de 300 places, et est rarement utilisé à pleine capacité. Également, le stationnement est principalement utilisé pour un usage journalier par les travailleurs à proximité, ce qui limite le transit au début et à la fin de journée. Ce nouveau stationnement intérieur de près du double de places pour l'usage des commerces, de l'hôtel et des résident·es sera quant à lui beaucoup plus utilisé en journée, encourageant le transit dans les rues résidentielles de l'îlot des Tanneurs par exemple. Pour plusieurs, il serait plutôt judicieux de prioriser une plus grande place au transport collectif, au vélo et à la marche.

Concernant la circulation à pied dans le secteur, des préoccupations ont été soulevées par rapport au fait que **le chemin de traverse de la rue Narcisse-Belleau n'est pas accessible universellement**. Considérant le vieillissement de la population, il y aura de plus en plus de personnes qui vivront avec des handicaps et qui auront recours à l'utilisation d'aide pour leur mobilité. Pour celles-ci, cet obstacle les forceront à devoir contourner l'îlot pour par exemple accéder à l'arrêt de bus sur Dorchester à partir de l'îlot des Tanneurs.

Enfin, des citoyen·nes ont montré des réserves concernant **la manutention de marchandises sur Ste-Hélène**. En effet, plusieurs se questionnent sur les désagréments potentiels que pourrait engendrer ce camionnage dans le secteur et sur la cohabitation difficile entre les piéton·nes sur le trottoir et ces activités de livraison de marchandises.

Logement

Le projet présenté prévoit 15% de logement abordable et Trudel s'est montré ouvert à mettre certains logements à la disposition de ménages ayant droit au programme de supplément au loyer (PSL). Malgré tout, pour la vaste majorité des personnes consultées, **cette stratégie est insuffisante pour offrir des logements à faible coût**. Tout d'abord, le calcul de l'abordabilité ne garantit pas le fait que le logement sera à faible coût. En effet, le prix d'un logement dit abordable est calculé à 30% du revenu médian des locataires du marché, ce qui équivaut à 1027\$. Un loyer de 1027\$ dépasse grandement un taux d'effort au logement acceptable pour une personne travaillant à temps plein au salaire minimum. Pour une personne seule, il faut compter un revenu à temps plein de 23\$ de l'heure pour que ce loyer dit abordable représente un taux d'effort au logement acceptable (soit d'environ 30%). De plus, le fait que la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) ne prend pas en compte la typologie des logements pour le calcul de l'assouplissement du prêt hypothécaire fait en sorte que ce seront seulement des studios et des 3 ½ qui seront dits abordables. Il est donc permis de se demander à qui profiteront ces logements dits abordables. Enfin, le logement dit abordable, au contraire du logement social, ne garantit pas qu'il le restera tout au long de la vie du bâtiment. Le programme d'assouplissement du prêt hypothécaire demande à ce que les logements restent "abordables" pour une durée minimale de 10 ans. Par la suite, le propriétaire est dans son droit de ne plus afficher le logement à un prix abordable.

Pour répondre à ces différents enjeux d'abordabilité, les personnes ont mentionné l'importance du fait que le projet devrait comprendre **une proportion de logements sociaux**. En effet, il convient de rappeler que les logements abordables ne sont pas des logements sociaux. Les logements sociaux sont des logements exclus du marché privé et pour lesquels les locataires peuvent être subventionnés par des programmes. Quant à lui, le logement abordable est calculé en fonction du revenu des locataires du marché sans égard au revenu du locataire. Ainsi, les personnes consultées ont exprimé l'attente que la Ville inscrive l'exigence d'une proportion de logements sociaux à respecter pour ce projet, mais aussi pour tous les projets d'envergure à venir dans le contexte actuel de crise du logement accessible. Le pourcentage d'une exigence de 30% de logements sociaux a été avancé.

Le logement social participerait à renforcer la présence d'un plus grand nombre de personnes issues de classes sociales différentes et d'encourager une plus grande mixité sociale. L'Institut de recherche et d'informations socioéconomiques (IRIS) a d'ailleurs montré dans une étude publiée récemment que la crise du logement n'est pas une crise de disponibilité des logements, mais plutôt une crise de l'abordabilité, particulièrement pour les

populations vulnérables (racisés, grandes familles, faibles revenus, etc.). Une des solutions proposées dans l'étude est de faire une plus grande place aux logements sociaux².

Les personnes consultées ont finalement mentionné le fait qu'il **manque de logements comportant un grand nombre de chambres** au sein du projet. En effet, lors des rencontres, Trudel a confirmé que ce seront principalement des 3 ½ et 3 ½+ qui seront aménagés. Pourtant, de nombreuses personnes pensent qu'il faudrait avoir une plus grande vision à l'égard des familles. En effet, à plusieurs reprises cet aspect a été mentionné lors de notre consultation. Une plus grande présence de familles participerait à une plus grande mixité sociale, au dynamisme et la vitalité du quartier. Afin d'encourager leur présence, il serait également important que plusieurs de ces grands logements soient à faible coût.

Morphologie des bâtiments

Les préoccupations des citoyen·nes sur ce sujet concernaient principalement la hauteur des bâtiments, particulièrement la tour de 20 étages aux abords de la rue Dorchester. Lors de leur présentation durant les 4 rencontres de consultation, Trudel prenait comme étalon la Tour Fresk pour justifier la construction d'une tour de la même hauteur pour leur projet. Lors des consultations du PPU pour l'entrée de ville du quartier St-Roch en 2012-2013, plusieurs personnes avaient montré de l'inquiétude à l'égard du fait que de permettre la construction d'une tour de 20 étages au centre de St-Roch allait provoquer un précédent dans le quartier. Il s'est avéré que cela pourrait être le cas.

Ainsi, en lien avec le point précédent, un commentaire qui est revenu à plusieurs reprises est le fait que **le projet ne contribue pas à la construction d'un quartier à échelle humaine**. À cet effet, **l'aspect massif des bâtiments** a aussi été décrié. Ainsi, la construction à échelle humaine n'est pas simplement liée à la hauteur des bâtiments, bien qu'étant un facteur important, mais aussi à la morphologie des bâtiments. De ce point de vue, il est possible de morceler et décaler les bâtiments pour permettre une plus grande porosité entre les bâtiments et faire respirer l'ensemble du projet. Enfin, cette suggestion permettrait également de répondre à une autre inquiétude soulevée par les citoyen·nes concernant le fait que le projet allait **couper les panoramas à partir des surplombs et des escaliers**. La préservation de ces panoramas, en surplomb du quartier St-Roch, est un aspect nommé dans le PPU et représente une propriété publique à protéger. Ce projet viendrait aussi réduire le caractère distinctif entre la haute-ville et la basse-ville

Aussi, plusieurs se questionnent sur le discours avancé par le groupe Trudel en lien avec la viabilité économique du projet lors des consultations pour expliquer la construction de bâtiments en dérogation de la réglementation alors que **le PPU était connu lors de l'achat**. Comme nous l'avons montré en introduction, le PPU est déjà un compromis que les citoyen·nes ont dû accepter face au projet que Kevlar proposait à l'époque. Ainsi, la proposition d'un projet en dérogation de près de 10 étages pour cause de rentabilité porte les gens à se poser des questions. En effet, en l'absence de chiffres pour appuyer leurs

² INSTITUT DE RECHERCHE ET D'INFORMATIONS SOCIOÉCONOMIQUES, « Crise du logement et immigration: Mettons fin à l'amalgame », *Égalités; Série sur les disparités sociales et raciales*, Numéro 1, printemps 2024

dières, les citoyen·nes doutent du fait que le projet ne puisse être rentable qu'en construisant des bâtiments plus hauts que ce qui est permis. D'ailleurs, dans une étude de l'IRIS publiée récemment, il était démontré que "les bénéficiaires ou les revenus des principales entreprises (ou particuliers) œuvrant dans l'immobilier résidentiel ont soit connu une très forte croissance, soit affiché des niveaux relativement stables et enviables au cours des dernières années"³. Ainsi, pour que les citoyen·nes y adhèrent, il faudrait que l'argument de la rentabilité ne soit pas uniquement affirmé, mais bien démontré.

Conclusions

Depuis longtemps les résident·es de St-Roch souhaitent un projet pour ce stationnement. En ce sens, plusieurs personnes ont mentionné le bienfait potentiel que pourrait avoir un projet important sur ce site. Les personnes consultées ont souligné comme point positif que Trudel souhaitait entrer en dialogue avec les citoyen·nes et était ouvert à entendre leurs recommandations et inquiétudes envers le projet. Le groupe Trudel a d'ailleurs annoncé qu'il viendrait présenter une deuxième mouture du projet, laquelle prendra en compte les recommandations du milieu. Cette annonce a été accueillie très positivement et les citoyen·nes souhaitent poursuivre le dialogue avec Trudel.

Cependant, un acteur semble avoir été absent pendant ces discussions et consultations entre Trudel et le milieu. En effet, les personnes consultées ont mentionné l'importance que la Ville soit partie prenante dans les réflexions pour cet espace. Même si la démarche de Trudel est appréciée, des citoyen·nes auraient souhaité que la Ville mette en place un espace de dialogue afin d'entendre la vision citoyenne pour la porter dans tous les échanges en amont qu'elle tient avec le promoteur. Ainsi, considérant l'ampleur du projet, il serait approprié qu'un dialogue puisse être mis en place rapidement avec la Ville pour réfléchir à l'avenir de ce site et pour permettre aux citoyen·nes de s'exprimer sur leurs besoins en dehors des consultations obligatoires pour la modification du zonage. Par exemple, le Conseil de quartier peut tenir des rencontres d'informations sur des sujets de son choix et émettre des avis, il est souvent sollicité pour des besoins de la Ville en matière de consultations et d'échanges, pourquoi ne pas le solliciter à ce sujet?

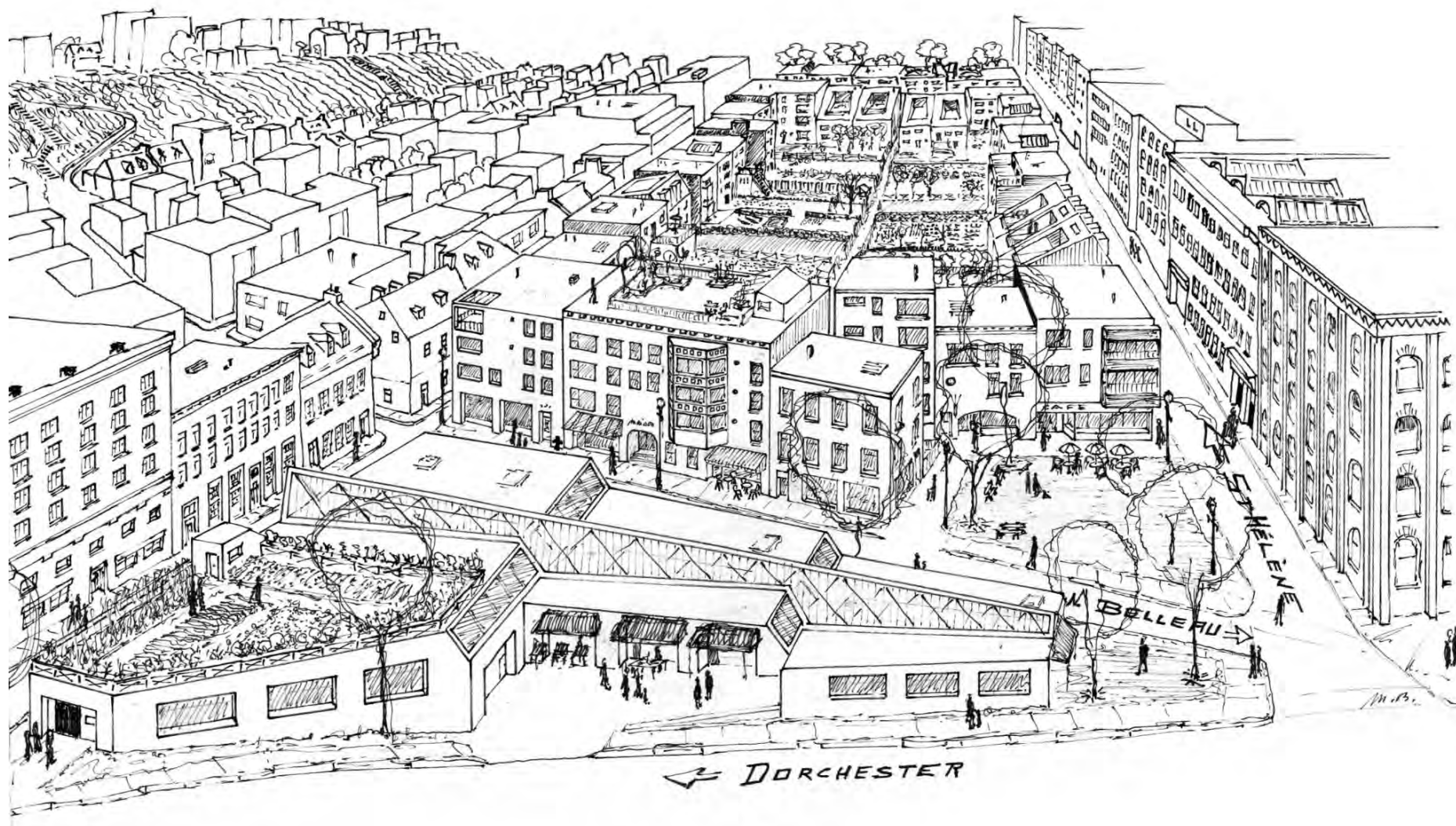
Et, suite au dépôt du projet final, il sera essentiel que la consultation officielle soit faite en deux temps, au minimum: une première rencontre pour présenter le projet et une deuxième pour que les citoyen·nes puissent réagir. Il est absolument nécessaire que les citoyen·nes aient le temps de prendre un recul suite à la présentation.

Le secteur a besoin d'une reconfiguration depuis longtemps, et c'est bien de voir qu'un projet soit enfin sur la table pour aménager ce stationnement. Le projet actuel doit toutefois être modifié pour répondre de façon acceptable aux besoins du quartier. Heureusement, le groupe Trudel s'est montré ouvert au dialogue avec les citoyen·nes. L'Engrenage et les citoyen·nes présent·es souhaitent que ce dialogue se poursuive afin de voir naître un projet porteur pour le milieu et sa communauté.

³INSTITUT DE RECHERCHE ET D'INFORMATIONS SOCIOÉCONOMIQUES, *Les grands gagnants de la crise du logement*, juin 2024,

Pour sa part, l'Engrenage continuera à travailler pour améliorer la qualité de vie pour les personnes qui habitent et fréquentent Saint-Roch ou qui y travaillent. Nos multiples consultations dans le quartier révèlent que nécessairement cette amélioration pour tous et toutes passe par un environnement plus sain et avec plus de verdure, des logements accessibles en quantité suffisante et des liens sociaux renforcés.

Annexe 1 : Vision d'aménagement pour l'îlot Dorchester par la coalition citoyenne





**Addenda au mémoire citoyen suite à la rencontre d'information
et d'échanges du 23 octobre**

30 octobre 2024

Addenda

Le 23 octobre 2024, le groupe Trudel rendait publique une version de son projet comprenant certaines modifications. Le même jour, la Ville de Québec tenait une rencontre d'informations et d'échanges apportant un éclairage nouveau sur les modifications réglementaires demandées. Ces éléments nous amènent à ajouter ces commentaires supplémentaires au mémoire:

D'emblée, il apparaît incontournable de mentionner que la forte participation à la soirée d'informations et d'échanges du 23 octobre témoigne des préoccupations de la communauté quant au projet proposé. Ce sont 250 personnes qui se sont rassemblées (120 personnes en ligne et 130 en présence). Non seulement la grande majorité des interventions soulevaient des préoccupations, des échanges informels avec les personnes présentes nous ont confirmé que celles-ci étaient largement partagées.

La présentation de la Ville sur les modifications réglementaires demandées a permis à l'assemblée de prendre connaissance d'un aspect qui n'avait pas, jusqu'à maintenant, été abordé par le groupe Trudel, soit les dérogations concernant le **verdissement**. À la lumière des préoccupations citoyennes émises lors de la consultation de l'Engrenage et des enjeux environnementaux et sanitaires actuels dans le secteur, il apparaît évident que la dérogation demandée n'est pas acceptable. Le verdissement proposé est insuffisant pour offrir une réponse adéquate aux besoins du milieu. Le secteur est un îlot de chaleur et le respect de la réglementation en matière de verdissement est un minimum. Ainsi, le 60% d'aire verte au sol doit être respecté puisque l'effet bénéfique de plantations au sol est plus grand que celui d'un toit végétalisé, particulièrement les toits verts non intensifs. Des arbres à grand déploiement devraient être priorités. À ce sujet, une allée d'arbres à grand déploiement sur Saint-Vallier serait l'intervention optimale à envisager tant d'un point de vue environnemental, pour offrir un corridor végétal, que pour leur effet d'apaisement.

Quant aux modifications proposées au projet par le groupe Trudel, elles sont actuellement insuffisantes pour répondre aux besoins exprimés par la communauté.

Plus que la **réduction du nombre de chambres d'hôtel**, c'est l'utilité de l'hôtel, en soi, qui est de plus en plus questionnée. Considérant son gabarit, ses stationnements, la circulation automobile associée et ses impacts sur la vie de quartier en général, la balance des inconvénients pèse plus lourd du côté des effets négatifs pour la communauté que l'importance du besoin auquel on explique vouloir répondre. Le groupe Trudel fait état d'un manque de 1000 chambres d'hôtel. Pourtant, les données disponibles sur les taux d'occupation hôtelière démontrent qu'il y a des chambres d'hôtel disponibles à l'année dans la ville, même durant les périodes de pointe. Dans tous les cas, il est certain que la disponibilité de chambres d'hôtel à St-Roch est supérieure à celle des logements. Et, l'argument que l'offre hôtelière puisse constituer un levier pour ramener des logements touristiques sur le marché résidentiel n'est pas démontré. Ainsi, considérant les enjeux sociaux et environnementaux du XXI^e siècle et dans une perspective de développement durable, cet hôtel est-il souhaitable, raisonnable et viable?

Concernant l'**ajout de logements dits sociaux**, il nous apparaît essentiel de mentionner qu'il ne s'agit pas de logements sociaux. À ce sujet, nous souhaiterions d'ailleurs voir la Ville et ses élu-es faire preuve de rigueur pour éviter de nourrir la confusion ambiante. Les logements sociaux sont des logements sans but lucratif qui ne sont pas sur le marché privé, mais qui sont en propriété collective.

S'il est appréciable que le groupe Trudel s'engage à rendre disponibles 20 logements pour des locataires référés par l'OMHQ qui se qualifient pour le programme de supplément au loyer (PSL), il ne s'agit pas là d'un moyen structurant à long terme pour relever le défi de la crise du logement puisque, comme pour les logements dit abordables, rien ne garantit que cette offre se fera dans la durée. La piste de la conversion d'une part des logements en logements sociaux en mode coopérative d'habitation, par exemple, devrait être explorée davantage.

Pour répondre à la crise du logement, il importe de voir au-delà d'une cible à atteindre en termes de quantité de logements à construire, puisque les besoins ne sont pas équivalents pour tous les groupes de revenus. La construction de logements dont les loyers dépassent les prix moyens du secteur aura comme effet de tirer vers le haut les autres loyers du secteur ce qui entraînera encore plus de défis pour se loger pour les ménages à revenus modestes. Entre 2016 et 2021, le loyer médian pour les ménages locataires a augmenté de 23% dans le quartier Saint-Roch¹, une augmentation qui s'élève à plus du double de l'indice du prix à la consommation dans la province durant la même période. C'est donc que le logement dans Saint-Roch est devenu beaucoup moins accessible qu'ailleurs. Le PPU du secteur affirme que « Pour préserver la mixité sociale qui distingue Saint-Roch, il faut favoriser le maintien du ratio actuel de logements abordables à travers le temps. Il faut aussi attirer divers types de ménages et d'usagers (familles, travailleurs, etc.) en favorisant l'offre d'une variété de types de logements (taille, typologies, tenure, prix). » Aux besoins de logements de quels ménages souhaitons-nous répondre dans le développement de l'îlot Dorchester? Et quels moyens seront mis en œuvre pour s'en assurer dans la durée? La réponse à ces questions aura un impact majeur sur le quartier. Il incombe aux pouvoirs publics de garantir un accès équitable au logement.

Par ailleurs, concernant la réduction du nombre de **cases de stationnement**, encore une fois, elle est trop peu significative pour répondre aux préoccupations citoyennes. Si le groupe Trudel exprime que certains citoyen·nes demandaient plus de stationnements, il importe que la Ville s'appuie sur la disponibilité actuelle des cases de stationnement dans le quartier, sur les enjeux actuels de circulation, sur la disponibilité du transport collectif dans le secteur et sur sa vision de la mobilité durable afin de négocier une réduction beaucoup plus significative du nombre de cases de stationnement dans ce projet.

Finalement, les préoccupations concernant le **gabarit du projet** demeurent entières. Celui-ci ne s'inscrit pas dans une perspective de densification douce, ni même modérée, et à échelle humaine. Il ne faut pas faire l'erreur d'associer densité urbaine avec bâtiment de grande taille. Des quartiers tels que le Vieux-Limoilou et Montcalm sont des espaces densément peuplés tout en offrant un cadre de vie à échelle humaine avec des bâtiments de gabarits réduits tel l'îlot des tanneurs, le quartier visé par le projet. Il importe donc que le développement de ce secteur se fasse en assurant le maintien de la qualité de vie actuelle. Toujours concernant le gabarit du projet, un élément soulevé le 23 octobre amène à réfléchir, même si la consultation citoyenne de l'Engrenage ne s'y était pas attardé: n'y a-t-il pas quelque chose de l'ordre du patrimoine collectif et du bien commun dans la topographie de la Haute-Ville et de la Basse-Ville de Québec à protéger? Ne viendrions-nous pas dénaturer un aspect phare de l'identité de la ville en construisant une Basse-Ville plus haute que la Haute-Ville?

¹ 11- Statistique Canada. *Recensement de la population de 2021*. Données par quartier commandées par le Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU)

Un quartier à échelle humaine, c'est quoi?

« Notion clé de l'urbanisme, l'échelle humaine est la caractéristique d'un environnement physique que les individus peuvent percevoir favorablement et s'approprier. Elle repose sur des formes adaptées aux dimensions humaines, mais aussi sur un parti pris qui donne la priorité aux personnes dans l'aménagement.

Non seulement la ville à échelle humaine répond aux besoins de ses habitants et de ses visiteurs, mais elle crée les conditions de leur bien-être, tant individuellement que collectivement.

L'intervention pour retrouver l'échelle humaine consiste à considérer chaque espace comme un lieu destiné à être approprié et à modeler une ville agréable à vivre. »

Vivre en Ville. (2017). *Échelle humaine*. Collectivitesviables.org.
<https://collectivitesviables.org/articles/echelle-humaine.aspx>

Le 30 octobre 2024

MÉMOIRE de Daniel Laforest

Sur la requalification de l'îlot Dorchester

En 1976, j'ai demandé à mes 6 frères d'acheter le 205 207 rue Saint-Vallier est, dans la foulée de l'achat du 231 rue Christophe-Colomb est, (édifice de 50 000pds2). Note famille est dans Saint-Roch depuis ce temps. Tant sur le plan résidentiel, qu'artistique, que commercial.

J'ai le lundi 7 octobre dernier assisté à la rencontre annuelle que vous avez organisé, M. Lachance, avec les citoyens du quartier Saint-Roch. Je vous ai fait part de ma tristesse de voir autant de citoyens et commerçants vous lancer un cri du cœur, un cri de désespoir de leur vie dans Saint-Roch. Je vous ai fait part de mes réactions dans un courriel du 15 octobre dernier.

J'ai assisté mercredi dernier le 23 octobre 2023 à la participation citoyenne sur la requalification de l'îlot Dorchester, rencontre particulièrement décevante. Encore là, quelle déception.

Première déception: Sur 27 interventions, 8 sont venues de personnes résidant dans le quartier St-Jean-Baptiste.(30%) Personnellement je suis sidéré de la présence des gens de Saint-Baptiste dans ce dossier et dont la préoccupation est la vue sur le quartier Saint-Roch. C'est insultant que leur préoccupation soit la vue alors que le quartier Saint-Roch c'est le monde: la classe sociale souvent pauvre, dont une partie importante nécessite une attention humanitaire La vie dans le quartier devrait être la première préoccupation des impacts du projet Trudel. Et c'est au premier chef, les élus municipaux qui devraient prendre leur intérêt dans ce dossier.

Deuxième déception : Un seul intervenant a soulevé les problèmes humains: l'itinérance

Troisième déception: la ville joue à Ponce Pilate. C'est également insultant.

J'ai été candidat à trois élections provinciales et une fédérale (entre 2007 et 2012) pour défendre le droit des pères de vivre avec leurs enfants après une séparation. Lors de ces élections j'ai également défendu une vision des grandes villes du 21^e siècle qui devaient être autre chose qu'une suite aveugle du développement urbain du 20^e siècle. J'y écrivais que la croissance mégalomane et sans limite des centres-villes des grandes villes de la planète aboutit toujours à de graves problèmes sociaux et environnementaux. Que la vision du 21^e siècle des centres-villes doit freiner cette croissance folle et que parmi les solutions, les technologies permettant le télétravail permettront d'arrêter cette croissance folle et transférer les personnes vers les régions qui se meurent. J'écrivais cela mais dans ma tête je me disais que je ne verrais pas cela de mon vivant. Mais la Covid-19 a changé la donne.

Je dis cela pour que l'on sache pourquoi le projet Trudel m'interpelle tant. Il est une occasion fantastique de réfléchir et mettre en place une nouvelle vision des centres-villes : celle du 21^e siècle.

Le quartier Saint-Roch est justement un cas formidable pour cette réflexion. Le PPU 2017 ouvrait la porte à une telle vision. Le développement d'un corridor humanitaire pour les démunis et vulnérables de notre ville est une composante formidable de cette vision du 21^e siècle. Il reste du travail et je crois que le PPU 2017 doit être revu et mis-à-jour du développement des dernières années dans le quartier. Je pense également à l'affut d'une importante main d'œuvre œuvrant dans les technologies numériques, le fait que le quartier est le pôle central de la jeunesse de la ville assoiffée de culture, art et rencontres sociales. Le quartier Saint-Roch est un peu le quartier latin de la ville de Québec. Et cette jeunesse n'a pas de problème à côtoyer les personnes itinérantes et vulnérables. C'est merveilleux.

Les élus et fonctionnaires veulent le projet Trudel, c'est une évidence. L'urgence criante de construire des logements (80 000 d'ici 2040). L'attrait de revenus de taxes foncières. Mais c'est encore là une application du modèle du 20^e siècle. Wow, la ville de Québec, capitale nationale s'en va parmi les grands. Et les régions se meurent toujours.

Saint-Roch c'est la fusion du quartier Hochelaga-Maisonneuve et du plateau Mont-Royal de Montréal. C'est le lieu de la fusion de la misère et du génie. C'est le lieu de rencontre de notre jeunesse créative, artistique.

Les jeunes de Saint-Roch ne veulent pas d'un développement urbain à l'image de celui du 20^e siècle parce qu'il mène à un cul-de-sac urbain et environnemental.

Et qu'est-ce qu'on lui offre ? La solution d'un promoteur immobilier.

Si on a attendu 50 ans pour un projet sur l'îlot Dorchester, on peut bien attendre encore un an et reprendre le processus de PPU pour le mettre à jour.

Personnellement, je fais plus confiance à la défense du bien commun défendu par l'organisme communautaire l'Engrenage, qu'envers les élus municipaux que me déçoivent au plus haut point.

J'accepterai la position de la Ville de Québec quand elle aura signé un compromis avec l'organisme l'Engrenage.

Daniel Laforest
205 rue Saint-Vallier est
Québec, Qc
Cel : 514-826-9067

**ACTIVITÉ DE PARTICIPATION PUBLIQUE PORTANT
SUR UN PROJET DE REQUALIFICATION DE L'ÎLOT
DORCHESTER**

MÉMOIRE DE MICHEL BEAULIEU

30 OCTOBRE 2024

Le 23 octobre 2024, la Ville de Québec a tenu une activité de participation publique portant sur un projet de requalification de l'îlot Dorchester présenté par le promoteur Groupe Trudel. Il s'agit de construire, à la place du stationnement actuel, un complexe mixte (résidentiel et commercial)¹ composé :

- De plus ou moins 400 logements, dont des logements abordables et sociaux;
- D'un hôtel de plus ou moins 175 chambres;
- De commerces au rez-de-chaussée;
- D'un stationnement souterrain de plus ou moins 500 cases.

Ayant assisté à cette rencontre, je fais à l'occasion référence dans le présent mémoire à ce qui y a été dit et présenté.

Michel Beaulieu
444 Lavigueur
Québec
Tel : (418) 525-8242
filoujack@yahoo.ca

¹ Dans le présent mémoire, ce projet sera appelé projet Trudel.

1. Plus ça change, plus c'est pareil

Pour être réalisé tel que présenté, le projet Trudel nécessite plusieurs modifications au PPU adopté par la Ville de Québec en 2017. La plus importante est liée à la construction, à l'est de la propriété, d'une tour à vocation résidentielle et hôtelière. Si le PPU permet un bâtiment de 8 étages pour une hauteur 22 mètres (72 pieds) à cet endroit, correspondant à la zone 12034 Mc, le promoteur souhaite une modification qui permettrait de construire un bâtiment de 20 étages pour une hauteur de 68 mètres (223 pieds). En somme, il souhaite presque tripler la hauteur et le nombre d'étages permis.

Questionné à savoir ce qui justifiait une altération si radicale d'un PPU pourtant fruit d'une mure réflexion et adopté il y a quelques années à peine, le promoteur a invoqué le fait que Québec n'était plus ce qu'elle était. Des changements majeurs seraient survenus récemment, en conséquence de quoi il serait absolument nécessaire d'adapter le PPU aux nouvelles réalités, cette adaptation passant entre autre par la « densification en hauteur » qu'il propose.

Sachant que le secteur n'en est pas à ses premières tentatives de densification par le haut, toutes justifiées par les soi-disant impératifs de leur époque, il nous est apparu essentiel de s'y attarder afin de déterminer si le Projet Trudel et les raisons invoquées pour le réaliser se distinguaient de ceux de ses prédécesseurs. Ce qui nous permet également de comprendre les facteurs faisant en sorte que ces projets n'ont finalement jamais été réalisés et pourquoi il devrait en être de même du Projet Trudel.

Le rapport Vandry et Jobin et la pression démographique

L'actuelle pression démographique a été invoquée par le porte-parole du Projet Trudel pour justifier la tour. Cet argumentaire, la pression démographique², était déjà invoquée en 1968 (il y a 46 ans) pour

² On y estimait à l'époque que Québec serait habité par 681 000 personnes en 1987. Cette population sera plutôt atteinte en 2001, 14 ans plus tard que prévu.

justifier la construction d'autoroutes en ville, l'érection de tours et la destruction du tissu urbain existant, dans Saint-Roch.

Voilà la « *Projection de 1968 de la Ville de Québec à l'an 1990* » qui apparaissait dans le rapport Vandry et Jobin déposé en 1968 à la demande du Ministère du Transport.



Dans le secteur qui nous occupe, à Saint-Roch, au pied et même dans Saint-Jean Baptiste, sur la falaise, l'avenir était aux tours! Un véritable triomphe de la densification par le haut. Dans les années 1970, l'avenir ne se déroulant finalement pas toujours comme prévu, la prévision de 1968 et la vision Vandry et Jobin pour le secteur ont été mises de côté.

Qui regrette aujourd'hui que ce projet ne se soit pas réalisé? La Ville souhaite-t-elle maintenant s'engager à nouveau dans cette voie?

Permettre une tour de 20 étages au pied de la falaise, modifier en ce sens le PPU de la zone 12034 Mc³, c'est ouvrir toute grande la porte.

Quoiqu'il en soit, comme l'énonce le dicton « *rust never rest* », « *la rouille ne se repose jamais* ». Il en est de même pour les promoteurs de tours.

Le projet de La Grande Place

Ainsi, entre 1986 et 1989, apparaît soudainement, porté par l'administration municipale de l'époque (le Progrès Civique), un nouveau projet de tours dans ce secteur. Oubliée la menace démographique, la Ville souhaitait cette fois grâce à ces tours providentielles « *Créer un espace de développement commercial pour relancer l'économie déclinante du quartier Saint-Roch et empêcher la fermeture des grands magasins de la rue Saint-Joseph.* »

Voilà la première maquette de ce projet présentée par le développeur. La côte d'Abraham est à droite



³ Soulignons ici que la dérogation du 68 mètres demandées pour la zone 12034 Mc ne s'arrête pas aux limites du stationnement Dorchester mais s'étendrait de l'autre côté de la rue, là où se trouve actuellement l'ancien édifice du Soleil. Ce pâtre d'édifices pourrait alors être un jour lui aussi remplacer par une tour de 20 étages.

Selon sa fiche technique le projet comprenait :

- Deux tours à bureau de 25 étages;
- Deux hôtels de 15 étages (500 chambres);
- 350 unités résidentielles;
- 850 000 pieds carrés de commerce de détail;
- 2 000 places de stationnement

S'il y a d'évidentes différences entre ce projet et, 35 ans plus tard, l'actuel projet Trudel, il y a également de nombreuses similitudes qu'il vaut la peine de passer en revue

L'emplacement et l'état du terrain

La Grande Place se serait faite dans un quadrilatère situé à un jet de pierre du Projet Trudel, le premier longeant à son extrémité ouest la rue de la Couronne, l'autre, un pâté de maison plus loin, situé à son extrémité est le long de la rue Dorchester. Ce n'est pas un hasard si ces deux espaces se trouvent à la même hauteur, si près l'un de l'autre. Les bâtiments démolis aux deux endroits l'ont été en prévision de la réalisation d'un seul et unique projet, la construction de l'autoroute urbaine envisagée en 1968 le long de la falaise qui devait se connecter à l'autoroute Dufferin-Montmorency. Les deux endroits servaient, en partie pour la Grande Place et en totalité pour le Projet Trudel, de stationnement.

Voilà ce que ça donne en images.



La grande Place et le « trou » à combler (1986-1989)



Le projet Trudel et le « trou » à combler (2024)

Dans un cas comme dans l'autre l'un des arguments invoqués par les promoteurs était et est que le projet proposé était préférable au statu quo.

Si le projet Trudel a le mérite, dans sa partie ouest, de respecter le PPU et de s'intégrer dans la trame urbaine, en s'éloignant à l'est de ces normes, il finit par proposer, au total :

- Une tour de 20 étages;
- De l'hôtellerie;
- Plus ou moins 400 unités résidentielles;
- Une vaste surface pour de l'alimentation en volume;
- Des centaines de cases de stationnement.

Ce faisant, il recoupe en plusieurs points ce que la firme torontoise Citicom proposait il y a 35 ans, les similitudes entre les deux projets ne s'arrêtant pas là.

Les hôtels

Pourquoi vouloir construire un hôtel de grand gabarit à l'îlot Dorchester?

1. C'est ce que souhaiterait les commerçants locaux

En page 19 de sa présentation, le Groupe Trudel écrit que « *Les commerçants du secteur Saint-Roch demandent une bonification de l'achalandage non-résidents* ». Ces non-résidents, ce sont les clients de l'hôtel susceptible d'apporter de l'argent neuf dans le quartier. En leur temps, les deux hôtels qui devaient être érigées dans le cadre du projet de la Grande Place devaient également contribuer à revitaliser le mail Saint-Roch, en amenant de l'argent neuf.

La Grande Place n'ayant jamais vu le jour et le Projet Trudel étant embryonnaire, rien ne permet d'évaluer l'impact réel que pourrait avoir les usagers de ces hôtels sur le commerce local. Mentionnons toutefois que le Holiday Inn, construit en 1973 et devenu l'hôtel Pur, directement accolé au Mail Saint-Roch, n'a pas eu en son temps d'impact significatif sur le destin de l'artère commerciale, auquel il était pourtant

directement accolé. Le Mail a continué à périlcliter jusqu'à ce qu'il soit finalement démoli.

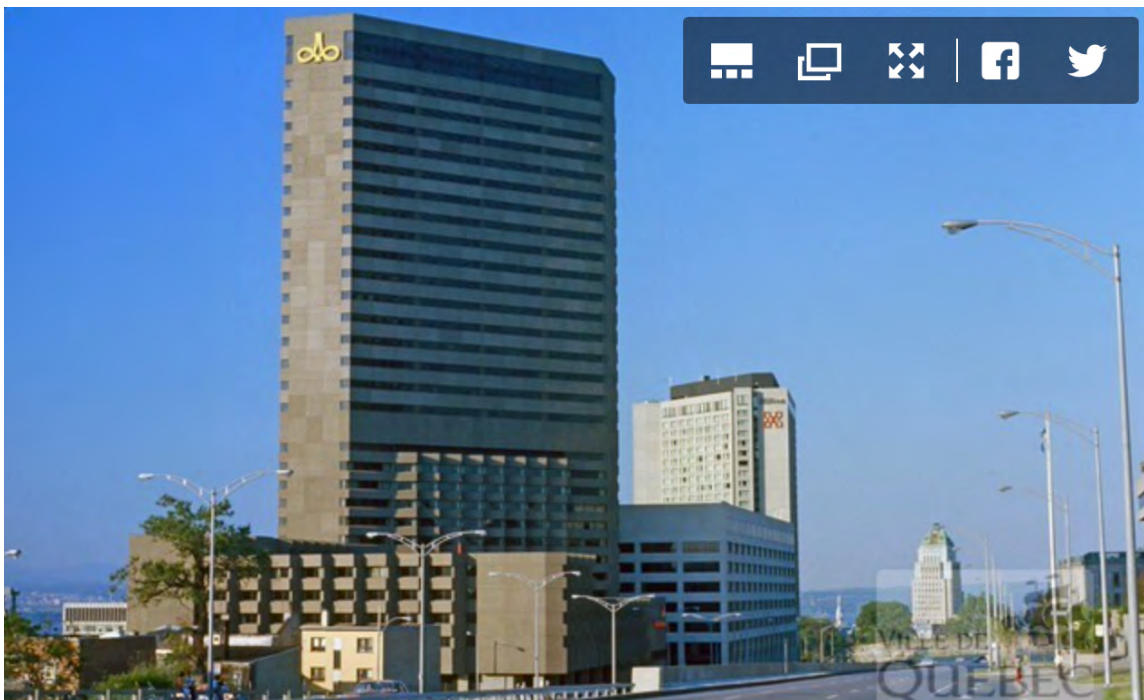


2. C'est ce que souhaite une grande chaîne hôtelière internationale

En page 19, la présentation du Groupe Trudel moussé l'idée de construire son hôtel en spécifiant bien que :

- Les grandes chaînes hôtelières internationales démontrent beaucoup d'intérêt pour le secteur Saint-Roch particulièrement;
- L'une d'elle souhaite en faire un établissement emblématique avec une de ses marques vibrantes et à la mode;
- L'un des critères est la présence d'un bâtiment signalétique en hauteur.

Ah bon. On se croirait ici catapulté dans les années 1960 / 1970, au moment où, dans le cadre des travaux de réaménagement de la Colline parlementaire, les grandes chaînes hôtelières internationales, Delta et Hilton, dictaient leurs exigences. Avec les résultats que l'on connaît.



3. C'est ce que fait le Groupe Trudel dans la vie

La construction d'hôtels dans des centres commerciaux dévitalisés semble être une spécialité du Groupe Trudel. Il prévoit le faire à Place-Fleur de Lys et Place des Quatre-Bourgeois. Les centres commerciaux constitué le plus souvent de bâtiments d'un seul étage implantés dans des milieux de très faible densité zoné commerciaux, se prêtent bien à l'exercice. La Firme Trudel souhaite maintenant transposée son modèle dans un milieu à l'extrême opposée de celui dans laquelle elle a œuvré jusqu'à maintenant, le quartier Saint-Roch dense et certainement pas dévitalisé, faisant face à la falaise et au quartier Saint-Jean Baptiste, lui -même dense et habitée. Il y a erreur sur le lieu, et, en conséquence, erreur sur le projet.

En conclusion, si une chaîne hôtelière de prestige tient absolument à s'implanter dans Saint-Roch, nous avons un lieu parfait à lui suggérer. Respectant même à 20 étages le PPU, adjacent à la future ligne de

tramway sur de la Couronne⁴, à proximité de la rue Saint-Joseph. Un hôtel s'y trouve d'ailleurs déjà, le petit Best Western d'à peine 6 étages. Il pourrait être acheté, démoli et remplacé par une tour emblématique, de 20 étages, en parfaite enfilade avec la Tour Fresk, ne nuisant donc pas aux percées visuelles dans Saint-Jean Baptiste. Les résidents de Fresk? Comme ceux de Saint-Jean Baptiste, ils devraient comprendre l'à propos de la densification en hauteur, les besoins de la chaîne hôtelière internationale et la bonification économique attendue pour les marchands locaux. Et installer des rideaux aux fenêtres.



La Tour Fresk et le Best Western à l'arrière

⁴ L'insertion d'un hôtel de grand gabarit sur Dorchester, alors que cette rue deviendra à l'arrivée du tramway une rue à double sens convoyant, soir et matin, toute la circulation entre basse et haute-vile passant par la côte d'Abraham ne sera pas simple, comme le faisait remarquer un participant à la rencontre. Personne ne sait réellement comment cela se déroulera. Le porte-parole du Groupe Trudel a d'ailleurs admis que l'accès à l'hôtel était un défi, toujours sur la planche à dessin.

L'impact économique de l'ajout de nouveaux commerces et habitants

En 1989, Citicom-Gagnon avançait que « *Les affaires du mail Saint-Roch déclinent. Avec le projet de Grande Place, les marchands souhaitent relancer le commerce.* ». Interrogé par des journalistes à savoir si la Grande Place n'allait pas plutôt nuire aux commerces existants de la rue Saint-Joseph, le promoteur Laurent Gagnon avait répondu « *qu'il ne craignait pas de créer une concurrence nuisible au mail. Au contraire, l'affluence attribuable à la grande place est de nature à augmenter leurs chiffres d'affaires* ».

La même question a été posée à la rencontre de mercredi soir et la réponse donnée par les représentants du Projet Trudel était un copié-collé de celle fournie il y a 35 ans par Laurent Gagnon.

En page 16 de sa présentation, le projet Trudel énonce que « *La Basse-Ville, et Saint-Roch en particulier, a besoin d'une compétition épicière* », poursuivant avec « *L'intérêt d'une chaîne d'épicerie à volume pour s'installer dans le projet Dorchester de Québec.* » À la rencontre de mercredi soir, l'un des participants a souligné, chiffres à l'appui, que l'arrivée d'une épicerie grande surface sur Sainte-Hélène menacerait la viabilité des deux commerces d'alimentation existant déjà sur St-Joseph.

En ce qui concerne l'arrivée de nouveaux résidents dans le secteur, on peut certes présumer qu'ils contribueraient positivement à l'économie locale. Dans quelle mesure? Cela reste à voir. Mais un projet conforme au PPU amènerait également son lot de nouveaux résidents. En page 13 de sa présentation le promoteur indique qu'un projet conforme au PPU permettrait la construction de 320 unités de logement. La version survitaminée Trudel permettrait elle d'en construire « plus ou moins 400 ». La différence n'est pas énorme, sachant de plus qu'au cours des dernières années des centaines de logements ont été construits à proximité immédiate de la rue Saint-Joseph (voir images en page 13-14 et des dizaines d'autres sont en voie de l'être. Si cet afflux de nouveaux arrivants n'a pas encore eu les effets positifs escomptés sur le commerce local, peut être que le problème réside ailleurs?

NOUVEAUX LOGEMENTS CONSTRUITS RÉCEMMENT OU EN CONSTRUCTION PRÊT DE LA RUE SAINT-JOSEPH



La Tour Fresk à l'espace Jacques-Cartier



Le 735-737 Charest-Est



Le 800 Charest-Est



Coin Prince-Édouard / Monseigneur Gauvreau

Espaces publics et verdissement compensatoires

Tout de même conscient qu'une tour de 20 étages face à la falaise est loin d'être idéale, qu'il s'agit d'une nuisance visuelle majeure comme le porte-parole l'a lui-même dit à la rencontre, le promoteur tentera tant bien que mal d'en atténuer l'impact avec du verre. De plus en échange de la tour a-t-on rappelé, les citoyens bénéficieront de la création d'espaces publics et d'un certain verdissement du secteur. Ainsi, le Projet Trudel prévoit 15 000 pieds carrés de parcs cédés ou de place publique.

La fiche technique de La Grande Place de son côté promettait également des compensations, la création « *(d')une Grande Place « à l'européenne », de la dimension d'un terrain de football, constituant le point d'attraction majeur du projet. Les immeubles résidentiels et les hôtels en terrasse, agrémentés d'escaliers tournants donneront accès à cet **immense espace public**. Pendant toute la saison hivernale, une magnifique patinoire extérieure viendra encore ajouter à l'animation des lieux »*

La Projet Trudel promet des arbres et des toits verts. La fiche technique de La Grande Place promettait « *plantation extérieure d'arbres, d'arbustes, de plantes annuelles et des toits jardins* ».

Dans les deux cas, les esquisses fournies par les promoteurs illustrant à quoi ressembleraient, au pied des tours, ces espaces publics laissent pour le moins songeurs. S'agit-il là vraiment d'espaces conviviaux, d'un « gain »?



Déambuler dans l'espace public de la Grande Place



Déambuler dans l'un des espaces publics du Projet Trudel

L'impact du projet sur les résidents de Saint-Jean Baptiste

De toute évidence, aucun des deux projets n'a tenu compte de cet élément. La Grande Place avait le mérite de promettre des passerelles qui relieraient les tours au sommet de la Falaise, par-dessus la côte d'Abraham, mettant ainsi un terme à... la dichotomie haute-ville/basse-ville!

Dans sa présentation, le promoteur du Projet Trudel souligne la vaste consultation publique volontaire (18 rencontres avec les partenaires économiques, sociaux et citoyens du secteur; plus de 250 personnes ou organisations consultées) à laquelle il s'est livré en mai/juin 2024.

Étonnamment, Il semble que personne n'ait réalisée que compte tenu de l'impact majeur du projet sur les citoyens de Saint-Jean Baptiste, entre autres une tour de 20 étages au lieu d'une vue sur les Laurentides, le bruit incessant des climatiseurs sur les toits⁵, ceux-ci devaient faire partie de la réflexion.

La présentation du projet ne comporte aucune simulation de l'impact de la tour sur les percées visuelles vers les Laurentides. Pas non plus d'esquisse montrant la hauteur de la tour versus celle de la falaise. Une évaluation rapide amène à croire qu'à 68 mètres, la tour domine la rue St-Réal d'environ 30 mètres, que son sommet ferait face à la rue... Richelieu!

Au sommet de l'escalier se trouvant près de l'ascenseur situé sur la côte d'Abraham, une placette d'observation fort apprécié des résidents et des nombreux touristes de passage permet de contempler la Ville, entre autres les couchés de soleil sur les Laurentides à l'ouest. À notre connaissance, c'est la seule placette d'observation aménagée donnant vers le long de la falaise jusqu'à celle se trouvant sur la rue des Remparts, dans le Vieux-Québec. La tour bouchera définitivement

⁵ À ce sujet, le promoteur a avancé que les climatiseurs installés sur les édifices du projet seraient eux sans bruit, contrairement à ce qui a été fait ailleurs précédemment, créant un problème que la ville ne parvient pas à gérer.

cette perspective. Les usagers de l'hôtel auront évidemment quant à eux, au nord-ouest, une magnifique vue sur ce coucher de soleil et, au sud, une vue en plongée sur les maisons du quartier Saint-Jean Baptiste.



La placette Saint-Réal



Vue de la placette éventuellement bouchée par l'hôtel

Réactions au Projet de la Grande Place

Lorsque la première maquette du projet de la Grande Place a été dévoilée publiquement, même la maire de l'époque, Jean Pelletier, pourtant porteur du projet, déclara à l'époque au quotidien Le Soleil « *avoir constaté, à première vue, que les tours des hôtels (16 étages) et des bureaux (25 étages) semblaient un peu hautes* ».

La conseillère du quartier Saint-Jean Baptiste Winnie Frohn, alors membre de l'Opposition, le Rassemblement Populaire, soutenait pour sa part que « *les tours sont trop hautes et qu'elles cacheront la vue aux résidents du quartier Saint-Jean Baptiste, diminuant ainsi la valeur de leurs propriétés* ». Un constat qui s'applique aujourd'hui au Projet Trudel.

Lorsque l'aspirant maire Jean-Paul Lallier décide de faire de la Grande Place un enjeu référendaire aux élections municipales du 5 novembre 1989, les citoyens ont l'occasion de se prononcer directement sur le projet. Contre toute attente, L'Allier, proposant pour le secteur une autre vision d'aménagement, sans tour, gagnera contre toute attente, les élections. Le projet de La Grande Place sera immédiatement enterré et finira par devenir l'espace Saint-Roch que nous connaissons aujourd'hui, avec le parc, les institutions d'enseignement et de recherche, les coopératives et les condos qui ont grandement contribué à revitaliser le secteur.

Densification et revitalisation au vieux centre-ville oui, mais en respectant l'échelle du quartier, sans tour. C'est possible et, démonstration faite, ça marche.

2. Crois ou meurs

Lors de la rencontre, le promoteur a à plusieurs reprises répété que rien ne se fera si la tour, et l'hôtel, ne passe pas. C'est la tour et l'hôtel ou le statu quo, c'est à dire le stationnement. C'est la tour et l'hôtel qui paieront pour les arbres, les toits verts, les parcs, les logements sociaux, etc. Le promoteur l'énonce brutalement dans sa

présentation : « *il est impossible économiquement de se limiter au projet restreint du PPU.* »

De quelle économie parles-t-on ici? Ou plutôt, de quelle marge de profit?

Tout à côté du stationnement Dorchester, trois importants projets de construction résidentielle viennent d'être complétés ou sont sur le point de l'être et un autre vient de s'amorcer (voir les images suivantes). Dans chaque cas, une densification respectant le PPU. Par quel miracle ces promoteurs parviennent-ils eux à réaliser l'impossible, à compléter, à l'intérieur des balises fixées, des projets économiquement rentables? Ces exemples indiquent sans l'ombre d'un doute que contrairement à ce qu'avance le Groupe Trudel, il est tout à fait possible de densifier en s'intégrant au quartier, en respectant le PPU, tout en y trouvant économiquement son compte. La boulimie n'est pas un sine qua non.



Le 231-235 Saint-Vallier Est, récemment complété



Le 175 Saint-Vallier Est, récemment complété



La Biscuiterie sur Saint-Vallier Est, bientôt complétée



L'Intendant sur Saint-Vallier Est, en construction

L'effet îlot de chaleur

Et si, dans l'obligation de se conformer au PPU, l'actuel promoteur abandonnait le projet? L'opération du stationnement étant tout à fait rentable, selon ce que le porte-parole a lui-même dit à la rencontre, pas de soucis de ce côté. Ce stationnement remplit d'ailleurs certaines fonctions utiles, entres autres la possibilité pour plusieurs de stationner pendant les opérations déneigement, comme l'ont rappelé certains intervenants lors de la rencontre.

Dans la présentation faite par le promoteur, on écrit, à propos d'un exercice de participation publique tenu en 2016-2017 qu'il y a eu « *unanimité sur **le besoin urgent** (souligné dans la présentation) de développer le site vacant en plein centre-ville* ». Sept plus tard, la réflexion se poursuit, ce qui relativise l'urgence, en particulier lorsque l'on sait que le terrain est vacant depuis des décades.

La survie du quartier et des commerces n'est pas plus liée à la réalisation de ce projet qu'ils ne l'étaient à la réalisation du projet de la Grande Place. Pour l'îlot Dorchester, Il semble que le propriétaire précédent, Kevlar, n'ait pas réussi à trouver la formule lui permettant, à sa satisfaction, de développer le terrain. Trudel ne la trouvera peut-être pas non plus, même s'il a encore amplement la possibilité de le faire. S'il n'y parvient pas, un jour, un autre promoteur, y parviendra, saura profiter du potentiel, comme le font déjà présentement, juste à côté, plusieurs autres promoteurs.

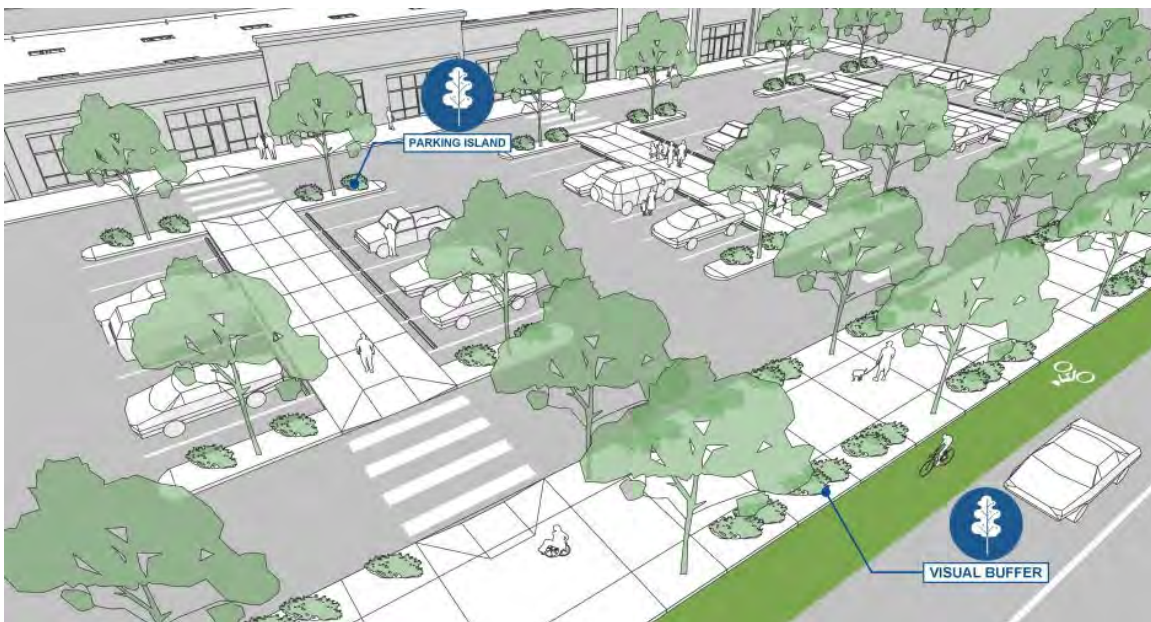
Et en attendant? Faisons du mieux possible avec le stationnement existant. Il a déjà, on l'a vu, certaines fonctions utiles. L'espace libre, le dégagement, la perspective qu'il procure dans un tissu urbain quand même déjà dense et serré n'est de plus pas à négliger.

L'un des arguments avancés par le promoteur pour justifier sa disparition est qu'il contribuerait à créer un îlot de chaleur. Prétendre, comme l'a fait le porte-parole que le Projet Trudel y contribuerait moins est hautement contestable. Si l'argument veut être retenu, il devra être documenté. Intuitivement, le contraire semble plutôt être vrai.

En revanche, un aménagement minimal du stationnement actuel, comme l'illustre les deux images suivantes, pourrait largement contribuer à réduire l'effet îlot de chaleur du stationnement actuel, en le dotant d'une canopée.



Stationnement paysagé en Europe et esquisse aux États-Unis



En 2024, un stationnement n'a pas à se réduire à un désert d'asphalte.

Construire des tours là où elles ont leur place

Pour terminer, une autre affirmation énoncée par le promoteur en cours de rencontre mérite qu'on s'y attarde. Il a été dit que si l'on ne densifiait pas en hauteur au centre-ville, on encourageait l'étalement urbain et les développements au lac Saint-Charles. Comme les nombreux projets de densification récemment réalisés et en cours dans Saint-Roch (voir les pages 13-14-20-21-22), déjà l'un des milieux les plus denses en ville le démontre, ce secteur a donné et continue à donner. Il n'a pas à être Manhattanisé pour répondre à ses soi-disant obligations de densification.

Plusieurs secteurs de la Ville, bien desservi par les transports en commun, se prête bien à la multiplication des tours, autant pour le résidentiel que pour les hôtels. Celui des centres d'achats à Sainte-Foy, sur Laurier en est la parfaite illustration. En 2022, le groupe ACERO annonçait un projet immobilier de 23 étages et 90 M\$ sur le boulevard Laurier, à quelques pas des deux tours résidentielles dans les cartons du Groupe Dallaire, aussi d'une vingtaine d'étages. Celle de Acero deviendrait la plus haute tour immobilière de la Ville. De l'avis du promoteur, le projet respecte le zonage, l'acceptabilité sociale ne serait pas un enjeu et il ne serait pas surprenant de voir d'autres projets d'une taille similaire sur Laurier.



La Tour Acero projeté sur Laurier

La densification en hauteur à sa place.

Sa place n'est pas dans Saint-Roch, face à la Falaise.

CONCLUSION

En conclusion, pour l'îlot Dorchester, pas de tour, pas d'hôtel, respectez en tout point le PPU adopté en 2017. Et si le stationnement doit être conservé pour un temps, en attendant un projet sachant s'adapter au tissu urbain ambiant existant, verdissez-le.

Michel Beaulieu



Loger dans l'ambiguïté

REQUALIFICATION DE L'ÎLOT DORCHESTER

Participation citoyenne – assemblée du 23 octobre 2024

Document de consultation écrite - 30 octobre 2024 – Mario Jobin

Table des matières

INTRODUCTION :	2
MISE EN CONTEXTE ET RÉFLEXION :	2
CONCLUSION :	3
RECOMMANDATION:	3
NOTE D'HOMMAGE :	4
REQUÊTE 1 : Valeur Actualisée Nette du projet (VAN)	4
REQUÊTE 2 : Présentations ultérieures	5
REQUÊTE 3 : Étude de site.....	5
DESCRIPTION DES ANNEXES :	5
ANNEXE 1. Assemblée hybride du 23 octobre 2024	6
ANNEXE 2. Extrait de document (rapport de 2008)	7
ANNEXE 3. Conditions existantes – secteur nord-est	9
ANNEXE 3. Étude sommaire – secteur nord-est.....	10
ANNEXE 4. Un nouveau belvédère pour Québec (2007)	11
ANNEXE 4. Étaler la ville de Québec (2024)	12
ANNEXE 4. Québec, le rocher d'Amérique (2019).....	14
ANNEXE 4. Ce que dicte la logique du paysage pour le troisième lien (2022).....	16
ANNEXE 4. Un reflet de paysage (2023).....	18
ANNEXE 5. Extrait d'un document d'étude – méthodologie	19

INTRODUCTION :

Je connais bien le quartier Saint-Roch, je connais tout aussi bien Saint-Sauveur, de par mes années d'enfance et de par ma famille. Quant à Québec, j'en connais relativement bien la nature et entrevois certes son avenir comme celle d'une ville bien pensée et bien aménagée. Ce document tend vers cet objectif.

MISE EN CONTEXTE ET RÉFLEXION :

La présentation du vendredi 25 octobre, par les représentants du Groupe Trudel, laisse perplexe parce qu'elle demeure « incomplète et quelque peu orientée ». Bien que tout requérant soit libre de présenter son projet selon ses objectifs, certains usages reconnus et adoptés en pratique professionnelle manquent à l'appel.

Par exemple : lorsqu'on construit en hauteur, de manière prononcée, à en demander une dérogation municipale et l'acceptation sociale requise, il faut démontrer qu'on a analysé la totalité du site et considéré l'ensemble des impacts que l'intervention souhaitée aura dans son environnement immédiat ET dans son environnement élargi : or, ici, on a oublié la « moitié » de la ville (la « Haute-Ville », Saint-Jean-Baptiste tout particulièrement) et le côté est du site (soit la côte d'Abraham, quartier du Vieux-Québec), en plus d'ignorer « l'image de la ville », de son ensemble paysager, vu à partir du nord (le « cœur » de Saint-Roch aussi, Jardin Jean-Paul-L'Allier, n'a pas l'importance qu'on devrait lui accorder dans le narratif présenté bien qu'il s'agisse d'un espace ouvert et adjacent). C'est majeur.

On ne saisit pas vraiment l'apport de ce projet à « l'ensemble urbain », à la « composition urbaine » de la ville. Quel est le « gain » pour l'ensemble de la population ? Particulièrement pour un projet en hauteur (visible de loin).

S'il faut vulgariser, et en tout respect : c'est comme quelqu'un qui, dans un groupe de discussion, parle « creux » et laisse des pans entiers du propos ouverts (le requérant ne se porte nullement garant du résultat – en qualité architecturale – et reporte le tout à une « conformité » délivrée par la CUCQ, par un comité externe à son groupe de travail. En bref : on a déjà vu mieux comme positionnement et plaidoirie pour l'insertion d'un projet dans une « ville plusieurs fois centenaire »).

Nul besoin d'être doué pour comprendre que, lors d'une première visite de ce site, tout acheteur reconnaîtra l'immense valeur de la vue, à partir de la rue Saint-Réal et le positionnement incomparable au pied de la côte d'Abraham (lieu de circulation stratégique à Québec). La proximité d'une falaise luxuriante est aussi à considérer.

Ce sont des déterminants majeurs pouvant être exploités si on veut « construire en hauteur » (après avoir obtenu certaines dérogations de la ville de Québec). La « valeur ajoutée » (économique : particulièrement pour un hôtel) réside exactement là : dans l'appropriation du bien commun par le privé (on monte et s'approprie une bonne part « du ciel de Québec » par une construction en hauteur située en plein dans une zone publique de champ visuel à protéger) d'un site stratégique.

On s'explique mal le manque d'information, sinon l'absence de cette dimension si recherchée, habituellement, par tout promoteur. On n'en parle pas ou pas suffisamment dans l'ensemble de la présentation (enfin, on cherche encore...).

Donc, on ne peut statuer, en toute logique, sur ce projet puisque, tel que présenté, il demeure ambigu, incomplet. **Il loge dans « l'ambiguïté ».**

On a peut-être raté quelque chose, mais on ne voit pas clairement ce que ce projet apporte à l'ensemble de la ville et comment il s'inscrit dans une composition urbaine recherchée et équilibrée. Bien sûr, le « volume et la densité » sont au rendez-vous.

On ne saisit pas tout à fait la « composition urbaine », l'équilibre et l'intégration urbaine de cette proposition. De manière constructive, la ville pourra sans aucun doute « accompagner » le requérant dans le développement adéquat du projet.

L'aménagement sensé des villes n'est pas étranger à la rentabilité et à une saine gestion financière (autrement, il faudrait alerter immédiatement le gouvernement du Québec puisque ce serait un indicateur probant d'affaïssement de la société tout entière). Le requérant se positionne favorablement à la promotion de tours de vingt étages – désormais – à Québec (sans référence aux sites et à l'emplacement comme tel, ici, nous sommes en droit de nous questionner, respectueusement).

CONCLUSION :

En tant qu'ancien résident de la rue Saint-Vallier, tel que j'ai pu témoigner lors de la séance du 23 octobre dernier, au Conseil de quartier Saint-Roch, et à la demande bien informelle et courtoise de la ville de Québec, j'ai pris un instant ou deux pour partager une brève réflexion et mettre à la disposition des intéressés, en pièces jointes, quelques documents déjà produits au fil des années (articles publiés dans les quotidiens et documents déposés aux Conseils de quartier. On pourra s'y référer afin de progresser).

Ce document n'est pas, en soi, un mémoire hautement peaufiné, certes, mais dans son ensemble, il dégage et expose assurément les fondements d'une réflexion que la ville de Québec, et tout promoteur intéressé d'y construire et de participer à l'essor et au bien-être commun, pourra consulter.

La ville de Québec est « un tout », indissociable des splendeurs de son paysage naturel. La falaise nord de la ville constitue l'une de ses caractéristiques majeures.

RECOMMANDATION:

En général, quant aux édifices en hauteur, et à moins d'exception bien jaugées et justifiées, d'apports marqués à la composition urbaine, acceptables socialement :

IL FAUT CONSTRUIRE LOIN DES PENTES.

Sans « justification » autre que la « rentabilité », élément clé du narratif du Groupe Trudel, le projet présenté récemment déroge à ce « principe de base en aménagement ». Nul ne pourra, et en aucun temps, reprocher aux autorités de faire

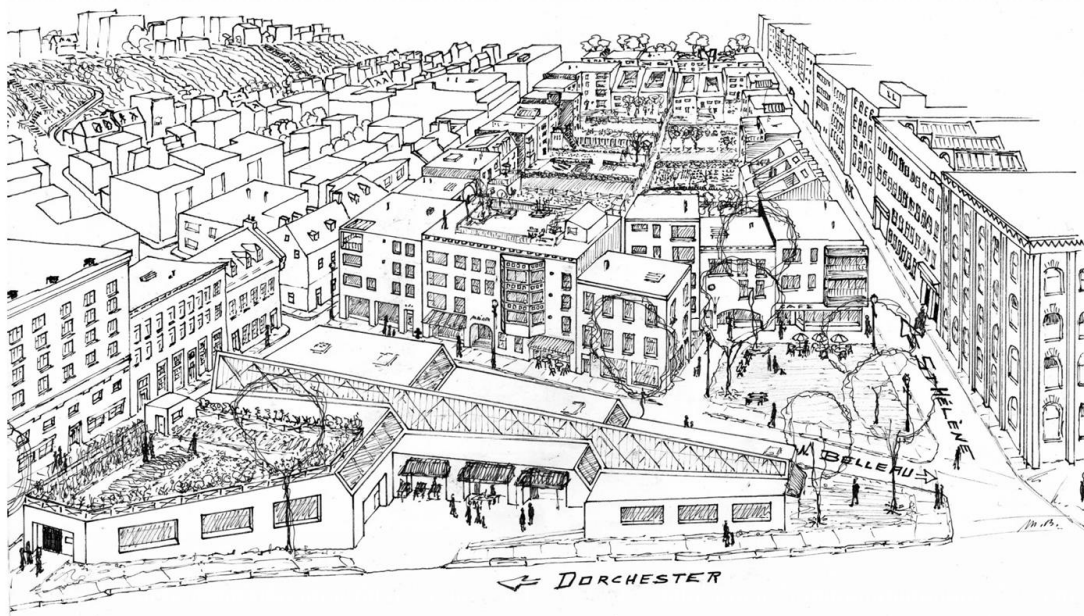
un « rappel à l'ordre » lorsque requis quant à l'adéquation et à l'intégration sensées des projets dans leurs milieux. C'est l'approche souhaitée, ici, quant au projet soumis, ce 23 octobre, pour la requalification de l'îlot Dorchester.

Cordialement,

Mario Jobin, Québec

NOTE D'HOMMAGE :

En hommage à Jean-Paul L'Allier, ancien maire de Québec, et à Marc Boutin architecte, tous deux, sans doute, source d'inspiration puisqu'ils ont, à leur manière, contribué au bien-être des gens de Saint-Roch et de Saint-Jean-Baptiste.



Description : Vision d'aménagement pour l'îlot Dorchester par la coalition citoyenne (Mémoire citoyen déposé en suivi au projet de réaménagement de l'îlot Dorchester par Trudel – Engrenage Saint-Roch – 2024). Cette illustration de Marc Boutin a comme caractéristique principale de prendre en considération la falaise de Québec et de développer le tissu urbain en conséquence : DE LA FALAISE VERS LE BOULEVARD CHAREST (le projet du Groupe Trudel propose d'élargir la masse du boulevard Charest À CONTRESENS ET VERS la falaise en produisant une densité supérieure).

REQUÊTE 1 : Valeur Actualisée Nette du projet (VAN)

Puisque le requérant orchestre tout son projet en fonction d'un « modèle d'affaires ou modèle économique », en respect du « secret d'affaires », pourrait-on exiger tout au moins, et aussi selon le défunt projet de Kevlar, les « VAN » (Valeurs actualisées nettes) – simple principe de gestion financière reconnu internationalement ? Précisions : on doit situer le ou les projets dans le temps et dans leurs variations, donc, où le projet se situe-t-il par rapport à un « facteur 1 ».

« PROGRAMMATION - PACKAGING » : On observe particulièrement que ce projet est encore un « projet en développement » qui est en bonne partie à l'étape du « packaging » (on envisage un hôtel dont les capacités et le volume varient, selon les dates de présentation (voir couverture médiatique – Le Soleil), on entrevoit un supermarché, mais on n'en sait pas grand-chose... on ignore la fonctionnalité de ces composantes, etc.). Le projet est nettement « perfectible ».

REQUÊTE 2 : Présentations ultérieures

Le requérant pourrait-il s'adjoindre, lors de présentations ultérieures, de professionnels de l'aménagement qualifiés (architectes tout particulièrement) dont la réputation deviendrait – directement – tributaire de leur association avec un tel projet ? De plus, la qualité de la présentation et des réponses fournies s'en trouveraient bonifiées. Les architectes doivent être sur « la ligne de front ».

REQUÊTE 3 : Étude de site

La ville de Québec peut-elle accompagner le requérant dans son engagement à fournir une « étude de site plus poussée », particulièrement pour les vues, les panoramas, les champs de vision et les percées visuelles en Haute-Ville?

Un minimum d'information – bien défini et validé par la ville quant à sa qualité et son exactitude – est requis. Les rendus architecturaux (3D et perspectives) sont généralement insuffisants puisqu'ils cherchent à plaire, trop souvent (il faut y ajouter des mesures quant aux hauteurs et aux angles des champs de vision).

DESCRIPTION DES ANNEXES :

Annexe 1. Identification des intervenants (25 octobre 2024)

Annexe 2. Extrait du « rapport de 2018 : Inventaires des perspectives visuelles (Ville de Québec – Ministère de la culture)

Annexe 3. Étude sommaire des conditions visuelles du « secteur nord-est » de la ville de Québec (pour des fins de discussion seulement)

Annexe 4. Articles publiés dans Le Devoir (disponibles en ligne)

4.1 Un nouveau belvédère pour Québec (2007) – voir rue Saint-Réal.

4.2 Étaler la ville de Québec (2024) – voir escalier du Faubourg.

4.3 Québec, le rocher d'Amérique (2019) – percée visuelle Sainte-Ursule.

4.4. Ce que dicte la logique du paysage pour le troisième lien (2022)

4.5 Un reflet de paysage (2023) – paysage et recherche de qualité.

Annexe 5. Extrait d'une étude sur la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule, 19 pages (2019) : Document remis au Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste (2024) et au Conseil de quartier du Vieux-Québec – Cap Blanc (2019). Note : Une étude complète, avec animations 3D sur la dynamique urbaine de la percée visuelle de la rue Saint-Ursule a été produite. Il s'agit sans nul doute de l'étude la plus complète jamais produite à ce jour sur une percée visuelle de Québec (méthodologie complète applicable au Quartier Saint-Jean-Baptiste dans le cadre du projet de l'îlot Dorchester).

ANNEXE 1. Assemblée hybride du 23 octobre 2024

Réunion du Conseil de quartier Saint-Roch, 25 octobre 2024 : Période de questions (environ 30 personnes sont intervenues et, après visionnement de la séance, en ligne, site de la ville de Québec, sur environ 30 personnes, environ le tiers de ces personnes ont formulé des observations qui convergent dans la même direction). On pourra donc s'y référer afin de situer mon intervention (falaise, percées visuelles, etc.).

- Intervenant 1 : Mario Jobin

Plage : 1 :13 :30 à 1 :15 :55

Plage : 1 :16 :00 à 1 :16 :15 (document : rapport de 2018)

- Intervenant 2 : résident du quartier Saint-Roch

Plage : à 1 :17 :20 à 1 :19 :20

- Intervenant 3 : résident du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 1 :31 :15 à 1 :32 :40

- Intervenant 4 : ancien résident du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 1 :37 :15 à 1 :38 :25

- Intervenant 5 : résidente du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 1 :51 :15 à 1 :52 :15

- Intervenant 6 : résidente du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 2 :02 :15 à 2 :04 :15

Plage : 2 :05 :10 à 2 :05 :22

- Intervenant 7 : résident du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 2 :15 :20 à 2 :15 :18

Plage : 2 :16 :35 à 2 :17 :05

- Intervenant 8 : résident du quartier Saint-Jean-Baptiste

Plage : 2 :22 :25 à 2 :24 :45

- Intervenant 9 : résident du quartier Saint-Roch

Plage : 2 :33 :40 à 2 :35 :35

- Intervenant 10 : résidente de Saint-Roch

Plage : 2 :35 :40 à 2 :39 :35

- Intervenant 11 : résident de Saint-Roch

Plage : 2 :40 :15 à 2 :42 :20

- Intervenant 12 : résident de Saint-Jean-Baptiste

Plage : 2 :47 :35 à 2 :51 :05

- Intervenant 13 : résident de Saint-Roch

Plage : 2 :52 :35 à 2 :53 :25

Fin de la liste.

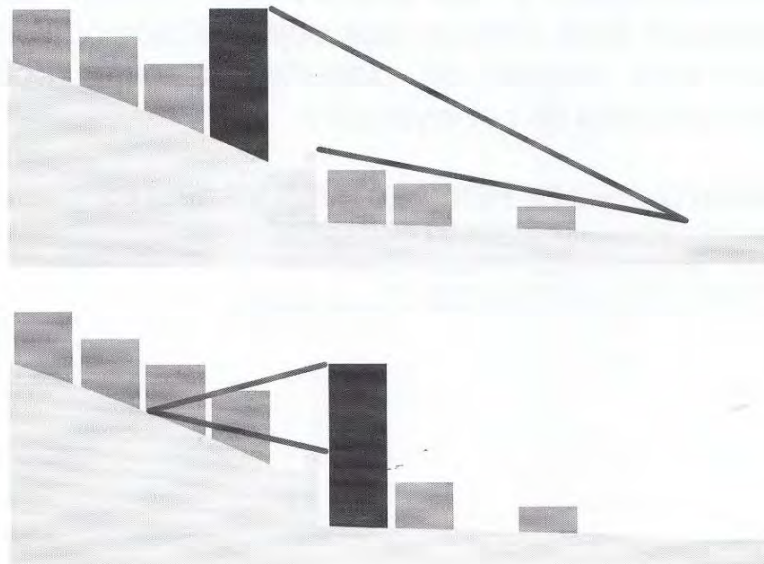
ANNEXE 2. Extrait de document (rapport de 2008)

Ce principe connu de tous les intervenants, particulièrement de la ville de Québec et du Ministère de la culture, devrait et doit faire partie des analyses de tout projet près des pentes (i.e., en ce qui nous concerne aujourd'hui : projet de requalification de l'îlot Dorchester).

P.18

En d'autres mots, un édifice trop haut en basse-ville vient fausser ou nier la dénivellation à partir de points de vue de la haute-ville. De même, vu à partir de la basse-ville, un édifice trop haut sur le promontoire écrase la perspective et détruit la relation d'échelle parfois fragile, notamment sur le versant nord du promontoire où la falaise est moins abrupte (figure 10).

FIGURE 10. RAPPORT D'ÉCHELLE HAUTE-VILLE/BASSE-VILLE



Selon le rapport de 2008, la ville de Québec possède tous les outils nécessaires à l'analyse et à la prise de mesure pour toute intervention dans le paysage. On pourra aussi se référer à la conclusion de l'article « Étaler la ville de Québec » (Le Devoir, 2024). Ce texte est disponible à la page 12 du présent document.

Extrait : Les « champs de vision et vues stratégiques » devraient être répertoriés et mesurés par rapport à des points de référence, des « points d'appui ». Cerner les contours du développement immobilier à venir « visuellement et point par point » est souhaitable. De nouveaux outils consacrés à la production des démonstrations existent.

P.17

La ville de Québec peut, à l'aide d'un logiciel développé spécifiquement à cet usage, mesurer l'impact d'une intervention dans le paysage. Ainsi, en prenant en considération les perspectives s'appliquant au site d'intervention, il est possible d'établir les niveaux altimétriques plafonds qui ne devraient pas être dépassés. Les cartes insérées en annexe illustrent des exemples de résultats qui ont été générés par des panoramas sur certains éléments du paysage devant être préservés comme objet d'observation. Il est possible de répéter cet exercice pour chacun des objets d'observation qui aura permis de classer chacune des perspectives de cet inventaire.

INVENTAIRE DES PERSPECTIVES VISUELLES

ARRONDISSEMENT HISTORIQUE DU VIEUX-QUÉBEC

FÉVRIER 2008

ÉTUDE RÉALISÉE POUR LA VILLE DE QUÉBEC ET LE MINISTÈRE DE LA CULTURE,
DES COMMUNICATIONS ET DE LA CONDITION FÉMININE DU QUÉBEC
RAPPORT PRÉPARÉ PAR BÉLANGER BEAUCHEMIN MORENCY ARCHITECTES & URBANISTES S.É.N.C.

ANNEXE 3. Conditions existantes – secteur nord-est

Étude sommaire des conditions visuelles du « secteur nord-est » de la ville de Québec (pour fins de discussion seulement). Voir page suivante pour une étude sommaire.

Conditions existantes

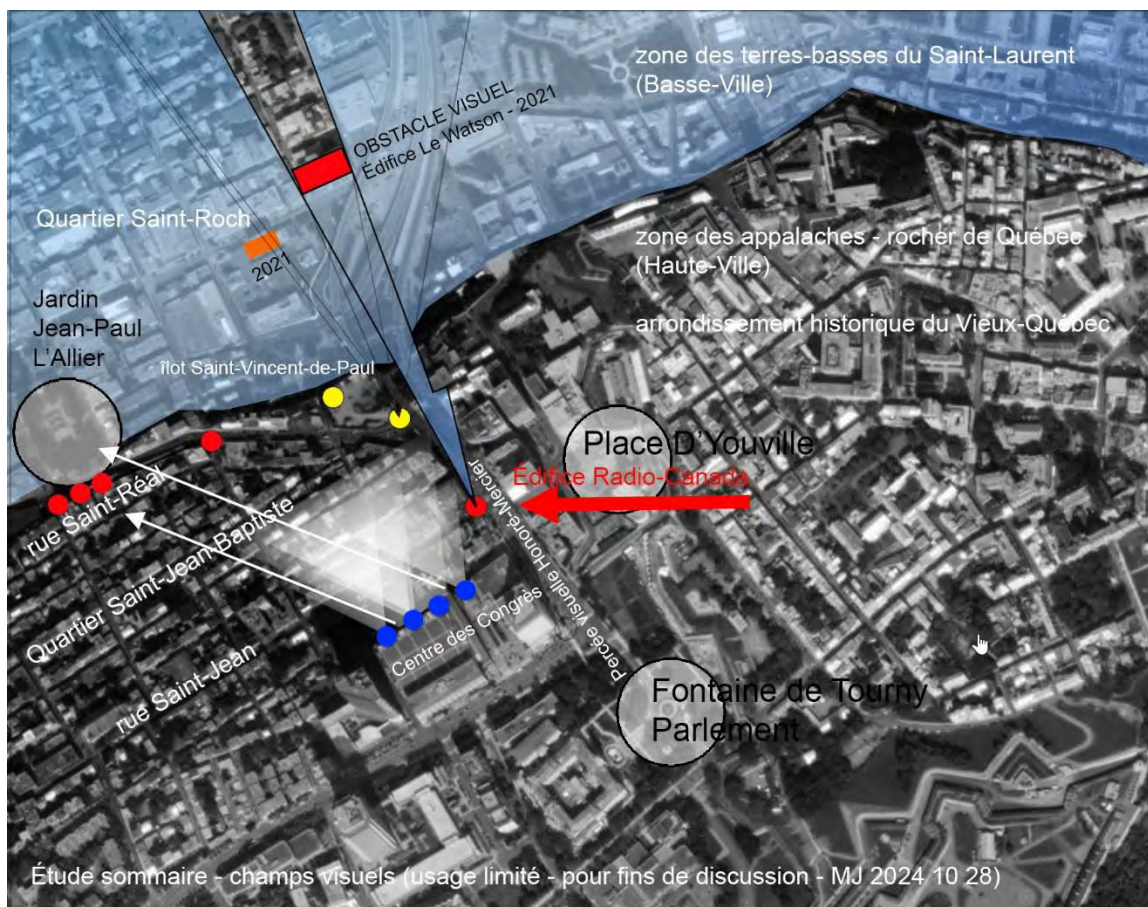


ANNEXE 3. Étude sommaire – secteur nord-est

POUR FINS DE DISCUSSION SEULEMENT : Voici quelques éléments de réflexion dont une illustration de l'impact visuel de l'édifice Le Watson à partir de la rue Saint-Jean (édifice de Radio-Canada) : réduction du champ de vision et perte de qualité de la percée visuelle d'Honoré-Mercier (construction récente : 2021).

Centre des Congrès (exemple de « vitrine » vers le nord et vers le site de l'îlot Dorchester). Position de l'îlot Saint-Vincent-de-Paul, etc.

Le site de l'îlot Dorchester, adjacent au Jardin Jean-Paul L'Allier, est situé profondément dans « l'angle de vision du champ visuel ». Ici, afin d'amorcer la réflexion sur ce type de « vitrine publique », on a jugé bon de commencer à indiquer ce genre de situation. Par comparaison, pour être plus clair, plus à l'est, le parvis du Palais Montcalm, à la sortie, lorsqu'on quitte le bâtiment, nous offre l'une des vues les plus exceptionnelles de Québec, au-dessus des remparts (et ce, malgré l'extension récente du Capitole qui a bloqué la percée visuelle D'Auteuil, à tout jamais). Cependant, cette vue unique pourrait disparaître prochainement si on décide d'ajouter des étages à l'ancienne école de Saint-Louis-de-Gonzague (on pourra se référer au projet du promoteur GM, en 2017, pour en avoir une idée).



ANNEXE 4. Un nouveau belvédère pour Québec (2007)

Suggestion : Voir « Conditions idéales » (rue Saint-Réal)

L'utilisation de courts tunnels piétonniers, de moyens mécaniques attrayants, peut être envisagée afin de produire plus d'espace et plus de clarté pour la circulation piétonne (escaliers roulants, ascenseurs, reliant l'accès à la place d'Youville, le nouveau Belvédère, l'entrée de l'amphithéâtre souterrain en venant, la rue Saint-Vallier).

La ville aura, du côté sud, la prestigieuse Terrasse Dufferin, adjacente au Château Frontenac, une initiative datant de 1872, s'ouvrant sur le Saint-Laurent, et, de l'autre côté, du côté nord, le nouveau belvédère qui donnera sur les montagnes et sur un éventuel jardin chinois, plus bas. L'édifice Saint-Vincent-de-Paul, récemment démoli, fera place prochainement à un nouvel hôtel qui sera justement adjoint au belvédère.

Ne faites pas de plans sans envergure est une devise qui a inspiré plusieurs architectes et donné d'excellents résultats: les professionnels du monde entier peuvent participer à un concours international d'architecture, préparé dans les trois prochains mois et dont les résultats seraient obtenus à l'automne 2007. Il s'agit d'un processus rapide et efficace, sans risque. Pourquoi pas?

LE DEVOIR

Libre-Opinion: Un nouveau belvédère pour Québec

Mario Jobin - Bachelier en architecture, l'auteur a pratiqué l'architecture à Hong Kong, Shenzhen, Chicago, El Paso, New Delhi et Montréal.
Publié le 26 janv. 2007 Mis à jour le 7 avr. 2010 Idées

À Québec, l'annonce récente du démantèlement des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et la conversion imminente des vestiges du tunnel inachevé en amphithéâtre souterrain, par Robert Lepage, suscite l'attention. Mis à part un segment de tunnel souterrain à reconstruire, que se passe-t-il en surface?

Italo Calvino, écrivain italien, auteur de l'ouvrage Les Villes invisibles, livre connu de la plupart des architectes, aurait pu dire, dans sa poésie, que Québec est une ville où le ciel touche terre. En raison de l'étroitesse du roc sur lequel la ville est bâtie, et également du relief même de ce roc, des percées visuelles vers le ciel sont omniprésentes. Les rues se courent et descendent le long du roc lorsqu'elles ne sont pas littéralement arrêtées, dans leur course, par l'escapement.

Cette topographie fait en sorte que des « pans de ciel », comme de légères guilchettes de lumière bleue, s'insèrent doucement entre les bâtiments et, dans leur descente, viennent couper le sol. L'interruption visuelle du pavé est clairement définie, bien ciselée. Le sol s'interrompt, il s'arrête sur fond de ciel bleu: le ciel touche terre.

Le même phénomène se produit près de la falaise, à l'endroit même où les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency heurtent le roc. Il faut se situer à l'intérieur de la ville, un peu plus en amont dans la montée de la prestigieuse avenue Honoré-Mercier, et regarder vers le nord, vers les montagnes, pour constater l'immense césure de ciel bleu qui s'offre à nous. Par contre, le cadrage est inachevé, mal défini, incertain.

Le cas de l'autoroute Dufferin-Montmorency est comparable à celui de l'autoroute Bonaventure à Montréal et mérite que l'on s'y attarde puisqu'il s'agit d'achever la percée visuelle de l'avenue Honoré-Mercier qui mène directement à l'Assemblée Nationale du Québec. Voilà une belle occasion.

Cet article suggère de construire un nouveau belvédère pour la ville de Québec. Le belvédère viendrait définir l'arrêt de la falaise, au point de jonction de l'autoroute et de la ville, en découpant clairement le ciel devant l'accès automobile est préservé et le projet d'amphithéâtre souterrain n'est nullement remis en question).

Conditions idéales

Les conditions existent déjà. Il s'agit d'observer ce qu'il se passe à l'escalier et à l'ascenseur gratuit de la rue de la Couronne (la rue Saint-Réal longe la côte d'Abraham tout en la surplombant comme un belvédère le ferait). On peut reporter ce concept, plus loin, au-dessus des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency et s'en servir comme référence, dans un plus grand geste, pour produire un nouveau belvédère.

ANNEXE 4. Étaler la ville de Québec (2024)

Suggestion : voir escalier du Faubourg (« point d'appui d'Arago »)

LE DEVOIR

Étaler la ville de Québec



Photo: Dave Racine via Getty Images « Étaler les splendeurs de la ville de Québec sans élargir l'urban, en profondeur, voilà le défi, écrit l'auteur. »

Mario Jobin

L'auteur est architecte.

Publié le 14 juin 1888

Idées

« Donnez-moi un point d'appui et je soulèverai le monde » — Archimède

La ville de Québec est indissociable des splendeurs de son paysage naturel. À l'origine, sans même consulter les études géologiques, on voit bien que la ville de Québec était une île, comme sa voisine, l'île d'Orléans. On en discerne encore les « contours » dans le paysage de la vallée du Saint-Laurent. Les terres basses asséchées, autrefois chenal nord d'une mer disparue, entre montagnes et rocher, sont en perte de vue la Basse-Ville de Québec ; « ville basse » en fond de mer asséchées.

Lentement, la Basse-Ville se développe en hauteur et devient un « haut-fond » de mer de Champlain, un gémissement d'édifices en conflit avec l'horizon et les montagnes. Montréal a son « point d'appui » afin de contrôler le soulèvement des constructions : nul ne peut construire plus haut que le mont Royal. Les propos de Serge Bouchard, anthropologue, ont été rapportés ainsi : « Si je suis sur le mont Royal et que je regarde au loin, je vois la mer de Champlain. »

Contrairement à Montréal, à Québec, il n'existe aucun « point d'appui », aussi clair et intelligible, pour orienter la densification et le « soulèvement des constructions ». À partir du rocher de Québec, tout particulièrement dans la zone historique, côté nord, le « champ de vision » s'étend et disparaît graduellement. Il reste encore quelques bons dégagements visuels vers les montagnes laurentiennes : de larges ouvertures subsistent.

Le risque, cependant, est de laisser la vallée disparaître, visuellement et, avec elle, la « mer de Champlain », sans accord avec la nature même de ce paysage, sans composition urbaine d'intérêt. Ville fade à l'horizon.

Un maire à Lyon

Or, la mission du maire Marchand à Lyon, l'an dernier, sans qu'il le sache, nous a offert des images plutôt inspirantes : celle d'un maire qui marche dans les sentiers élevés d'une autre cité, comme l'on marche à Québec, depuis toujours. C'est ce qu'on pourrait nommer, à Québec, les « promenades de Champlain », à Lyon ce sont les « sentiers romains », en hauteur, qui mènent au spectacle, à l'agora de pierres construites il y a des milliers d'années, au sommet de la ville.

À Québec, on ne s'avance pas vers le spectacle : on est devant et dedans, dans le spectacle lui-même. On loge dans l'horizon, sur une « vieille île de mer de Champlain » avec une « ville haute qui longe ce vieux rocher d'Amérique et se fonde » — justement — en fond de mer disparue, en vallée et au pied des montagnes, en basse ville ». Voilà le spectacle auquel on participe, en prenant la pleine mesure est de mise.

Lyon, cinéma et animation

Les frères Lumière, à Lyon, en 1896, ont projeté *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat*, mythe fondateur du cinéma. La « photographie animée », qualifiée aujourd'hui de septième art, venait de naître. Dans un certain ordre évolutif, au Québec, près d'un siècle plus tard, Daniel Langlois et son équipe s'affairaient, point par point, à numériser et animer Tony de Peltrie, un personnage sculpté dans de la terre grise, qui allait devenir la vedette d'un film d'animation acclamé et primé (1985). Langlois fonda Softimage l'année suivante (logiciels de modélisation et d'animation). On connaît la suite : *Jurassic Park*... Le monde du cinéma acquiesçait graduellement de nouveaux outils de modélisation et d'animation avec ce nouvel allié : Softimage.

En 1983, à peine gradué en architecture, projet sous le bras, inspiré, entre autres, par les travaux du mathématicien Benoît Mandelbrot, je suis allé au département de recherche de Softimage afin de discuter « fractales et mathématique du chaos », d'une géométrie de la nature. Benoît Mandelbrot, conférencier invité par l'Association mathématique du Québec, nous fit découvrir de « nouveaux Mondes et de nouveaux paysages » générés à partir d'équations simples, un monde de profondeurs : « un océan sans fin, un retour de mer de Champlain, applicable aux villes et à l'architecture ».

Comme l'équipe de Daniel Langlois — peut-être — l'utilisa de nouveaux outils pour « aborder de vieux problèmes » : la mathématique du chaos et les fractales seront utilisées dans le cinéma d'animation (effet de profondeur).

Le point d'appui d'Arago

À Québec, l'escalier du Faubourg, quartier Saint-Jean-Baptiste, sans doute le plus bel escalier de la ville et l'un des meilleurs points d'observation, est situé en bout de parcours de la rue Arago (cette rue adopte la ligne de « la faille géologique de Logan » tout en longeant la falaise nord). Ce point d'observation n'est ni la basse ville ni la haute ville : c'est la ville du milieu. On n'attend pas le niveau le plus haut de la ville ni le niveau le plus bas. L'escalier permet de passer de la plateforme du Saint-Laurent (la Basse-Ville) aux Appalaches (la Haute-Ville). Tout y est.

Mandelbrot utilisait de nouveaux outils pour « aborder de vieux problèmes ». À l'aide de points d'observation, bien répartis en falaise, on peut définir les « champs de vision » à protéger et produire une composition urbaine de qualité : « en profondeur » sans trapper le patrimoine naturel. L'escalier du Faubourg, de par sa position stratégique, géologique, en mi-hauteur de ville, avec sa plateforme d'observation devient un précieux point de repère : le point d'appui d'Arago.

Conjuguer le paysage

Étaler les splendeurs de la ville de Québec sans étagement urbain, en profondeur, voilà le défi. Densifier et déployer de nouvelles constructions en hauteur devrait s'inscrire dans une composition urbaine d'intérêt, même recherchée, de qualité. Les « champs de vision et vues stratégiques » devraient être répertoriés et mesurés par rapport à des points de référence, des « points d'appui ». Cerner les contours du développement immobilier à venir « visuellement et point par point » est souhaitable. De nouveaux outils consacrés à la production des démonstrations existent.

Le ciel de Québec est un bien commun. Carl Sagan, scientifique, dans un de ses livres, sur le thème « science et espoir », ramène ce poème inuit : « Deux hommes arrivent à un trou dans le ciel / L'un des hommes demande à l'autre de le soulever / Mais les splendeurs du ciel étaient si envoiées / Pour l'homme qui regardait déjà au-dessus du rebord de ce paysage / Qu'il en a perdu la mémoire, qu'il en a oublié son compagnon / Qu'il avait promis d'aider / S'entuyant seul dans toute la splendeur du ciel et de l'horizon. »

ANNEXE 4. Québec, le rocher d'Amérique (2019)

Description : Article rédigé suite à l'analyse de la percée visuelle Sainte-Ursule.

LE DEVOIR

Québec, le rocher d'Amérique



Photo: Mario Jobin Des touristes longent la rue Dauphine et s'arrêtent au point culminant de la percée visuelle Sainte-Ursule, à Québec.

Mario Jobin

Architecte, Québec

Publié le 8 sept. 2019

Idées

À Québec, un questionnement demeure : comment peut-on loger sur le Gibraltar d'Amérique, depuis plus de 400 ans, et construire de manière aiséatoire sur les flancs du cap Diamant ?

Le projet résidentiel du 8 rue McWilliam est le déclencheur d'une réflexion nécessaire. D'où vient l'urgence de construire sur un lot vacant depuis environ 100 ans sans intégration architecturale satisfaisante et en dissonance avec l'environnement (gabarit gonflés et hors d'échelle) ?

La ville de Québec est construite sur un roc qui s'élève massivement dans sa partie sud, le cap Diamant, dont l'inclinaison au nord forme un long gradin de faible pente ouvert sur la rivière Saint-Charles, la vallée et les montagnes : Québec, au détroit d'un grand fleuve, point de passage oblige vers le cœur du continent, est le rocher d'Amérique.

Topographie

Ce roc incliné est formé de dénivelés successifs. C'est le socle sur lequel la ville repose. Une distribution typiquement équilibrée des constructions, en escalier, rend l'horizon accessible aux citadins.

Tout marcheur en forêt sait que longer les dénivelés positionne l'observateur à la cime des arbres, situés en contrebas, et dégage l'espace devant. Samuel de Champlain, fondateur de Québec, tout comme les Amérindiens, était assurément familier de ces promenades en hauteur. Les anciennes cartes témoignent de ces franges topographiques.

Inconsidérément, nous circulations dans les pas des premiers marcheurs. Certaines rues du Vieux-Québec, sentiers d'asphalte et de béton durcis par la modernité, suivent les mêmes tracés : la rue Dauphine en est un exemple éloquent. C'est dans cette zone que culminent certaines des percées visuelles les plus intéressantes du Vieux-Québec.

Atteindre et longer les dénivelés du roc révèle la position élevée de la ville. Le regard se libère de la vision tunnel des rues du Vieux-Québec. On accède alors à un immense espace fait de vallées, de montagnes et de ciel. Le long de la rue Dauphine, le regard du promeneur se détache des constructions de la cité pour fusionner avec la beauté du paysage. C'est le saut d'un nouvel espace : ville et nature au même endroit, au même instant, la cité est du coup sublimée.

Éloge du vide

Frank Lloyd Wright, architecte renommé (1867-1959), utilisait volontiers cette citation de Leo Tseu :

« Les bâtiments se composent de murs, de portes et de fenêtres. Pourtant, l'utilité du bâtiment dépend également de l'espace en lui. »

Les percées visuelles du Vieux-Québec ne sont que du vide, de l'espace à ne pas combler, à ne pas obstruer. Le « rocher construit de Québec », avec ses rues transversales, du sud vers le nord, comme de profondes rainures qu'aurait gravées un sculpteur dans la pierre, laisse passer des filets d'azur, le long de ses flancs, dans lesquels les promeneurs baignent et circulent.

Obstruer à répétition n'est pas la solution. L'augmentation des gabarits et l'empilage de bâtiments, sans harmonie, ne sont pas souhaitables. La juste mesure est de mise.

L'édifice proposé du 8 rue McWilliam, trop haut, peut s'intégrer au paysage construit et naturel en étant revu à la baisse. Ce projet s'insère dans la continuité de plusieurs percées visuelles et vues existantes à protéger (rues Sainte-Ursule et Sainte-Angèle).

La percée visuelle Sainte-Ursule est partiellement obstruée depuis la moitié du XX^e siècle. Nous proposons de requadrer la rue Sainte-Ursule, d'en préserver la percée visuelle et, dès la première occasion, de la réhabiliter dans sa forme originelle (sans obstruction). À l'autre extrémité, près des vestiges de la palissade de Beauséjour (1693), on pourra transformer l'escalier existant et ajouter une fontaine visible de la rue Saint-Louis. Le nouvel escalier Beauséjour : lieu de transition attirant vers la prestigieuse terrasse Pierre-Dugua-De Mons.

L'avenir

En préservant les percées visuelles de la cité, nous pourrions marcher librement, en pleine lumière, le long de la « cime des arbres », devenus depuis édifices en contrebas, le regard porté vers la vallée, les montagnes et l'horizon. Nous aurons conservé l'essentiel du « parcours de Champlain » et suivrons sensiblement les mêmes traces, mais enveloppés d'une ville plusieurs fois centenaire, et ce, pour des générations à venir.

Une ville bien pensée, construite à fleur de roc, au détroit d'un grand fleuve, plongée dans l'immensité de la vallée du Saint-Laurent, en harmonie avec la nature. Ville et rocher, en symbiose, traversés par « l'eau et la lumière », Québec, le rocher d'Amérique.

ANNEXE 4. Ce que dicte la logique du paysage pour le troisième lien (2022)

Description : Mise en valeur des caractéristiques paysagères de Québec.

LEDEVOIR

Ce que dicte la logique du paysage pour le troisième lien



Stock La ville de Québec, de par sa position élevée et ses falaises boisées, bordée au sud par le fleuve, [...] est logée dans un des sites les plus majestueux d'Amérique, écrit l'auteur.

Mario Jobin

L'auteur est un architecte.

Publié le 21 déc. 2022 **Idées**

Idées

« C'était à Paris, une ville qui était alors si belle que bien des gens ont préféré y être pauvres, plutôt que riches n'importe où ailleurs. » — Guy Debord

Un des grands bâtisseurs du Québec moderne, politicien illustre, intéressé par un aménagement sensé des villes, inspiré par le cinéma, aurait affirmé être « farouchement opposé à la peine de mort... sauf contre les architectes ». C'est bien dit. Mais cette **confidance de Jacques Parizeau au journaliste Jean-François Nadeau** (https://www.ledevoir.com/editionchroniques/542208/cas-4-ecole?un_source=calculid&utm_medium=hypertext&utm_campaign=sous_texte) ne change rien au fait que les architectes ne sont pas responsables de la commande.

Tandis qu'à Lévis, on attend impatiemment le troisième lien (https://www.ledevoir.com/troisieme-lien?un_source=recirculation&utm_medium=hypertext&utm_campaign=corps_texte), à Québec, on s'interroge. À ne pas s'y méprendre, le troisième lien est d'abord et avant tout un lien autourlier. Il glisse « sous les centres-villes » en reliant des autoroutes (20 rive sud, 40 rive nord). On « boucle la boucle » des autoroutes en « périphérique ». Les centres-villes demeurent secondaires. La commande est éminemment politique, c'est dit et hométiennement avoué : la technique et la croissance économique prévalent pour des raisons de sécurité, de rapidité, de compétitivité et de promesses de richesses à venir. Qu'en est-il de l'aménagement des villes ? Un tunnel ne vient jamais seul.

Les richesses d'un peuple ne se mesurent pas à la hauteur de ses édifices ou à l'efficacité de ses autoroutes. La culture, c'est aussi de déterminer collectivement la façon d'habiter le territoire, d'en moduler le paysage naturel et construit. Vivre à Québec, c'est déjà être riche.

Logique du paysage

« Lorsqu'on n'a pas de montagne, on en construit une. » Cette phrase, juxtaposée à une image de la ville de Chicago, est inscrite en toutes lettres dans le journal papier que je tiens alors entre les mains, autobus 51, en route vers le travail, au cœur même de Chicago, ville des architectes. La cité est construite en terrain plat, paysage typique du Midwest américain. La construction d'une « montagne », d'une ville densifiée, prend alors tout son sens.

À Chicago, au sol ou en avion, à distance, l'attention se porte sur la concentration de gratte-ciel posés devant le lac Michigan. Au centre de la ville, c'est l'architecture qui capte l'attention, qui fascine. La ville est construite sur la plaine, en paysage plat, en bordure d'une véritable mer intérieure. À l'est, la ville longe une vaste étendue d'eau et les rues deviennent, une à une, des jetées élançées qui dirigent le regard vers des fins de rues délogées, cadrées et inondées de ciel bleu. Effet du paysage construit et naturel. Les rues, tout autant que les édifices, s'ouvrent et pointent vers le ciel. Nous sommes à Chicago.

À Montréal, on constate qu'une « autre montagne », une masse de gratte-ciel, est venue s'accrocher au mont Royal. La ville se déplace en une multitude d'avenues convergeant vers les forêts ascendantes de la montagne. On obtient ainsi une « tranche » de montagne pour chaque rue qui y converge : « une tranche de gâteau ». La ville, saturée de piétons, borde et encadre la montagne. Nous sommes à Montréal.

À Québec, promontoire exceptionnel, la « montagne » est sous nos pieds. Nous vivons en hauteur, du cap Diamant jusqu'à Cap-Rouge. La ville s'étale et couvre tout le rocher, jusqu'à déborder en vallée, sans démarcation démesurée ou irrécupérable entre ville et nature. Les percées visuelles vers le ciel abondent et les falaises du roc forment des « coulées vertes continues » de plusieurs kilomètres. Chicago ou Montréal, rien à envier. Reste donc à cerner les contours d'une ville en devenir, tandis qu'il est encore temps. Ainsi, nous serons véritablement à Québec, en symbiose avec la nature.

Une seule solution

La ville de Québec, de par sa position élevée et ses falaises boisées, bordée au sud par le fleuve, au nord par la vallée et les montagnes, et devant par le bassin Saint-Laurent, étendue d'eau entre le cap Diamant et l'île d'Orléans, étale d'eau, temps d'arrêt d'un grand fleuve ramenant les eaux à la mer, est logée dans un des sites les plus majestueux d'Amérique. Les richesses sont là, précieuses, et la ville, jusqu'à présent, a su les respecter.

Le troisième lien est autoroutier. Démonstration : en privilégiant des branchements aux autoroutes périphériques (20 et 40), on connecte les centres-villes « par l'extérieur » et en éloignement du fleuve, ce que ne fait pas un pont, qui se rattache directement aux rives, au plus court. Le trajet du tunnel implique de sortir et de s'éloigner de chaque centre-ville, à des kilomètres du fleuve, d'entrer dans le tunnel, de refaire une partie du trajet déjà parcouru, mais cette fois-ci sous terre (en repassant sous le centre-ville), de franchir le fleuve (1 km) et de ressortir de l'autre côté, quelques kilomètres plus loin, dans la même logique de rabattement (centre-ville à centre-ville).

Le choix d'un tunnel, en sous-fluvial, est évidemment la seule solution applicable dans ce paysage millénaire, rien d'autre (hormis du transport de marchandises en fluvial, cabotage plus à l'est, etc.). Adapter et tempérer le troisième lien à l'échelle de la ville et aux besoins de mobilité entre les centres-villes est souhaitable. Il faudrait y arriver en cernant les contours du développement immobilier à venir (hauteurs limitées et positionnements loin des pentes).

En conclusion : « L'amour ce n'est pas quelque chose, c'est quelque part », a écrit Réjean Ducharme dans *Le nez qui vole*. Et ce quelque part est à Québec. Alors, s'il vous plaît, ne guillotinez pas les architectes.

ANNEXE 4. Un reflet de paysage (2023)

Description : Réflexion sur la densification des villes (voir conclusion).

Hans Selye, chercheur montréalais, découvreur du stress (ce « stress », si bien connu de tous !), soutenait l'idée qu'il existe encore des découvertes majeures à faire avec des moyens simples. Les peintres utilisent des moyens simples. Les architectes s'en inspirent et vont jusqu'à porter ces « découvertes » dans leurs constructions.

Modernité

Piet Mondrian, peintre hollandais, en s'inspirant des lignes droites et des couleurs des champs de tulipes de son pays, a influencé significativement l'architecture moderne au siècle dernier. Les grands espaces d'Amérique nous ont donné Jackson Pollock et, plus près de nous, Jean Paul Riopelle, tous deux, se rattachent à la nature.

Riopelle n'expliquait pas ses œuvres et préférait laisser libre cours à l'interprétation. Nous avons accès à plusieurs entrevues suffisamment complètes pour donner à réfléchir, dans une certaine mesure, sur notre relation avec le paysage et les villes, « à la Mondrian — version Riopelle ».

Visites à l'atelier

Le génie ne vient jamais seul. Ozias Leduc (1884-1955), peintre paysagiste de Mont-Saint-Hilaire, a suscité l'admiration de Riopelle : « Leduc était la clé », dira-t-il (entrevue : 1980). L'autre « clé », peut-être, est une visite imprévue chez le maître peintre. Riopelle raconte (entrevue : 1984) : « Un jour, j'arrive avec Borduas... il (Leduc) nous montrait ses tableaux tout le temps. Lui, faire un tableau, ça prenait six mois. "Je vais vous montrer la dernière chose... vous allez voir ce que vous en pensez." Il sort une grande feuille de papier blanc sur lequel il y a un trait de fusain, un seul. Il nous regarde et dit : "Dites donc, vous qui connaissez ça, est-ce que c'est vraiment de l'art abstrait ?" » et Riopelle ajoute en riant : « C'était le plus beau trait de fusain que j'avais jamais vu ! » Riopelle et Borduas n'ont pu répondre. Ce « trait de fusain » restera imprégné dans l'esprit de Riopelle. Reflet de paysage, s'il en est un.

Ozias Leduc peignait des « variations sur une même toile », par alternances saisonnières. Le paysage variait, mais la toile restait. Riopelle (entrevue : 1988) : « Il commençait un tableau avec les saisons, ça avait un aspect un peu étrange, même très brouillé. Les feuilles poussaient, ils mettaient des feuilles. L'été venait, l'automne venait, les feuilles tombaient... Il mettait de la neige et finalement, en l'espace d'un coucher de soleil... c'était le coucher de soleil qui était la chose et c'était merveilleux. »

Engranger du paysage

Que tirer des variations du sol, lors d'un vol continu de cinq heures, vers l'horizon, à la « poursuite d'un coucher de soleil », sans appareil photo, sans fusain, sans rien ? Riopelle (entrevue : 1980) : « Moi, je regardais le sol, c'est le sol qui variait. Le [pilot] de l'avion ne comprenait rien... "Vous n'avez même pas un appareil photo ?" Non, ça va, vous montrez avec le soleil, gardez-le toujours à l'horizon... Il n'a rien compris. Moi, je regardais le sol... je ne sais pas si c'est pour en faire quelque chose, je crois que ça reste imprégné dans l'image. » Riopelle (entrevue : 1988) à la suite de ses voyages en avion parle d'une « influence assez immédiate » sur les peintures qui suivirent ses vols, raison fort simple : il engrangeait du paysage, porté dans « l'image ».

On intègre le paysage, on s'en imprègne, on ne l'analyse pas. À poursuivre l'horizon, le « long d'un coucher de soleil ». Les yeux rivés vers le sol, on fait le plein de couleurs. On se fait les « cent saisons » en un vol, tout comme l'architecte se fait les « cent villes » à travers ses voyages. Ensuite, l'« image acquiesce » s'inverse, dans l'art et dans les villes, comme « reflets de paysages ».

LEDEVOIR

Un reflet de paysage



Olivier Zúñiga archive Le Devoir. Dansifier les villes peut se faire en se projetant plus en avant, en qualité, et non seulement pour des considérations politiques, économiques, fonctionnelles ou écologiques.

Mario Jobin

L'auteur est architecte.

Publié le 8 nov. 2023

Idées

Une fine observation de la transformation des paysages à l'automne nous permet de contempler les feuilles éparées, portées par le vent, qui finissent par s'enchevêtrer les unes aux autres jusqu'à recomposer un ensemble aussi bien disposé que lorsqu'elles blebonnaient aux branches des arbres. Il en résulte une large toile multicolore digne des grands peintres. « Il faut une grande dose d'humilité pour observer un brin d'herbe », a dit Hubert Reeves. La trajectoire d'une première feuille d'automne qui se détache et file vers le sol avive une image déjà présente à l'esprit : celle de la contribution des peintres à l'architecture.

ANNEXE 5. Extrait d'un document d'étude – méthodologie

Description : Analyse de la percée visuelle Saint-Ursule et du « bâtiment obstacle ». Étude produite en 2019.

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@gmail.com

Conseil de quartier Vieux-Québec-Cap-Blanc-Colline-Parlementaire
A/S: M. Daniel Leclerc, Conseiller en consultations publiques, ville de Québec
Pour distribution exclusive aux membres du Conseil de quartier
Par courriel : Daniel.Leclerc@ville.quebec.qc.ca

OBJET : Information complémentaire – Requête des membres du Conseil de quartier

DOCUMENT : Rue Sainte-Ursule – Préservation de la percée visuelle Nord
(Suite de la présentation du lundi 10 juin 2019 – Conseil de quartier)

AVIS : Tous droits réservés – aucune distribution sans autorisation écrite de l'auteur. Ce document est le résultat d'un travail de recherche privé et personnel.

Sans préjudice – Les conclusions et recommandations de ce document sont partagées dans un esprit de collégialité et requièrent un niveau de collaboration, de coordination et d'échange beaucoup plus avancé entre les acteurs pour atteindre son plein potentiel.

Il ne s'agit donc pas d'un document officiel, mais une réponse à la demande des membres du Conseil de quartier (document soumis pour des fins de discussion seulement). Ce document est présenté à titre de résident.

Madame, monsieur,

Présentation :

Ce document est une étude qui demeure très technique, c'est sa qualité première. Elle est le résultat d'une recherche et d'un travail considérable afin d'assurer la préservation d'une des plus importantes percées visuelles du Vieux-Québec, celle de la rue Sainte-Ursule. En tant que membre du conseil de quartier, selon votre requête, vous pouvez consulter ce document de manière exclusive (usage restreint - confidentiel).

NOTE : Par économie de temps, on pourra se référer aux conclusions de cette lettre, ensuite, pour mieux comprendre et valider, on pourra procéder à une lecture complète.

Mise en contexte :

En tant que résident de la rue Sainte-Ursule, je me suis intéressé à la percée de la rue Sainte-Ursule, suite à un retour récent d'un séjour à l'étranger. Le déclencheur est l'apparition d'un nouveau projet de construction sur l'îlot McWilliam, plus en aval, dans l'axe de la rue Sainte-Ursule. Le risque de voir ce projet s'élever au-dessus des édifices de la rue Saint-Jean et venir obstruer davantage la percée visuelle existante est bien réel.

Historique :

De prime abord, l'étude devait porter sur la rue Sainte-Ursule elle-même, mais, rapidement, j'ai dû me rabattre sur une portion de la rue Saint-Jean, devant, afin d'en saisir toute la dynamique formelle, au cours du temps, et comprendre comment est apparu l'édifice qui obstrue actuellement la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule (« l'obstacle visuel »).

L'étude d'impacts s'est transformée en étude exploratoire (dynamique urbaine).

EXTRAIT DE DOCUMENT
CONFIDENTIEL - VILLE DE QUÉBEC
CONFIDENTIEL - VILLE DE QUÉBEC
CONFIDENTIEL - VILLE DE QUÉBEC

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@gmail.com

Objectifs :

Dégager un modèle suffisamment précis et crédible pour comprendre la genèse et le développement d'une portion de la rue Saint-Jean près de laquelle le nouveau projet viendra s'élever. C'est « l'adossement » du nouveau projet de l'îlot McWilliam, en quelque sorte.

J'emploie le terme médical de « biopsie » pour illustrer la démarche. Les percées visuelles sont nombreuses dans le Vieux-Québec et, choisir l'une, butant déjà sur un « obstacle », en l'occurrence un édifice hors gabarit (ensemble de l'îlot Saint-Jean), obstruant la vue sur la vallée, les Laurentides et le ciel est un échantillonnage de choix.

La démarche doit donc être considérée comme ciblée, mais vise potentiellement, lors d'une application plus large, l'ensemble de l'arrondissement historique du Vieux-Québec et au-delà.

Structure du document :

1. Lettre de présentation : Les pages suivantes contiennent des références, explications et images en guise de rappel de la présentation de lundi dernier, 10 juin. Aussi, sans décrire toute la méthodologie, vous y trouverez quelques documents de références très précis (élévations techniques, topographie, photos d'époques, etc.) simplement pour ajouter à la crédibilité et au sérieux de ce travail.
2. Le document principal, dans son ensemble, demeure très technique. Il serait fastidieux ici de décrire chaque page. Voici toutefois un guide de lecture :

Élévations : page par page, on peut voir un curseur (triangle noir) se déplacer sous les nouveaux bâtiments qui apparaissent au fil du temps (partie du haut – élévations).

Volumétrie : En bas, à gauche, des images 3D, vues vers l'ouest et vers l'est, montrent bien la volumétrie des édifices.

Coupe – percée visuelle : La coupe longitudinale, au centre, sur Sainte-Ursule, montre bien la relation de « l'obstacle », au fil du temps, et son impact sur la position de l'observateur (important : on pourra se reporter à la deuxième section du document pour des dessins à plus grande échelle – lecture des hauteurs, etc.).

Plan : Les angles visuels sont indiqués sur le plan, en bas à droite, de manière générale en lien avec l'évolution du plan au fil du temps (une section comportant l'ensemble des angles visuels est fournie plus loin, et ce, de manière étendue à la rue D'Auteuil et Sainte-Angele, qui bordent la rue Sainte-Ursule).

SYNTHÈSE DE PRÉSENTATION : Afin d'en alléger la lecture, j'ai procédé à une sélection de pages les plus représentatives (le document dans sa totalité, soit 30 pages, n'est pas soumis).

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@gmail.com

Méthodologie :

La problématique, à Québec tout particulièrement, en est une de topographie. Donc, c'est la raison pour laquelle vous pourrez lire, dans tous les dessins, des « points de références » auxquels sont liées les autres informations (hauteurs de bâtiments, etc.).

Le résultat de cette problématique de topographie en une des plus intéressantes puisqu'elle génère, pour des constructions sensiblement de même gabarit, tout particulièrement le long des rues transversales (Sud-Nord) des variations de toitures en escaliers (en « gradins », en retrait les uns par rapport aux autres). Il s'agit d'une caractéristique assez répandue dans le Vieux-Québec.

Le bâtiment de référence (« l'obstacle ») est tout simplement redessiné à partir des dessins originaux des architectes Amyot, Rinfret, Bouchard, architectes (1937). Par la suite, on peut tout rattacher à ce bâtiment à l'aide de relevés photographiques, documents d'archives, etc. On obtient un bon niveau de précision.

Les documents du Service d'urbanisme (Bergeron Gagnon 1992) constituent, jusqu'à maintenant, la référence utilisée par la ville. J'ai donc utilisé ces documents et produit, en quelque sorte, un modèle suffisamment précis et crédible pour comprendre comment l'îlot Saint-Jean s'est formé dans le temps.

On peut ainsi faire une lecture complète de la dynamique urbaine et dégager des constantes et éléments prépondérants afin de rationaliser toute intervention future.

Observations :

1. Hauteurs – notion de plafond : Tout se joue ici et c'est bien important de le comprendre.

On peut observer aisément qu'à ne certaine époque, les faîtes de toit, tout comme les corniches, s'alignaient assez bien, les uns par rapport aux autres (avec variations et exceptions).

Les toits à versants deviennent par la suite des toits plats qui se réalignent et vont souvent chercher la pleine hauteur de l'ancien faîte afin de maximiser le volume et la surface de plancher. Règle assez simple et pragmatique.

La ligne régulatrice est conservée et devient un plan horizontale situé à 13m du point de référence (peu importe la topographie de la rue Saint-Jean, cette constante demeure et est mise en évidence dans la présente étude).

Donc, le « rattachement » se fait par le haut – par la tête - et non par le bas.

On devrait déterminer, ou à tout le moins s'y référer en complément, le « plafond » à respecter à partir d'un point de référence (« point géodésique ») est constant dans un secteur donné (plan horizontal).

2. Plafond de 13m : L'étude de l'îlot Saint-Jean révèle une constante de hauteur maximale oscillant autour de 13m pour tous les édifices* (à l'exception du bâtiment « obstacle » situé dans l'axe visuel de la rue Saint-Ursule). C'est ce qui a été adopté comme référence commune au fil du temps.

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@gmail.com

Les bâtiments à toits plats aux extrémités gravitent également près de ce plafond de 13m bien qu'ils soient d'une architecture plus moderne (industrielle – style Chicago).

Toute nouvelle construction sur l'îlot McWilliam doit se situer par rapport à l'existence d'une hauteur commune et respectée (sauf exception d'un seul bâtiment), de 13m, à l'îlot Saint-Jean.

3. Preuves de consolidations du plafond de 13m au fil du temps : On pourrait dissenter longtemps sur le sujet, mais même en 1937, le bâtiment « obstacle », lors des premiers plans (Amyot, Bouchard, Rinfret, architectes), adoptait fidèlement la ligne du plafond de 13m (depuis, il excède d'au moins 8m cette hauteur et obstrue la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule).

Aussi, la parcelle 3 adjacente (lots 3002, 3003-1 fusionnés) en 1992 (proposition et projet construit) adopte cette limite de 13m au point haut de l'îlot Saint-Jean (coin D'Auteuil).

On constate que le plafond de 13m est consolidé au fil du temps, de manière générale. C'est ce qui est adopté.



Bâtiment « obstacle » : Ce bâtiment fait exception.

On ne connaît pas les raisons qui ont amené l'un des bâtiments de l'ensemble à se relever d'au moins 8 m au-dessus de tous les autres. Ce fait est noté ici, mais a été aussi soulevé dans les documents du Service de l'urbanisme de la ville de Québec (Bergeron Gagnon 1992).

4. Bâtiment de coin : Un autre élément singulier de l'ensemble est le bâtiment de la parcelle 1 qui demande plus d'investigation bien qu'on demeure avec très peu d'information. Cette maison de deux étages, aux débuts, ferait face à la rue Sainte-Angèle et aurait occupé toute la profondeur du lot.

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@gmail.com

Ce fait en soi est à l'origine du « blocage massif » du coin Saint-Jean et Sainte-Angèle puisque la compagnie Bell y a érigé, en peu de temps (1898 et 1908) un imposant édifice qui profite d'une hauteur maximale dans l'ensemble (16m environ – raisons : respect de la ligne de 13m et descente de la rue Saint-Jean d'environ 2,75m, donc 16m environ).

Recommandations :

IMPORTANT : Cette section est en développement et requiert évidemment plus d'attention. Elle est rédigée en tant que départ pour une réflexion plus approfondie compte tenu des enjeux, des acteurs, des intérêts et des droits acquis.

Il est cependant impératif d'y réfléchir.

Point 1. À la première occasion, la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule devrait être réhabilitée dans son intégralité selon le plafond maximum de 13m inscrit dans l'îlot Saint-Jean.

Il incombe à l'administration municipale d'en reconnaître le potentiel et la valeur pour les générations futures.

Dans l'immédiat, il importe d'en prendre connaissance et de l'inscrire à l'agenda.

Diverses options peuvent être analysées.

Par pragmatisme, par exemple, et c'est bien illustré dans le présent document, le lot adjacent au bâtiment « obstacle » a vu ses édifices démolis et le lot laissé ouvert pendant plusieurs années (utilisé comme stationnement ou terrasse). Il n'est donc pas impossible, bien que limité par les probabilités, qu'une occasion similaire réapparaisse à la parcelle 3 (lots 3003-3004) – bâtiment « obstacle » (rénovations, reconsidération, etc.).

Il est possible d'y réfléchir de manière constructive et en regard des droits existants.

Dans l'immédiat, l'important est de ne pas s'aligner sur ce bâtiment lors de nouvelles constructions situées dans la percée visuelle (en construisant en hauteur derrière le bâtiment « obstacle », donc existant, sous prétexte que la percée visuelle est déjà obstruée. Le raisonnement ne tient pas si on désire réhabiliter la vue dans son intégralité).

Point 2. Dans l'immédiat, toute nouvelle construction devrait être soumise à une étude d'impacts visuels rigoureuse afin de préserver et d'améliorer l'étendue de toute vue ou percée visuelle d'intérêt. Les vues vers l'extérieur sont prioritaires (percée de la rue Sainte-Ursule vers le Nord).

Il incombe à l'administration municipale de statuer sur les outils de planification et de gestion à utiliser, d'exiger leur mise en application et de communiquer les résultats aux résidents.

2024-01-20 - EXTRAIT DE DOCUMENT - COMPLÉMENT
Afin d'être en mesure de répondre à la demande de la Ville de Québec
USAGES LIMITÉS - SEULEMENT À L'USAGE DES MEMBRES DU COMITÉ DE
CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@mqail.com

Point 3. Dans l'immédiat, toute nouvelle construction sur le site du 8 McWilliam ne devrait pas altérer le champ visuel et ne peut s'élever au-dessus la ligne du plafond de 13m inscrit dans l'îlot Saint-Jean selon les angles visuels applicables au coin de la rue Dauphine et Sainte-Ursule (et au-delà par effet direct).

Précisions (ligne plafond de 13m) : Alignement maximum de 13m à partir du point haut de l'îlot Saint-Jean (coin D'Auteuil et Saint-Jean). Ajuster la mesure selon les règles usuelles d'arpentage (point de référence).

IMPORTANT : On définit ainsi une ligne d'impact, une limite de construction (un plafond de 13m) sous laquelle les nouvelles constructions seront confinées (peu importe le point de référence distribué sur le site puisque la topographie de ce secteur est variable et aléatoire. C'est le point d'arrivée – de rattachement – des nouveaux édifices qui compte : plafond de 13m).

Dernière observation : Cette étude a été développée en toute indépendance et sans aucune information sur le projet à venir à l'emplacement du 8 McWilliam. C'est sa qualité première.

Maintenant, suite à ma présentation, au Conseil de quartier, et même avec le travail investi, la connaissance acquise du secteur et des dessins produits et en ma possession, je ne peux identifier clairement et avec assurance à quelle hauteur le projet proposé s'arrêtera par rapport à l'ensemble existant (hauteur de 19m selon le règlement).

La proposition de règlement R.C.A1V.Q. 364 dictant une hauteur de 19m bien que claire et succincte demeure non opérationnelle si elle n'est pas clairement cotée et reliée – par le haut – à l'ensemble environnement (exemple du plafond de 13m à l'îlot Saint-Jean). Le risque de débordement et d'obstruction (immédiate ou future) de la percée visuelle de la rue Sainte Ursule semble bien réel (à clarifier lors de la consultation publique du 19 juin 2019).



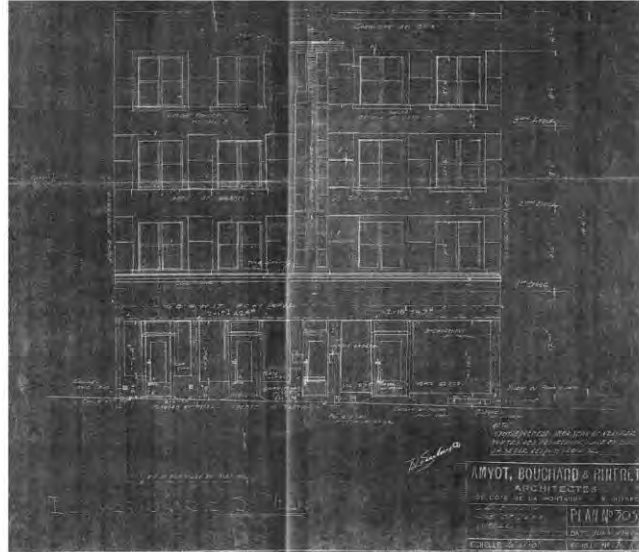
En tant que résident de la rue Sainte-Ursule :
Mario JOBIN, architecte
M.O.A.Q. – N.C.A.R.B.
Québec, jeudi le 13 juin 2019

Document produit et présenté en hommage à Adrien Dufresne, architecte (1904-1983).

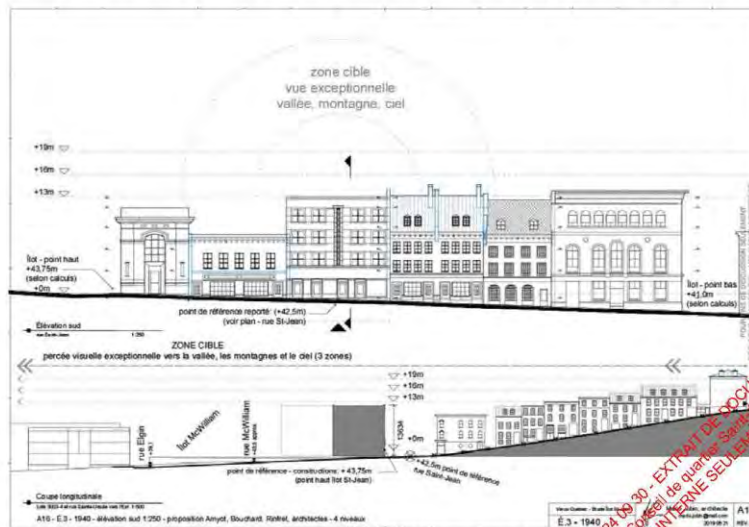
Pièce jointe : ÉTUDE EXPLORATOIRE – 21 mai 2019 (Rue Sainte-Ursule – Préservation de la percée visuelle nord)

2024 09 20 - EXTRAIT DE DOCUMENT - COMPLÉMENT
15 - Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - Ville de Québec
PAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Amyot, Bouchard, Rinfret, architectes, 1937 (hauteur de 44'-0" = 13,4m)
Bâtiment de référence (parcelle 4, lots 3003-3004, rue St-Jean). Résultat de précision.



Description : Insertion dans la séquence de l'élévation prévue en 1937. Voir A05 et A16
Utilisation de logiciels de dessins 2D et 3D. Résultat de précision (alignements, etc.)

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Consolidation de la ligne de référence (13m) - Vue d'ensemble de la proposition adjacente au bâtiment de référence (parcelle 3, lots... (Source : ville de Québec – vers 1992).



Description : Consolidation de la ligne de référence (13m) - bâtiment adjacent au bâtiment de référence (1992). Vue de la séquence des toitures en escalier en fin de percée visuelle (vue du coin Ste-Ursule et rue Dauphine - photo 2019).

Document confidentiel – aucune distribution sans autorisation écrite – MJ 2019

Page 2

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Construction partielle du lot 3004 – (lot 3003 – voir enseigne verticale).
(source : Carpentier 1948 – rue Saint-Jean)



Description : Construction partielle du lot 3004 – (lot 3003 – voir enseigne verticale).
(source : extrait de document - ville de Québec)

2024 08 20 - EXTRAIT DE DOCUMENT - COMPLÈMENT
AU Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - ville de Québec
USAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Type d'information, entre autres, utilisée : pourcentage des pentes et points cotés (source : ville de Québec, division de l'ingénierie). Résultat de précision.



Description : Type d'information, entre autres, utilisée - carte des assureurs 1875.
À noter ici qu'on y voit bien un bâtiment occuper toute la profondeur de lot, au coin de la rue Saint-Jean et Sainte-Angèle (*Paint Shop*). Résultat de cohérence historique (faits).

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com

Bergeron Gagnon
conseillers en patrimoine

ÉTUDE D'ENSEMBLE DES SOUS-SECTEURS DES PAUVRES ET CHARLEVOIX

tome II: rapports par propriété
SECTION 2: rues Saint-Jean, Saint-Stanislas et Sainte-Angèle



LA VILLE DE QUÉBEC
SERVICE DE L'URBANISME
DIVISION DU VIEUX-QUÉBEC ET DU PATRIMOINE
DÉCEMBRE 1992

Description : Type de documents, entre autres, utilisés (Service de l'urbanisme, Ville de Québec, Division du Vieux-Québec et du patrimoine – Bergeron Gagnon 1992)

2024 08 30 - 15:30 DE DOCUMENT - COMPLÈMENT
A/S: Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - Ville de Québec
USAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com

Les Français d'Amérique/French In America 1997



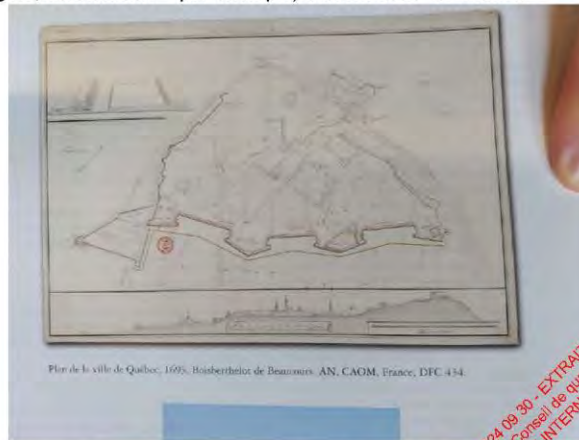
Photo: Vue de Québec/View of Quebec City, de Fred H. Holloway. Musée des Beaux-Arts de Montréal/Log de W.G. Cheney.

Un calendrier d'histoire, de dates, et
d'activités culturelles pour l'an 1997

A Calendar of Important Dates
and Cultural Activities for 1997

Description : Vue de Québec et du Cap Diamant.

Observation : On y constate clairement la présence d'une forte inclinaison vers le nord (caractéristique évidente et spécificité de la ville). Les rues transversales (D'Auteuil, Ste-Ursule, Ste-Angèle, St-Stanislas – par exemple) suivent cette orientation.



Plan de la ville de Québec, 1695, Boisberrhelot de Beaumonts. AN, CAOM, France, DFC 434.

Description : Dessins de Beaucours pour les fortifications (17^{ème} siècle).

Observation – dessin du bas : Profil topographique de la ville de Québec (inclinaison).

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Vue éloquent des rues transversales (D'Auteuil, Ste-Ursule, Ste-Angèle, St-Stanislas) – date inconnue (vers 1970 approximativement).

Observation : On peut aisément observer les bâtiments qui composent l'îlot Saint-Jean avec la rue Sainte-Ursule qui bute maintenant sur la masse d'un seul bâtiment (lots 3003 et 3004).

On peut clairement y lire ici l'inclinaison vers la vallée et les Laurentides (topographie et inclinaison forcée par le rehaussement du Cap Diamant – lieu de la Citadelle).

Le rehaussement significatif des constructions, aux extrémités des rues transversales (percées visuelles), n'est pas souhaitable. Simple constat.

2024 08 20 - EXTRAIT DU DOCUMENT COMPLET
A/S: Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - ville de Québec
USAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Percée visuelle de la rue Sainte-Ursule, coin St-Louis.

Observation : Obstruction partielle de la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule.



Description : 41 rue Sainte-Ursule, peinture par William Sewell (1876-1907)

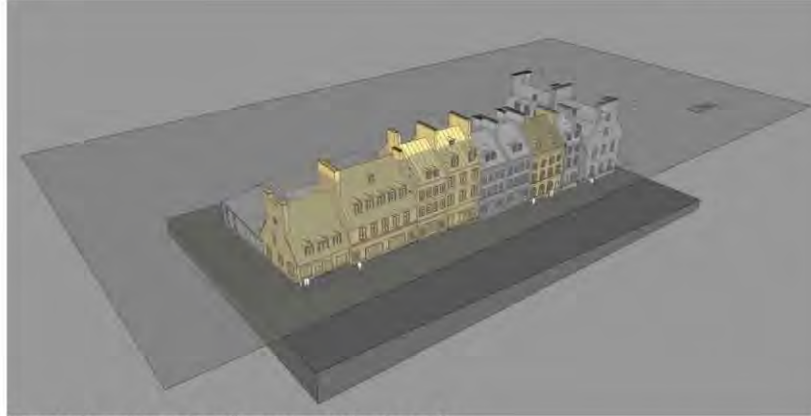
Observation : Vue dégagée vers les Laurentides – aucune obstruction notable.

Document confidentiel – aucune distribution sans autorisation écrite – MJ 2019

Page 8

Mario JOBIN, architecte

mario.jobin@mail.com



Description : Ligne de référence – plafond de 13m

Séquence de 1850

Observation : Les faîtes des toitures (lots 3003 et 3004) sont les seuls qui dépassent légèrement du plan de 13m (toitures à versant avec lucarnes).



Description : Ligne de référence – plafond de 13m

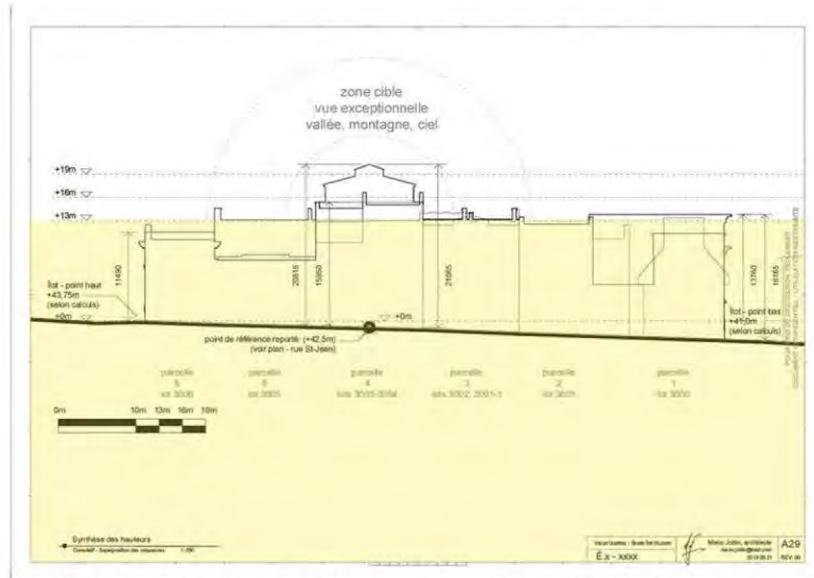
Séquence de 2019

Observation : Présence d'un 5^{ème} et 6^{ème} niveau (penthouse) au-dessus du plan de 13m (lots 3003 et 3004).

Conséquence : Obstruction partielle de la percée visuelle de la rue Sainte-Ursule.

2024 08 30 - EXTRAIT DE DOCUMENT - COMPLÉMENT
A/S: Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - ville de Québec
USAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Ligne de référence – plafond de 13m (document – page A29)



Description : Bas de page (au centre) – décomposition du bâtiment de référence selon divers scénarios de construction - juxtaposition des élévations (document – page A30)

Document confidentiel – aucune distribution sans autorisation écrite – MJ 2019

Page 10

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Vue de la rue Saint-Jean et du bâtiment « obstacle »
À noter : penthouse attribué à Adrien Dufresne, architecte (source : ville de Québec)
À noter : lot adjacent vacant
(source : ville de Québec)



Description : Vue du penthouse attribué à Adrien Dufresne, architecte (source : ville de Québec – Bergeron Gagnon 1992... curiosité à revisiter)

2024 08 20 - EXTRAIT DE DOCUMENT - COMPLÈMENT
A/S: Conseil de quartier Saint-Jean-Baptiste - ville de Québec
USAGE INTERNE SEULEMENT - CONFIDENTIEL

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Vue du lot vacant – terrasse vers 1970 (source : ville de Québec)

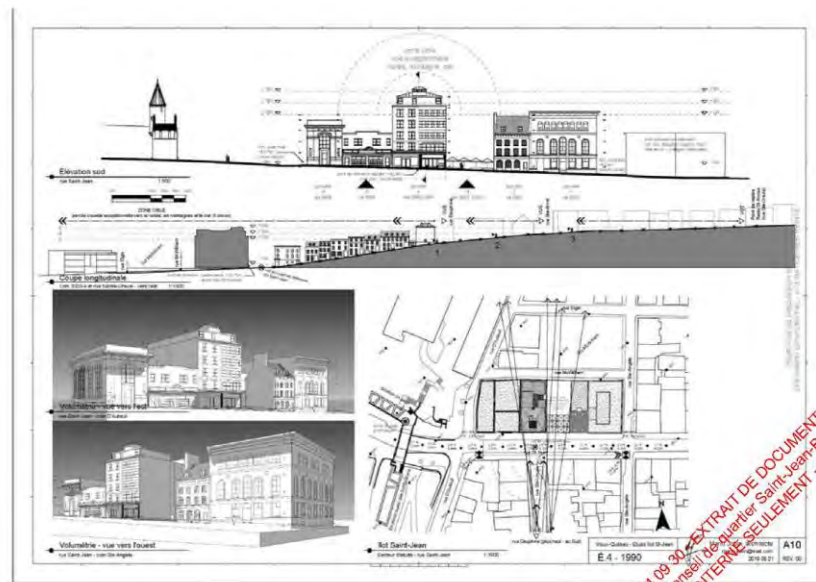
Document confidentiel – aucune distribution sans autorisation écrite – MJ 2019

Page 12

Mario JOBIN, architecte
mario.jobin@mail.com



Description : Vue du lot vacant – terrasse vers 1970 (source : ville de Québec)



Description : Feuille A10 du document d'étude montrant le lot adjacent vacant.

Document confidentiel – aucune distribution sans autorisation écrite – MJ 2019

Page 13

Fin de document – Tous droits réservés (distribution autorisée dans le contexte de la consultation publique sur la requalification de l'îlot Dorchester – a/s : ville de Québec).

Mémoire sur la requalification de l'îlot Dorchester

**Déposé par l'organisme Pareto à la Ville de Québec dans le cadre de la
consultation publique**

30 Octobre 2024

Introduction

Pareto est un groupe de réflexion sur la transition socioécologique situé sur la rue Saint-Vallier Est face au projet de requalification de l'îlot Dorchester. Ce mémoire, soumis dans le cadre de la consultation publique dédiée à ce projet, vise à apporter des propositions pour l'amélioration de l'espace urbain immédiat, mais aussi comme preuve de concept pour les meilleures pratiques architecturales pour les futurs développements.

Thématiques abordées

1. Mobilité
 - 1.1 Place des tanneurs - place pour une voie cyclable direction sud
 - 1.2 Place des tanneurs - preuve de concept avec surface chauffante
2. Verdissement
 - toit vert intensif et murs végétaux,
3. Nuisances sonores et environnementales
 - exigences d'équipement électrique sur le chantier,

1. Mobilité

- 1.1 Place des tanneurs - place pour une voie cyclable direction sud

Nous avons des préoccupations concernant l'espace prévu pour une voie cyclable sur la place des Tanneurs, proposée par le groupe Trudel. En effet, bien que la présentation de la place des Tanneurs (voir figure 1) ne semble pas inclure de voie cyclable, une indication de sa présence apparaît dans une autre illustration (Figure 2).

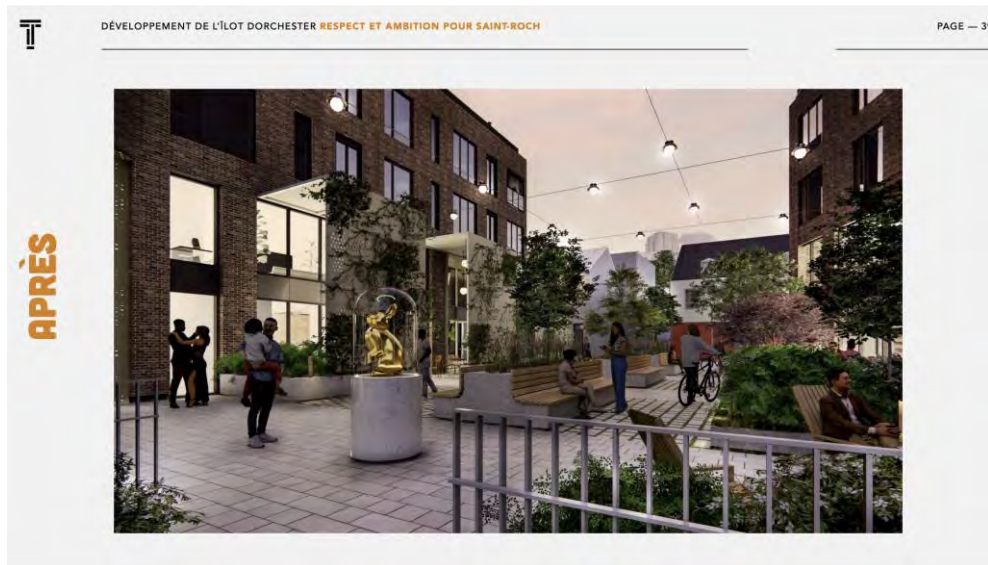


Figure 1: Place des tanneurs - [Présentation du projet par le promoteur - 23 octobre 2024](#) - p.39

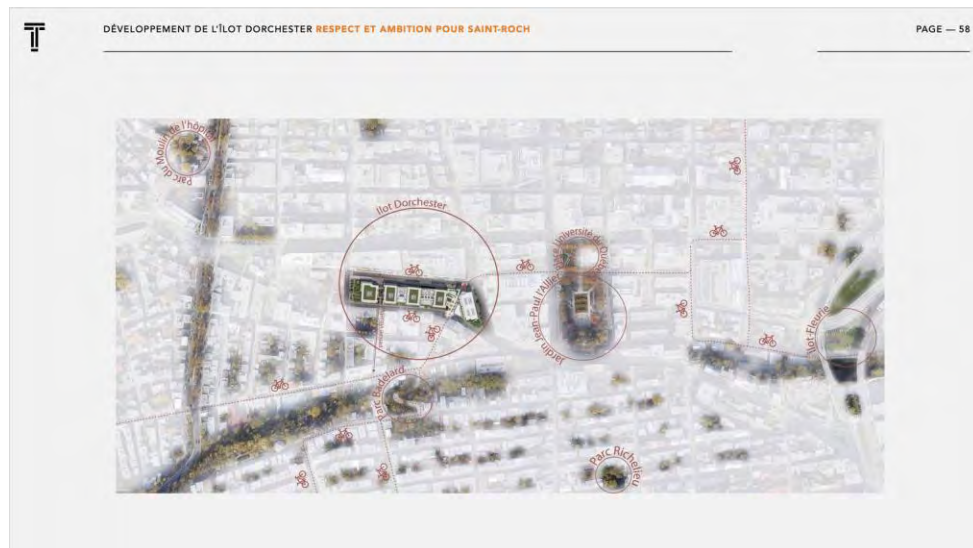


Figure 2: Aperçu du réseau cyclable - [Présentation du projet par le promoteur - 23 octobre 2024](#) - p.58

Cet axe est à nos yeux névralgique pour la mobilité active à Québec alors que la cote Badelard est le seul lien cyclable entre St-Roch et la haute-ville. Ce dernier constitue également la débouchée naturelle pour le corridor vélo-cité Charlesbourg/Centre-ville situé sur la rue du pont (figure 3). En particulier une voie cyclable en direction sud (flèche rouge) alors que les cyclistes en direction nord pourront vraisemblablement utiliser la rue Arago est et Saint-Vallier est (flèches mauves) pour rejoindre la rue du pont.



Figure 3: Réseau cyclable près de l'îlot Dorchester - Ville de Québec

À cet effet, la [Vision de la mobilité active de la Ville de Québec 2023-2027](#) encourage dans sa première orientation de voir aux besoins de mobilité active dans le développement de PPU avec les promoteurs.

- Anticiper et planifier les besoins en mobilité active lors de l'élaboration des outils de planification, tels que les programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et les visions d'aménagement, ou lors d'ouvertures de rues afin de s'assurer de répondre à l'utilisation actuelle et projetée de la marche et du vélo;
- Accompagner les promoteurs immobiliers et les propriétaires dans la transformation des sites pour intégrer les besoins en mobilité active;
- Réviser la réglementation entourant les nouvelles constructions, l'agrandissement ou le changement d'usage de constructions existantes afin d'y intégrer des normes pour favoriser la mobilité active;

Figure 4: Extrait vision de la mobilité active de la ville de Québec 2023-2027 - actions incontournables - p.22

Proposition 1.1

Considérant:

- l'importance primordiale de l'axe cyclable entre la rue Saint-Hélène et la cote Badelard pour la mobilité active;
- l'opportunité qu'offre la consultation pour la révision du PPU pour y amener les exigences de mobilité active;
- qu'une voie cyclable en direction nord est requise.

Que la ville de Québec, en cohérence avec sa vision sur la mobilité active, exige une voie cyclable délimitée sur la place des tanneurs afin d'y permettre un usage invitant, efficace et sécuritaire pour les cyclistes.

- 1.2 Place des tanneurs - preuve de concept avec surface chauffante

La place des tanneurs est également située à l'endroit avec la plus haute densité de déplacements actifs potentiels de la ville. Cela est explicable en raison de la forte densité urbaine du secteur et du lien avec le centre-ville et la haute-ville via la côte Badelard évoquée précédemment.

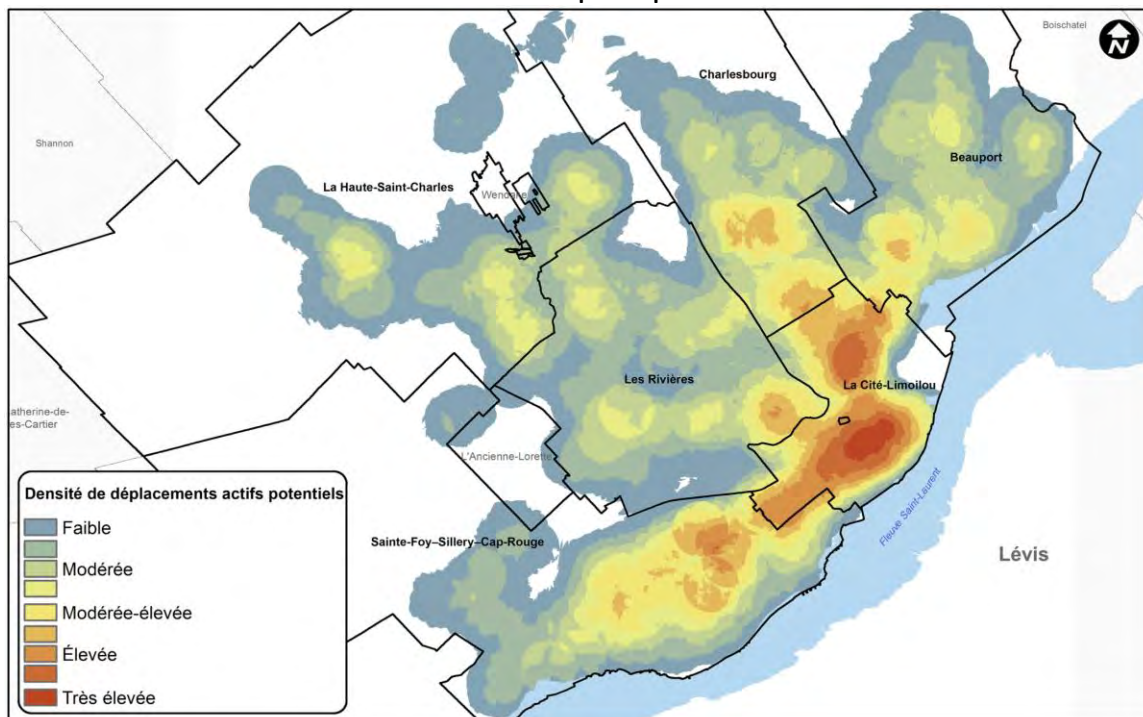


Figure 5: Densité de déplacements actifs potentiels - Vision de la mobilité active

De plus, l'angle de pente significative sur l'îlot Dorchester implique de nombreux escaliers et une longue rampe d'accès rendant la mobilité difficile à l'année (figure 6). En effet, les enjeux de déneigements dans une zone à fort achalandage et avec une topographie difficile comportent un fort potentiel de risque pour la [sécurité des populations vulnérables](#) en plus d'exposer le promoteur ou la ville à d'éventuelles poursuites en cas de blessures.

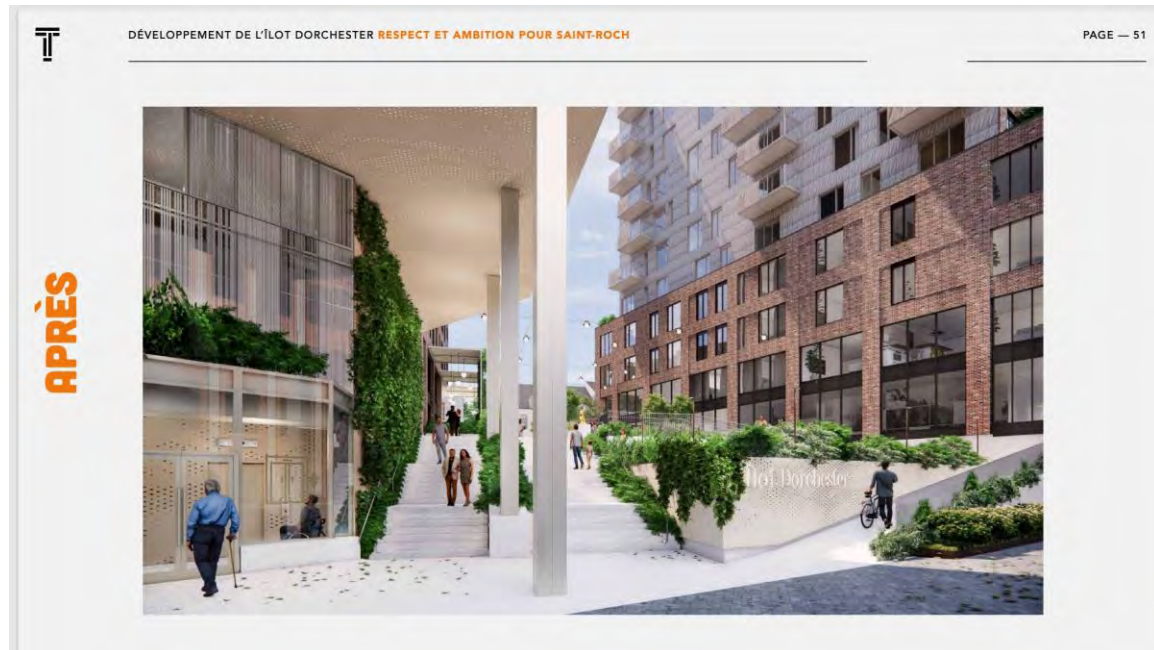


Figure 6: Place des tanneurs - [Présentation du projet par le promoteur - 23 octobre 2024](#) - p.51

Il existe des solutions de système chauffant étant applicable en contexte urbain. Ainsi, dans le rapport post-mortem que la ville de Montréal avait effectué pour un système de fonte pour la rue Sainte-Catherine, il avait été recommandé de mettre un système de câbles chauffants pour les plus petits travaux.

13.1.4 Choix du système :

- **Recommandation no 5** – Choisir un système de fonte de neige de type hydronique afin d'assurer la pérennité des installations et le caractère d'exception amené par la récupération de chaleur.
- Le type de système dépend grandement de la superficie et de la composition de la chaussée. De façon générale, nos recommandations s'appliquent pour un système d'importance comme celui de la rue Sainte-Catherine. **Pour de petits systèmes où la chaussée est simple, un système à câbles chauffants électriques pourrait être considéré.**

Figure 7: Rapport post-mortem - [Système de fonte de neige de la rue Sainte-Catherine Ouest - Ville de Montréal](#) - p.35

Proposition 1.2

Considérant

- L'achalandage piétonnier et cyclable important de la rue Sutherland en raison de la connexion Haute-Ville/Basse ville de la côte Badelard à proximité;
- De l'angle élevé de la côte entre la rue de Saint-Vallier Est et la rue de Saint-Hélène;
- Des difficultés d'entretien des trottoirs et surface en pente en hiver, en particulier pour la [sécurité des populations vulnérables](#);
- De la disponibilité de solutions recommandées dans des rapports d'experts;

Que la ville exige un système de déneigement à câbles chauffants pour la place des tanneurs, en particulier pour la rampe d'accès et les escaliers.

2. Verdissement - Toit vert intensif

Le verdissement étant au sommet des priorités des citoyens de St-Roch, année après année, faire preuve d'audace à cet égard pour le projet pourrait servir de preuve de concept pour d'autres projets dans les quartiers centraux. Ainsi les toits verts dans d'autres villes canadiennes comme [Toronto](#) sont depuis des années obligatoires pour tous les nouveaux projets d'envergure.

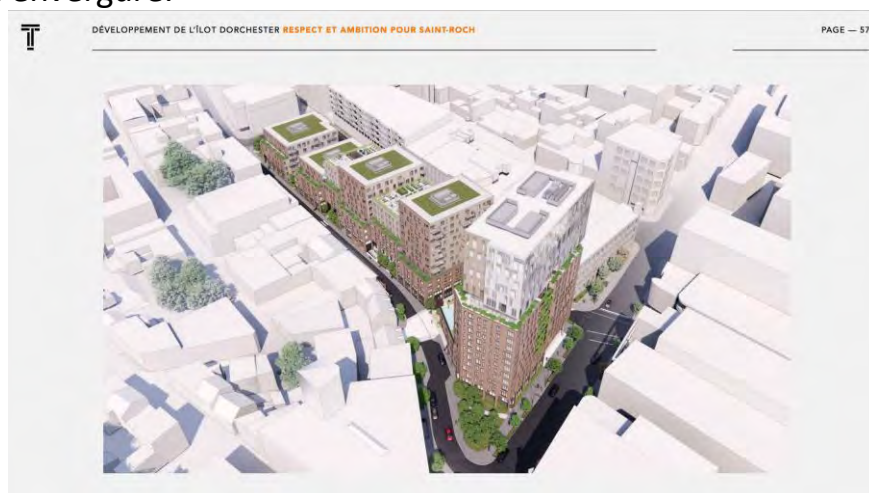


Figure 8: Présentation du projet par le promoteur - 23 octobre 2024 - p.57

Comme évoqué dans la [stratégie de développement durable 2021](#) à la page 8, la ville mise sur le développement de murs et toitures végétalisés sans toutefois préciser la qualité de ces derniers. En ce sens, le plan de transition et d'action climatique apporte une précision pour l'adaptation climatique où l'on évoque une capacité de gestion des eaux pluviales.

PISTES D'ACTION	
- Projet pilote pour l'utilisation de pavés perméables dans l'écoquartier D'Estimauville; - Réalisation de noues de biorétention végétalisées dans six rues du secteur Lac-Saint-Charles; - Réalisation d'un projet d'aires de biorétention et de noues dans un stationnement municipal;	- Identification et suivis d'indices d'imperméabilisation par sous-bassins versants; - Aménagement d'ouvrages de gestion des eaux pluviales (toitures végétales, pavages perméables, marais filtrants, etc.); - Évaluation de l'encadrement des surfaces perméables par les outils de planification et de réglementation.

Figure 9: [Plan de transition et d'action climatique 2021-2025](#) p.44

Selon une étude sur les toits verts¹, il est bénéfique tant pour la biodiversité, la diminution des ilots de chaleurs ainsi que pour la rétention des eaux de pluie de créer des "*toits verts intensifs*" comportant un substrat plus substantiel permettant l'accumulation d'avantage d'eau de pluie et la plantation de petits arbres (Figure 10).

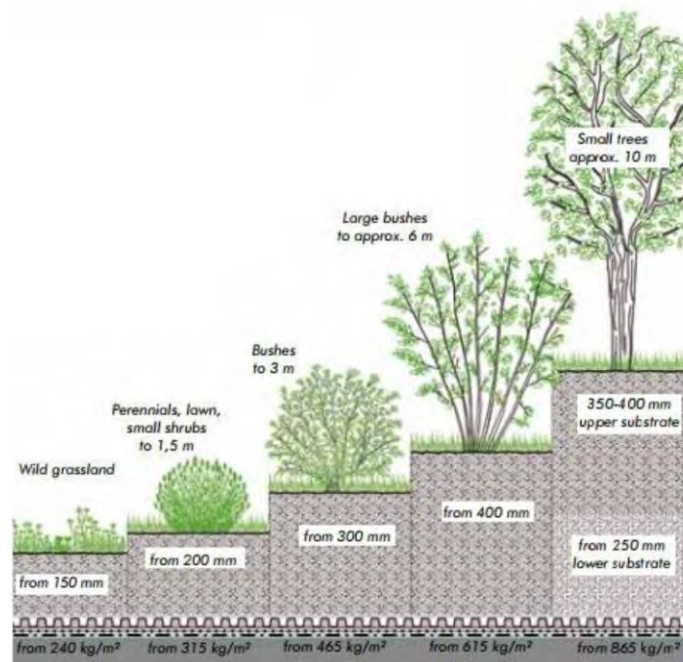


Figure 10: Toits verts intensifs (Ab Ghani & Ayub, 2020)

¹ Aminuddin Ab Ghani et Kr Ayub, « [GREEN ROOF PERFORMANCE FOR STORMWATER MANAGEMENT IN MALAYSIA](#) » (2020).

Proposition 2.1

Considérant

- les enjeux historiques de verdissement dans le quartier St-Roch;
- des enjeux de biodiversité urbaine;
- des enjeux d'adaptation climatique avec la rétention des eaux de pluie;

Que la ville exige un système de toits verts intensif et de murs végétalisés pour le projet.

3. Nuisances sonores

- 3.1 exigences d'équipement électrique sur le chantier,

Le chantier actuel du [PECH](#) situé au 480 rue Caron, à côté de l'ilot Dorchester, génère une quantité substantielle de nuisances sonores et environnementales avec l'usage d'équipement à petit moteur à essence (souffleur à feuille, génératrice etc.).

Ce [type d'équipement](#) nuit au vivre ensemble en raison du fort bruit et de sa pollution atmosphérique démesurée.

Proposition 3.1

Considérant

- les nuisances sonores;
- les nuisances environnementales;
- les nuisances sanitaires;
- la présence d'alternative électriques à batteries aussi performantes;

Que la ville exige que le promoteur fasse l'usage exclusif d'outils électriques.

**Si possible, pour les équipement lourds, également exiger des systèmes d'avertissement de recul moins aigu (tel que sur les camions de la ville de Québec)*

Réflexions sur le développement de l'îlot Dorchester et le projet du Groupe Trudel, à date du 30 octobre 2024

Par Iffet Orbay, résidente de Saint-Roch, Rue Arago est

Je suis résidente du quartier Saint-Roch depuis 1997. Cette année-là, nous nous sommes y installé, encouragés par les démarches de la Ville pour sa revitalisation et malgré les préjugés existants. Nous y avons demeuré pendant presque vingt ans dans un bâtiment historique, une ancienne manufacture de chaussures recyclée en habitation, face au grand terrain rasé à une autre époque pas si lointaine et utilisé comme stationnement, référé dans nos jours comme « L'îlot Dorchester ». Aujourd'hui, nous continuons à habiter le même secteur tout près de cet îlot.

Depuis cette époque, nous sommes restés impliqués dans divers groupes qui mobilisent les résident.es pour réfléchir et agir en vue d'un développement urbain sain, à l'échelle humaine et durable du secteur sud de Saint-Roch (Comité citoyen; Verdir et divertir). Ces mêmes soucis me motivent aujourd'hui encore une fois. Depuis mai 2024, quand les rencontres du Groupe Trudel avec les résidents autour du terrain en question ont commencé. J'ai participé à trois des consultations du Groupe Trudel; aujourd'hui je m'exprime en tant qu'individu dans la consultation officielle lancée par la Ville, le 23 octobre 2024.

Comme beaucoup de résidents de Saint-Roch et des quartiers voisins, dont le quartier Saint Jean-Baptiste, j'ai accueilli avec enthousiasme l'intérêt du Groupe Trudel pour le développement du site en question, et j'ai apprécié leur ouverture à la discussion avec les citoyens et leur volonté d'écoute. Dans les séances de consultation tenues par le promoteur, nous avons essayé d'adresser divers problèmes dans l'espoir que nos commentaires et les améliorations que nous avons suggérées contribueraient à faire mûrir le concept de développement proposé. Dans le même but, j'ai aussi participé à un groupe de discussion citoyenne initiée et encadrée par la table de concertation **l'Engrenage St-Roch**. Nos idées les plus consensuelles, dans l'ordre de l'importance, ont trouvé leur expression dans un mémoire éloquent formulé que l'Engrenage a préparé (9 juillet 2024) et partagé avec la collectivité et tout récemment au Conseil du quartier Saint-Roch. Je tiens fermement aux observations des enjeux, opinions et suggestions d'améliorations présentées dans ce mémoire. Permettez-moi de les résumer ici, en allant à l'essentiel et en

soulignant mon point de vue par rapport à la toute dernière présentation du groupe Trudel, le 23 octobre :

1-Environnement

« Le **verdissement** proposé dans le projet Trudel est insuffisant pour s'inscrire dans la **lutte aux îlots de chaleur** ». La nécessité d'augmenter la canopée du quartier qui est parmi les très faibles est urgente. Les arbres, à planter tout au long de la rue St-Vallier Est dans des fosses continues, sont essentiels. En plus, des deux petits parcs aux extrémités de l'îlot, le morcellement des bâtiments serait un moyen supplémentaire pour augmenter la canopée.

Je voudrais ajouter que, les solutions de verdissement qui sont proposées (toits verts ou blancs, nombre d'arbres limités, boîtes de balcon) n'offriraient pas un contrepois suffisant à l'effet de chaleur que produiront les gabarits et les importants volumes des blocs d'habitation prévus. L'îlot construits selon le concept Trudel ajoutera sur ce terrain des grandes masses de brique et des surfaces de métal et de verre qui vont multiplier maintes fois l'emmagasinement de chaleur dans leur masse et vont la renvoyer dans l'espace urbain avoisinant, surtout vers les habitations au Sud, serrées entre la falaise et cet îlot.

Le verdissement efficace doit rester une priorité essentielle et absolue dans le développement de l'îlot Dorchester, et cela ne devrait pas être négociable.

Une autre occupation partagée est que « **les bâtiments de grande hauteur pourraient créer des couloirs de vent sur rue Dorchester** ». C'est un phénomène reconnu et très problématique qui doit être évité, particulièrement dans un espace urbain serré et semi résidentiel, tel que cela est le cas dans l'extrémité ouest de l'îlot Dorchester, où le Groupe Trudel insiste de vouloir ériger sa tour de 60 mètres. On nous répète que l'hôtel au sommet de cet édifice financerait tous qu'on offre aux citoyens (faut-il sous-entendre : « en cadeaux » ?!). « Sans cet édifice de 30 étages et l'hôtel dans le ciel, pas de développement sur cet îlot » serait une juste traduction des propos qu'on a entendus en répétition jusqu'à maintenant : nous les percevons comme un chantage. Or, ce bâtiment, si le promoteur obtient la dérogation et le construit, enverrait des **forts tourbillons des vents**, pas seulement sur les piétons sur la rue Dorchester, mais aussi sur ceux qui vont utiliser quotidiennement et fréquemment l'espace de « **Placette des Tanneurs** » qui se trouverait au fond d'une « canyon » formée entre cet haut édifice (60 m) et celui de l'autre côté, un bloc de (30m) haut (voir le dessin du bas, p. 32 du document mis en ligne récemment sur le site du Groupe Trudel et intitulé *Projet de Développement de l'Îlot Dorchester : Respect et Ambition Pour le Secteur Saint-Roch* (Juillet 2024).

Il n'est pas difficile de faire l'expérience des vents forts que les édifices de grand gabarit créent autour d'eux en se promenant à proximité de l'Édifice FRESK dans notre quartier, ou sur Place d'Youville autour de l'édifice de la Banque de Montréal. Dans le cas de FRESK, nos préoccupations à ce sujet ont été entendues par la conseillère municipale de l'époque lors de processus publique et lors d'une assemblée de notre conseil du quartier. La réponse a été que le design architectural du bâtiment allait intégrer des solutions pour remédier à ce problème. Hélas ces solutions n'ont pas été réalisées.

Même si uniquement cet effet nuisible à l'environnement physique immédiat de l'édifice de 60 mètres était à considérer, il n'aurait pas sa place dans le développement de l'îlot Dorchester. Or, cet édifice serait en plus érigé dans une proximité inacceptable au coteau Sainte-Geneviève dit « la falaise », soit aussi proche qu'une soixantaine de mètres. La coupe qui montre les bâtiments de fort gabarit dans le secteur et qui regarde de l'Ouest à l'Est ne permet pas de bien comprendre ce problème : est-elle dessinée plus à l'Est et donc éloignée de l'assise du l'édifice projeté de 60 m? Je ne sais pas, mais il est difficile de comprendre la proximité du bâtiment et de la falaise avec les documents fournis.

La côte qui est assez raide à cet endroit s'élève à presque 30 m! Je ne veux pas aborder ici le sujet de savoir si ce n'est qu'une « question du design urbain » ou non, ni revenir sur la problématique de l'éventuel blocage des vues et des points d'observation panoramique par le volume projeté. Cela a été clairement et fortement réitéré par plusieurs citoyens lors de la séance du 23 octobre, et cela va sûrement être adressé dans d'autres mémoires.

Vivre ensemble et cohabitation :

Les préoccupations du mémoire de l'Engrenage disant que « ce projet participe à une densification trop intense du secteur » et que « ce seront principalement des personnes favorisées qui pourront habiter dans ces logements » sont aussi les miennes. Le promoteur continue à rester vague dans le nombre de types de grandeurs de logements, mais il est clair qu'il propose majoritairement des 3 ½ et des 3 ½ +, et un nombre limité de 4 ½. Il est clair que ce ne sont pas des grandeurs propices à être habitées par des familles avec ou qui veulent élever des enfants. La durabilité d'un développement résidentiel dépend entre autres de la mixité d'une typologie variable de logements, permettant une diversité de groupes d'âge ainsi que de groupes de revenu. Autrement, un « effet de gentrification dans le quartier » serait inévitable et ainsi la cohésion sociale et la qualité de vie (qui existe déjà dans notre secteur) seraient compromises.

Avec son concept de projet, le promoteur clairement opte pour une sur-densification de cet îlot pour raison de rentabilité, mais aussi pour justifier son projet comme une solution

attractive face à la crise de logements. Pourtant il y a un risque réel que ce projet crée un îlot résidentiel trop dense qui ne sera pas architecturalement et socialement durable, en étant à l'opposé d'une qualité de vie envisagée et souhaitable dans notre secteur où le cadre bâti, la topographie, le réseau viaire dictent une approche différente. Je ne pourrais pas entrer dans l'élaboration d'un milieu de vie urbaine que nous, les citoyens, souhaitons, et que notre Ville aussi semble à prôner dans sa **Vision de l'habitation 2020-2030** (voir : <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/habitation/vision/docs/vision-habitation-2023-2026-synthese.pdf>).

Je ne pourrais pas être qu'entièrement d'accord avec cette vision. Mais je ne suis pas d'accord avec une « vision accélérée de l'habitation », comme citée souvent par le promoteur. Ce n'est pas dans la hâte d'encourager la mise sur le marché d'un grand nombre de logements sur un terrain restreint que notre Ville va réussir à satisfaire sa population. Il faut aussi le dire, la crise en question affecte en premier lieu les personnes avec des revenus modestes, qui ne sont pas réellement visées dans ce projet.

Un autre problème qui risque très probablement de nuire à la qualité de vie du quartier serait l'augmentation considérable de la circulation de véhicules motorisés. Les rues Saint-Vallier E et Arago E, qui ne sont pas larges et sont à sens unique, souffrent de congestion aux heures de pointe, et surtout en été avec une intensification du bruit, de la chaleur et de la pollution d'air en fin de journée. Mais le promoteur n'a pas pu adresser ce problème adéquatement jusqu'à maintenant, sinon dire qu'il va voir des solutions avec la Ville.

Malheureusement, tel que proposé le 23 octobre, le projet de développement du groupe ne suscite pas beaucoup d'enthousiasme chez moi. Un concept de densification moyen de 80-120 (max) unités par hectare, soit avec une densité semblable à celle des quartiers Vieux-Limoilou et Montcalm (réalisée avec un gabarit moyen de 3-4 et même par endroit de 5 étages), serait beaucoup plus approprié et humainement viable, et en même temps rendrait possible un verdissement substantiel et climatiquement efficace. Dans ce concept, il y aurait aussi la possibilité d'inclure des espaces commerciaux variés, des ateliers d'artistes, et autres fonctions permises dans le zonage existant.

Le groupe Trudel prétend que le PPU ne représente plus la réalité du jour. Pourtant le PPU pour le secteur sud de Saint-Roch a été élaboré comme un plan pour le long terme, comme un concept de vision de développement de la Ville, et à la suite de discussions et consultations publiques. Je les ai suivies et j'y ai participé aussi.

Est-ce que c'est maintenant à des promoteurs de dire, à nous et la Ville (au maire et aux conseillers que nous avons élus) que le PPU est dépassé après 7 ans et on veut que ça soit

changé de telle et telle façon ? C'est inacceptable. Mais je trouve, comme plusieurs autres citoyens d'ailleurs qui se sont exprimé sur ça, que la Ville a été absente et a laissé les citoyens résidants seuls dans les discussions et consultations avec le promoteur. Ce qui a donné l'impression que la Ville ne voulait pas dire son mot, et préférait d'attendre au lieu de faire connaître publiquement les modalités du zonage établi dans le PPU, son plan d'action et sa vision de développement.

Le 23 octobre dans la séance de l'information enfin, la présentation des intervenants de la Ville, ont informé les citoyens sur les gabarits et les pourcentages des surfaces bâties ou à réserver pour le verdissement, qui ont été établis dans un processus de consultation et qui ont abouti dans le PPU de 2017. Les tableaux comparatifs ont mis en évidence les grands écarts entre ces données et les demandes de dérogation du promoteur Trudel. Autre aspect choquant pour moi, ce que la Ville semblait être prête à procéder comme si les demandes du promoteur étaient des simples questions de dérogation à examiner, comme si une partie de PPU ne se trouvait pas complètement annulée par ces demandes aberrantes, incluant la tour de sur-gabarit... Si le PPU est réellement dépassé et devenu désuet, ne serait-il pas approprié de le remettre sur la table et le rediscuter au complet? Je n'y vois pas seulement un grand problème de procédure, mais aussi un problème de démocratie municipale.

Québec, le 30 octobre 2024

Mémoire citoyen déposé en suivi au projet de réaménagement
de l'Îlot Dorchester par Trudel

Par Maxime Sauvage

À l'attention de la Ville de Québec,

Le site de l'Îlot Dorchester se distingue par sa taille, sa localisation exceptionnelle, ainsi que le contexte urbain, culturel et historique qui l'entoure. C'est une occasion rare pour la Ville de Québec de revitaliser un secteur important du quartier Saint-Roch et de redéfinir son visage pour les générations à venir. Étant le dernier grand site à redévelopper au sud du boulevard Charest, l'Îlot Dorchester représente la dernière chance pour la Ville de revitaliser ce secteur à grande échelle. Une telle opportunité est donc d'autant plus précieuse. Québec ne peut pas se permettre d'approuver un projet qui ne répondrait pas au potentiel remarquable de ce site. Développer un projet d'une telle envergure constitue un grand privilège, accompagné de responsabilités d'une égale importance.

Cependant, le projet du Groupe Trudel, tel que présenté le 23 octobre, ne reflète pas le caractère exceptionnel de l'occasion qui est offerte.

Dans sa forme actuelle, le projet du Groupe Trudel demande des compromis sans précédent sur le cadre réglementaire du Programme Particulier d'Urbanisme (PPU) établi par la Ville en collaboration avec ses citoyens. Ce PPU, qui constitue déjà un compromis, traduit une vision prenant en compte le contexte économique, urbain, historique et culturel du secteur. Malheureusement, le projet présenté le 23 octobre dernier ne respecte pas ce contexte.

Il est notable de constater que plusieurs projets d'une ampleur similaire en construction ailleurs dans la province, notamment à Montréal, n'ont pas eu à demander de tels compromis sur la hauteur des bâtiments ou à justifier l'ajout d'un complexe hôtelier pour garantir leur rentabilité. Des exemples comme le Projet Canoë démontrent qu'il est possible de développer l'Îlot Dorchester de manière rentable sans les concessions exigées actuellement.

La crise du logement actuelle est grave et ne doit pas être sous-estimée. Les besoins en logements et en commerces d'alimentation abordables dans Saint-Roch sont pressants. Toutefois, il est essentiel de ne pas céder à la panique et de sacrifier la vision à long terme qui a si bien servi les secteurs environnants de l'Îlot Dorchester.

Depuis une trentaine d'années, Saint-Roch est devenu un exemple de revitalisation urbaine au Canada grâce à des projets visionnaires et à échelle humaine, tels que le Jardin Jean-Paul-L'Allier, l'INRS, la TELUQ, Méduse, la requalification de l'édifice de la Fabrique, la coopérative d'habitation de l'Îlot Fleuri et les condominiums Jardins St-Roch. Il serait regrettable que cette dernière pièce du puzzle ne soit pas à la hauteur de la vision poursuivie par la Ville depuis trois décennies.

À cet égard, le projet de bonification proposé par la Ville, permettant environ 350 logements (p.22 du document de présentation de Trudel en mai 2024), est davantage en phase avec la vision qui a conduit au succès des autres phases de revitalisation du secteur.

L'effet « mur » de la portion centrale du projet, noté par Trudel, pourrait facilement être atténué par un corridor piéton végétalisé suivant le tracé de la rue des Voltigeurs. De même, la taille de la Place des Tanneurs pourrait être mieux adaptée à l'échelle du projet sans compromettre la création de logements considérables. Ces deux modifications mineures ne mettent pas en péril la viabilité du projet, sachant que celui-ci assure une densité supérieure à celle initialement permise par le PPU. De plus, le projet bonifié permettrait une fenestration totale améliorée.

Le désir de la Ville de poursuivre la densification des quartiers centraux est louable, mais cela ne doit pas devenir un dogme. Le quartier Saint-Roch est déjà le plus dense de la ville, avec plus de 5 000 habitants au kilomètre carré. La densification prévue pour le site dans le PPU est donc adéquate et respecte son contexte.

Le boulevard Charest est plus adapté à accueillir des projets de l'échelle de celui proposé pour l'Îlot Dorchester, tout comme il convient mieux aux commerces envisagés (supermarché, stationnements souterrains de grande capacité et hôtel). De nombreux bâtiments vacants pourraient facilement être reconvertis ou développés pour répondre à ces besoins. Le fait qu'ils ne l'aient pas encore été indique que la demande n'est pas aussi forte que ce que suggère le Groupe Trudel. À cet égard, il est intéressant de noter que la tour Fresk s'intègre bien mieux sur le boulevard Charest que sur la rue Saint-Joseph, où elle détonne avec ses retraits imposants. Le Watson, avec ses 12 étages, trouve également un meilleur équilibre tout en restant rentable.

De plus, il est préoccupant de devoir peser les pour et les contre d'un projet de cette ampleur comme s'il s'agissait d'un simple exercice comptable. La qualité d'un projet urbain et architectural ne se réduit pas à un total abstrait. On évalue le legs d'un projet de cette échelle par l'attention portée aux détails.

Étant donné l'ampleur du potentiel du site et son importance stratégique, l'autorisation du projet ne peut pas se limiter aux désirs de la population d'avoir une nouvelle épicerie, une quincaillerie ou une galerie d'art dans le quartier.

En affirmant que les avantages surpassent les désavantages, le promoteur omet de considérer des alternatives qui maximiseraient les bénéfices tout en minimisant les inconvénients. Cela témoigne d'un manque de vision.

En effet, il n'est pas utopique d'envisager un projet sur l'Îlot Dorchester respectant les directives du PPU quant aux usages commerciaux autorisés et à la hauteur maximale des bâtiments. Il n'est pas exagéré de demander qu'un développeur suive les règles que d'autres entrepreneurs appliquent depuis 2017.

De même, il n'est pas excessif de demander qu'un projet de cette envergure intègre au minimum un parc de qualité. Avec une augmentation prévue de plus de 10 % de la population du quartier, il est normal que la place publique projetée, la Place des Tanneurs, ne se limite pas à une tranchée sombre entre un bâtiment de 12 étages et un autre de 20.

Dans un quartier en manque d'espaces verts, de lieux ensoleillés et d'espaces publics, il est impératif qu'un tel projet compte sur de véritables espaces publics, en prolongeant la trame urbaine historique qui se poursuit jusqu'à la falaise. Il est insuffisant de se contenter de percées visuelles alors que le nombre de piétons va considérablement augmenter. Cela soulève également des questions sur la privatisation de l'espace public dans le quartier.

Enfin, bien que les avantages semblent l'emporter à première vue, l'ampleur des inconvénients du projet tel qu'il est proposé actuellement aura des conséquences disproportionnées par rapport aux avantages, souvent incertains, comme la création d'une épicerie grande surface. L'impact d'un bâtiment de plus de 12 étages sur l'ensoleillement, les couloirs de vent et le blocage de nombreuses vues ne peut être ignoré. Sans oublier l'augmentation du trafic automobile si le complexe hôtelier et un stationnement de grande envergure sont autorisés.

L'impact sur la vitalité commerciale de la rue Saint-Joseph, de l'arrivée au sud du boulevard Charest de nombreux commerces de moyennes surfaces et d'un magasin d'alimentation de grande surface, doit également être pris en compte. Le risque de dévaluer la rue Saint-Joseph en tant que destination pour les courses quotidiennes pourrait entraîner une perte d'attractivité globale significative. Qu'advviendrait-il de Saint-Joseph si des commerces comme le Jean Coutu de la Place Jacques-Cartier déménageaient au rez-de-chaussée de l'Îlot Dorchester?

En conclusion, je vous encourage à réévaluer le projet du Groupe Trudel pour l'Îlot Dorchester. Il est crucial de garantir que ce développement respecte le PPU et réponde aux besoins des citoyens tout en préservant l'identité et la vitalité du quartier. Une approche réfléchie et équilibrée assurera un héritage positif pour les générations futures.

Je vous remercie de l'attention portée à ces réflexions et reste disponible pour toute discussion.

Consultation Ilot Dorchester/des Tanneurs

Bonjour,

J'ai suivi la consultation. J'étais en ligne le 23 octobre et j'ai lu le document du requérant.

J'apprécie l'édification mais pas la multiplication des étages. Il y a des réglementations et des normes, ce n'est pas pour rien. Je ne considère pas que les normes concernant la hauteur devraient être changer. 20 étages c'est beaucoup trop. Et le projet ne peut pas être plus haut. C'est inadmissible et ça brise les percées visuelles de la haute-ville. Le bâtiment à côté de la bibliothèque Gabrielle-Roy ne peut être une référence, c'est un gâchis lugubre qui crée un corridor de vent intenable, en plus d'être affreusement inadéquat.

Je considère qu'une grosse chaîne d'alimentation n'a pas sa place à cet endroit. Une grande surface n'est pas un commerce de proximité. Ça tue les commerces de proximité.

Ce projet va dévaluer toutes les habitations autour et coince les citoyens et commerçants situés de Saint-Vallier à la falaise. Plus encore, ça dévaluera des logements dans Saint-Jean-Baptiste qui perdront leur perspective visuelle.

Je ne suis pas du tout à l'aise avec la campagne de Trudel pour l'acceptation sociale du projet. J'y vois beaucoup de chantage et de faux arguments. Apprendre que M. Trudel soutient la recherche contre le cancer du sein dans une publicité la même semaine que la consultation est annoncée m'a rendu fort sceptique. Ce flagrant vouloir bien paraître est clairement stratégique et laisse à penser qu'il y a beaucoup de tape-à-l'œil. Nous ne sommes pas dupes.

La rentabilité conditionnelle n'a pas offert d'arguments convaincants. Un projet différent pourrait être tout-à-fait viable, cela dépend des objectifs. Le fait de mettre un nouvel hôtel ne règle en rien le problème des Airbnb. Ce n'est pas à un entrepreneur à régler ce problème d'ailleurs, au contraire, c'est à la Ville de faire une réglementation plus sévère à ce sujet.

C'est dommage que le PPU ne satisfait pas, c'est vraiment un projet plus adéquat au niveau des hauteurs. Si le PPU ne satisfait pas le promoteur, qu'un autre promoteur prenne place.

La vision de Trudel n'est pas la seule possible. L'effort de consultation est à saluer mais ce qui est promis est insatisfaisant, voir effrayant? La Ville doit démontrer qu'elle n'est pas prête à accepter n'importe quoi. C'est la confiance et la crédibilité dans l'administration actuelle qui est en jeu.

Je suis en désaccord avec les hauteurs excessives. Dire qu'un hotel est nécessaire pour réussir le verdissement est ridicule. Faire des ateliers d'artistes dans du neuf n'est pas une bonne idée. S'il faut l'hotel pour les accueillir, tel que mentionné dans la consultation, laissons-les tomber et mettons-en ailleurs. Je suis une artiste et comprends très bien le besoin d'atelier. Aussi, j'ai personnellement connue la formidable Paryse Martin. Néanmoins, dire qu'on lui fera un hommage à travers l'art public c'est de s'ingérer dans la politique d'art public en plus d'un chantage émotif éhonté.

Le PPU a été réfléchi et doit être respecté. Ce qui a été pensé pour les banlieues de Sainte-Foy (4-Bourgeois) et Place Fleur de Lys n'a pas sa place au centre-ville, au cœur de la basse-ville de Québec.

Merci de votre attention

Hélène Matte,
Artiste et citoyenne
Saint-Jean-Baptiste
29 octobre 2024