CADEUL

CONFÉDÉRATION DES ASSOCIATIONS D'ÉTUDIANTS
ET ÉTUDIANTES DE L'UNIVERSITÉ LAVAL

Avis sur le plan particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy

Caucus des associations étudiantes
Adopté lors de la séance du 19 août 2012

Session d'été 2012

Table des matières

Table des matières 1
Mise en contexte 2
L'axe de recherche Robert-Bourassa 3
Le pôle multifonctionnel régional de Laurier 4
La densification du territoire autour de boulevard Laurier et du futur boulevard urbain Robert-Bourassa 4
Le tramway 6
Les impacts de ces mesures 7
Recommandations 8
Bibliographie 9

Mise en contexte

En 2005, la Ville de Québec adopta son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), un outil de planification territoriale ayant pour objectif de fixer les balises qui encadreront le développement futur de la Ville de Québec jusqu'en 2025. Quatre grandes interventions avaient alors été fixées par le PDAD. Ces orientations étaient les suivantes :

- « consolider la trame urbaine en améliorant le paysage et en créant des milieux animés et conviviaux pour les piétons;
- rapprocher les services de la population;
- planifier le développement urbain dans une perspective de développement durable;
- créer un réseau qui reliera entre eux les parcs, les berges des cours d'eau, y compris celles du fleuve, et les montagnes. »[1]

L'élaboration du PDAD avait été l'occasion de cibler certains territoires qui devraient faire l'objet d'un plan d'aménagement et de développement spécifique dans le futur : le centre-ville, le secteur Lebourgneuf-Neuchâtel-Est, le littoral ouest, les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, l'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière, et bien entendu, le plateau centre de Sainte-Foy. Un PPU[2] devrait ainsi être adopté pour chacun de ces secteurs. À ce jour, la Ville a adopté un PPU pour le secteur de la colline Parlementaire, l'une des composantes du centre-ville de Québec (2010).

Le plateau centre de Sainte-Foy avait alors été sélectionné en raison de son poids économique, le deuxième en importance à Québec, et de son emplacement stratégique, au cœur des déplacements entre l'est et l'ouest de la ville de Québec et la Rive-Nord et la Rive-Sud, en raison de l'emplacement de deux ponts empruntés par bon nombre d'automobilistes, transitant entre la ville de Québec et Lévis, et de visiteurs et touristes venant du sud du Québec.

La Ville de Québec a amorcé le processus d'élaboration du PPU du plateau centre de Sainte-Foy en octobre 2011. Afin de prendre en compte les préoccupations de la population, les autorités municipales ont entrepris des consultations en ligne pendant le mois de novembre de la même année. Le rapport de consultation, publié en janvier 2012, a permis de recenser l'opinion de 525 citoyens sur les orientations du PPU. En avril 2012, la Ville de Québec a gelé la délivrance des permis dans le secteur du plateau centre de Sainte-Foy pour une période d'environ 45 jours à l'aide d'un règlement de contrôle intérimaire (RCI) afin d'éviter la construction d'édifices contraires aux orientations du PPU, qui sera adopté à la fin de l'année 2012. Le Règlement de l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge devrait être modifié au début de l'année suivante pour le rendre conforme aux orientations inscrites dans le PPU du plateau centre de Sainte-Foy.

Étant donné le nombre peu élevé d'étudiants qui ont participé aux consultations (3 %) (Ville de Québec, 2012, p. 61), la CADEUL souhaitait saisir l'occasion pour mettre de l'avant les préoccupations des étudiants en ce qui concerne les effets que pourrait avoir le PPU sur le développement de

[1] Ville de Québec, « Programme particulier d'urbanisme (PPU) - Plateau centre de Sainte-Foy », page consultée le 16 juillet 2012. http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ppu_saintefoy/index.aspx

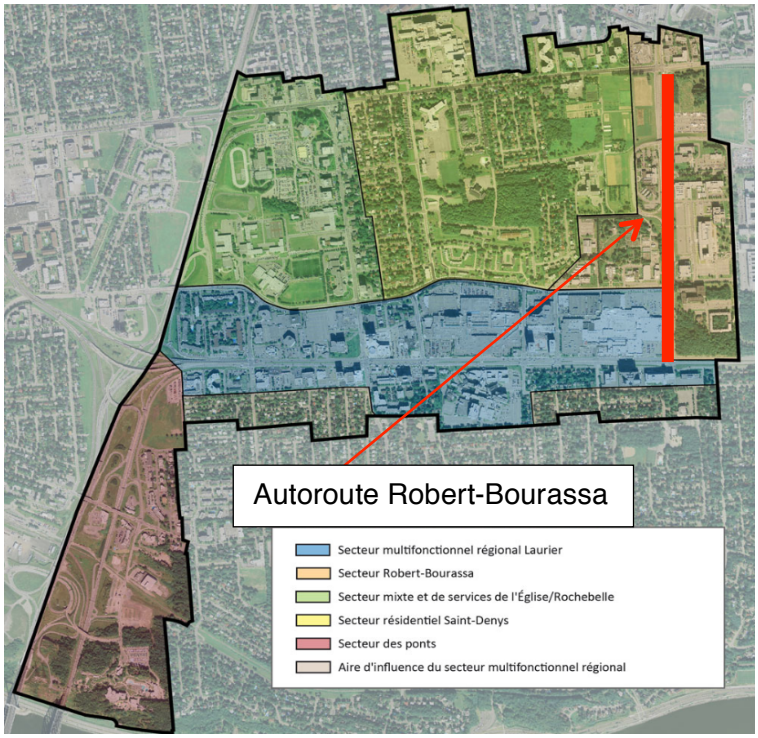
[2] « Le programme particulier d'urbanisme (PPU) est l'outil de prise de décision en matière d'urbanisme et constitue le document de planification et présente la vision d'avenir du secteur. Il permet de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les interventions futures de développement, tant publiques que privées, dans ce secteur. » Ville de Québec, « Plan directeur d'aménagement et de développement », page consultée le 16 juillet 2012. http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/pdad/index.aspx

l'arrondissement de Sainte-Foy ainsi que sur les territoires situés en périphérie. Le présent avis regroupe les principales recommandations de la CADEUL qui devraient être prises en considération dans le cadre de l'élaboration du PPU du plateau centre de Sainte-Foy. Pour ce faire, cet avis se penche sur les orientations de développement qui semblent avoir le plus d'impacts sur le cadre de vie des étudiants de l'Université Laval, c'est-à-dire le réaménagement de l'autoroute Robert-Bourassa, le réaménagement du boulevard Laurier et l'implantation d'un trajet de tramway qui traversera l'arrondissement de Sainte-Foy.

L'axe de recherche Robert-Bourassa

Le corridor Robert-Bourassa (voir la carte 1) constitue un lien stratégique entre les différents lieux de savoir du secteur (l'Université Laval, les centres de recherches gouvernementaux, le Cégep de Sainte-Foy, le CHUL, etc.) et le Parc technologique du Québec métropolitain situé autour de l'autoroute Charest. La transformation d'une section de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain[3], tel que proposé dans le Plan de mobilité durable (Ville de Québec, 2011, p. 76) et dans la documentation sur le futur PPU du plateau centre de Sainte-Foy, pourrait alors favoriser une meilleure synergie entre ces diverses constituantes en plus d'offrir un milieu de vie attrayant pour de nouveaux résidents.

Carte 1. Carte du plateau centre de Sainte-Foy et de ses différentes constituantes



Source : Site Internet de la Ville de Québec (2012)

Par ailleurs, selon la Ville de Québec, le caractère autoroutier de l'axe Robert-Bourassa a nui au développement du secteur, comme l'indique l'absence de bâtiments ayant leur façade directement sur l'autoroute et le nombre important de terrains vacants dans le secteur (Ville de Québec, 2011c, p. 10). La création d'un boulevard urbain permettrait de créer des voies d'accès qui favoriseraient la

[3] La Ville de Québec n'a pas fourni de définition du concept de boulevard urbain dans sa documentation sur le PPU. La CADEUL conçoit toutefois le boulevard urbain comme étant une voie de transport perméable à la circulation transversale, contrairement à l'autoroute, qui permet la mise en place et la valorisation des modes de transport alternatifs (vélo, autobus, marche à pied, tramway, etc.).

construction d'édifices donnant sur le boulevard et la désignation d'espaces qui pourraient être utilisés pour encourager l'utilisation des modes de transport alternatifs au détriment de l'automobile, ce qui faciliterait l'accès à l'université par d'autres moyens de transport.

La CADEUL considère que le réaménagement de l'autoroute Robert-Bourassa en boulevard urbain pourrait effectivement faciliter l'accès des piétons et cyclistes au campus de l'Université Laval, et favoriser les déplacements à l'aide des modes de transport alternatifs entre le boulevard Laurier, qui sera aussi réaménagé, et le secteur au nord de l'université. Par ailleurs, le réaménagement permettra de modifier la signature visuelle du secteur en le rendant plus agréable. Ces mesures augmenteront la qualité du cadre de vie autour de cet axe de transport majeur, ce qui sera positif pour les étudiants qui fréquentent le secteur dans le cadre de leurs études et de leur travail.

Le pôle multifonctionnel régional de Laurier

Le boulevard Laurier constitue un axe majeur de transport emprunté par les automobilistes et les usagers du transport en commun. La présence de l'Université Laval, de trois centres commerciaux d'importance, de plusieurs hôtels, bars et restaurants, et des entrées des ponts reliant la Rive-Sud et la Rive-Nord et l'autoroute 40, font du plateau centre de Sainte-Foy une destination majeure de transit et un secteur d'emploi et d'activités économiques de première importance. Or, le plateau centre de Sainte-Foy demeure largement dominé par le mode de transport automobile. Le réaménagement de cette zone constituerait de ce fait une avenue de solution pour rendre les pourtours du boulevard plus accueillants aux piétons et accroître l'espace accordé aux transports en commun, en particulier aux autobus, en attendant la réalisation de la ligne de tramway qui sera très probablement implantée sur une partie du boulevard Laurier (voir l'image 1).

Image 1. Aménagement proposé pour le secteur de la station du CHUL et de la Place Laurier

Source : Ville de Québec (2011i)

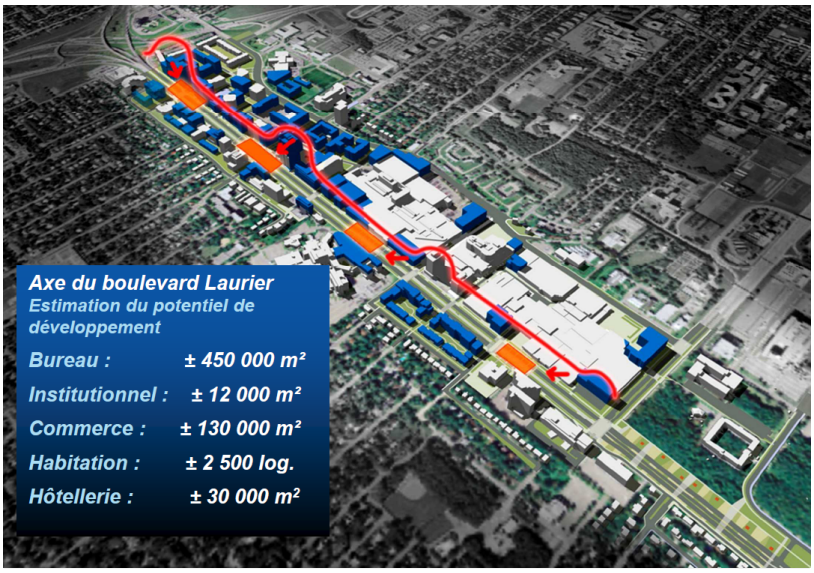
Considérant les impacts positifs pour les piétons et les étudiants usagers du transport en commun, qui constituent une fraction importante de la clientèle du Réseau de transport de la Capitale (RTC), la CADEUL considère que le réaménagement du boulevard Laurier pourrait améliorer l'utilisation des transports alternatifs et offrir un nouvel espace de circulation plus agréable pour tous les citoyens qui fréquentent le secteur.

La densification du territoire autour de boulevard Laurier et du futur boulevard urbain Robert-Bourassa

Le réaménagement des deux secteurs précédemment mentionnés se fera conjointement à une densification de l'espace urbain en réduisant l'espace accordé au stationnement et en permettant la

construction de plusieurs édifices en hauteur le long du boulevard Laurier (voir la carte 2), d'une part, et la requalification des espaces vacants autour du boulevard Robert-Bourassa, d'autre part (voir Ville de Québec, 2011c).

Carte 2. Stratégie de densification et emplacements des stations de Métrobus



Source : Ville de Québec (2011i)

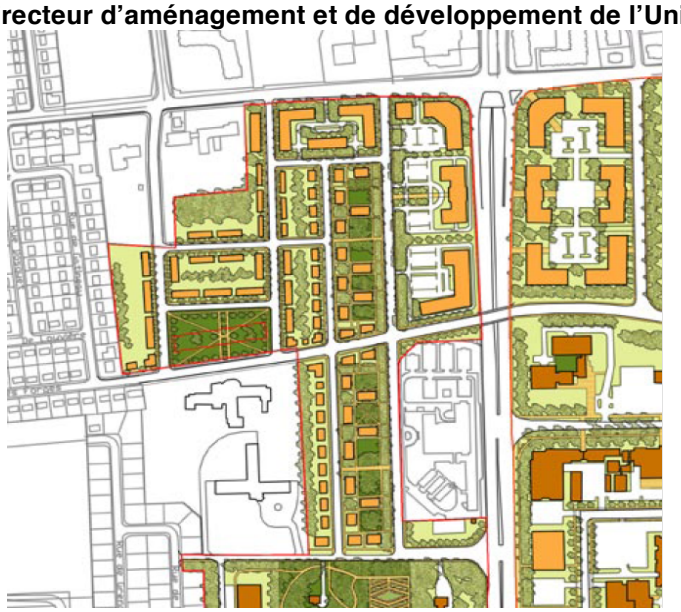
En ce qui concerne ce dernier secteur, la Ville de Québec souhaiterait que le territoire entre le jardin Van den Hende et le chemin Quatre-Bourgeois, jusqu'alors vacant ou utilisé à des fins agricoles, soit utilisé pour implanter de nouvelles structures de recherche, sur le pourtour du boulevard Robert-Bourassa, et des immeubles résidentiels à l'intérieur de l'ilot, près du quartier résidentiel situé à l'ouest de l'université (voir carte 3). Ces terrains sont d'ailleurs ciblés par la Ville de Québec dans sa documentation de consultation sur le PPU du plateau centre de Sainte-Foy (Ville de Québec, 2011f, p. 4), mais aussi dans le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (2005, p. 369), comme étant des zones de développement prometteuses. En fait, selon la Ville de Québec, la consolidation du corridor Robert-Bourassa permettrait de créer un contexte favorable au développement de ces terrains, puisqu'elle permettrait de décloisonner ces terrains jusqu'alors difficiles d'accès à cause de la présence de l'autoroute Robert-Bourassa.

Carte 3. Emplacement des terrains vacants ou utilisés à des fins agricoles de l'Université Laval

Source : Carte interactive de la Ville de Québec

Néanmoins, la CADEUL rappelle que depuis la publication du Plan directeur d'aménagement de l'Université Laval en 2005, les autorités universitaires ne se sont pas prononcées sur l'utilisation de ces terrains, malgré le fait que ceux-ci avaient été ciblés comme étant propices au développement résidentiel mixte (voir carte 4). Il serait donc important que les parties concernées, la Ville de Québec et l'Université Laval, se rencontrent dans le futur pour déterminer les utilisations potentielles de cet îlot situé dans un secteur stratégique.

Carte 4. Scénario de développement pour le secteur Saint-Denys présenté dans le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'Université Laval.



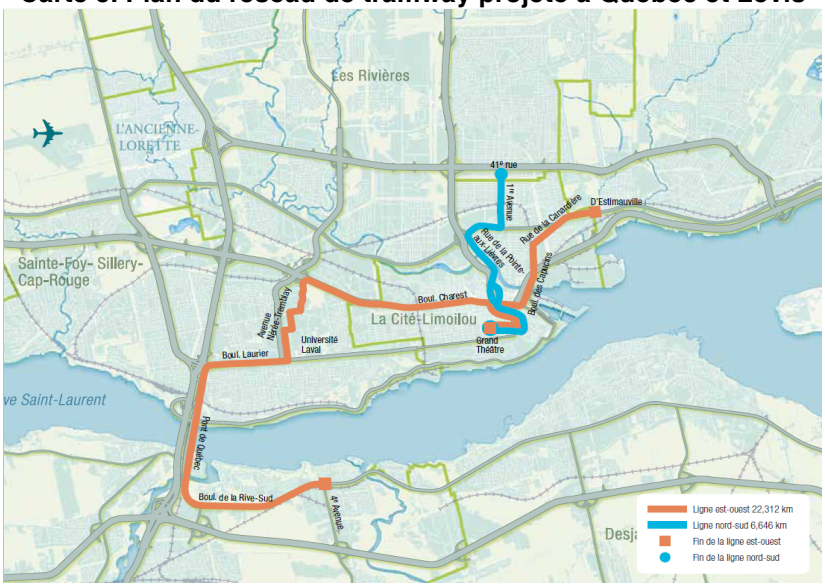
Source : Université Laval, 2005, p. 25.

Le tramway

Le PPU du plateau centre de Sainte-Foy accorde une place importante au projet de tramway qui a été présenté dans le Plan de mobilité durable, un document de planification adopté au début de 2011 (voir carte 5). Le tracé du tramway empruntera vraisemblablement le corridor du boulevard Laurier, une partie du boulevard urbain de Robert Bourassa, avant de bifurquer à l'intérieur du campus pour prendre Nérée-Tremblay. D'ailleurs, l'aménagement de l'axe du boulevard Laurier permettra de réserver un espace qui sera destiné au tramway, comme en fait foi l'image 1 présentée précédemment.

L'implantation d'un tramway vise plusieurs objectifs. Le premier est d'offrir un nouveau moyen de transport aux citoyens de la ville de Québec. Le second est de stimuler le développement immobilier, puisque les espaces de part et d'autre des lignes de tramway deviendront plus attrayant à développer à cause de leur emplacement privilégié à proximité d'une nouvelle desserte de transport collectif. Ces espaces seront pour ce faire vraisemblablement convertis pour laisser place à des constructions résidentielles et commerciales de moyenne et haute densité.

Carte 5. Plan du réseau de tramway projeté à Québec et Lévis



Source : Ville de Québec (2011)

Le tramway permettrait par ailleurs de réduire les déplacements automobiles en offrant une alternative de transport efficace et confortable aux citoyens qui fréquentent l'arrondissement. Par conséquent, le projet de tramway permettra de contribuer à la réalisation de certains objectifs de la Ville de Québec présentés dans son Plan de mobilité durable publié en 2011 (Ville de Québec, 2011h).

Ces objectifs étaient les suivants :

- La part du déplacement du transport en commun doit atteindre 26 % à l'heure de pointe et 20 % sur une base quotidienne dans l'agglomération de Québec;
- Réduire de 71 % à 57 % la part des déplacements quotidiens en automobile en 2030;
- Réduire de 20 % les émissions de GES à l'horizon 2020 par rapport à 1990;
- Fixer la cible de part modale du transport actif (marche et vélo) à 17 % de l'ensemble des déplacements de l'agglomération de Québec.

Au final, la CADEUL souligne que le projet de tramway serait sans doute bénéfique pour augmenter l'accessibilité à l'Université Laval, en plus de permettre de réduire la circulation automobile et de permettre à la Ville de Québec d'atteindre ses cibles d'émissions de GES.

Les impacts de ces mesures

Les mesures suggérées par la Ville de Québec et lors des consultations sur le projet de PPU de l'Université Laval semblent positives selon les informations disponibles à la CADEUL. Toutefois, la CADEUL demeure préoccupée par les impacts des réaménagements proposés, principalement en ce qui a trait aux effets du PPU sur le coût du logement dans le secteur ainsi que dans les territoires périphériques à l'Université Laval.

En effet, l'ampleur des projets de réaménagement des axes de transport, la densification du territoire et la construction d'une ligne de tramway dans le secteur pourraient entraîner une hausse sur le prix des terrains, et donc sur les montants à payer par les propriétaires dans le cadre de l'évaluation foncière de leurs immeubles, ce qui se répercuterait nécessairement sur le prix des loyers. La spéculation immobilière qui s'ensuivra ne fera qu'accroître les pressions sur le marché de l'habitation locative, surtout si le secteur accueille principalement des condominiums destinés à des clientèles relativement aisées. À cet égard, Fritsch concluait dans une étude les effets du tramway à Nantes (2007) que

l'aménagement de lignes de tramway, en structurant l'espace urbain, favorisera la densification du secteur, et ce, jusqu'à 300 mètres autour des stations de tramway.

La CADEUL considère qu'une hausse du prix des loyers pourrait alors avoir des impacts non négligeables sur le budget limité des étudiants de l'Université Laval. N'oublions pas que le prix moyen d'un loyer de deux chambres à Québec demeure dispendieux, 718 $[4] en 2011, un montant semblable à la moyenne montréalaise (719 $[5]) et que 50 % des étudiants québécois inscrits à temps plein à l'université gagnaient moins de 12 200 $ par année en 2009 (FEUQ, 2009, p. viii). Les étudiants seraient contraints à habiter plus loin du lieu de leurs études pour mitiger les hausses de loyer, ce qui ne ferait qu'accroître les distances qu'ils auront à parcourir pour se rendre sur le campus.

Recommandations

En tenant compte des éléments abordés dans cet avis, la CADEUL recommande :

Recommandation 1
Que la Ville de Québec réalise des études qui permettront de mesurer précisément tous les impacts des réaménagements et des orientations de développement proposés dans le PPU du plateau centre de Sainte-Foy et sur les territoires périphériques.

Recommandation 2
Que la Ville de Québec mette en place des mesures qui permettront d'atténuer les effets du PPU du plateau centre de Sainte-Foy si les études d'impact confirment une augmentation du prix des logements locatifs excédant l'inflation habituelle pour un quartier de taille et de vocation semblable causée par la hausse de la valeur foncière dans Sainte-Foy.

[4] SCHL, « Loyers moyens des appartements de deux chambres, 1992 à 2011 », page consultée le 16 juillet 2012. http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/info/obloca/obloca_004.cfm
[5] *Loc. cit.*

Bibliographie

Articles de périodiques et études

FRITSCH, B. (2007), « Tramways et prix des logements à Nantes », L'Espace géographique, 2007/2, tome 36.
FEUQ (2009), « Sources et modes de financement des étudiants de premier cycle », Fédération étudiante universitaire du Québec, Montréal, p. viii.

Documents publics

Université Laval (2005), « Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval ». Commission d'aménagement de l'Université Laval.
Ville de Québec (2005), « Plan directeur d'aménagement et de développement » Service de l'aménagement et du territoire, Ville de Québec.
Ville de Québec (2011c), « PPU du plateau centre de Sainte-Foy : Fiche 3 – Les activités », Service de l'aménagement et du territoire, Ville de Québec.
Ville de Québec (2011f), « PPU du plateau centre de Sainte-Foy : Fiche 6 - La trame urbaine et les déplacements », Service de l'aménagement et du territoire, Ville de Québec.
Ville de Québec (2011h), « Plan de mobilité durable », Service de l'aménagement et du territoire, Ville de Québec.
Ville de Québec (2011i) « Une nouvelle vision pour le plateau centre de Sainte-Foy », document présenté dans le cadre du Colloque sur l'innovation du 25 octobre 2011.
Ville de Québec (2012), « Rapport de consultation publique 2012 - Programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy : vision et orientations », Arrondissement de Sainte-Foy-Sillery–Cap-Rouge, Ville de Québec.

Ressources Internet

SCHL, « Loyers moyens des appartements de deux chambres, 1992 à 2011 », page consultée le 16 juillet 2012. http://www.cmhc-schl.gc.ca/fr/inso/info/obloca/obloca_004.cfm
Ville de Québec, « Plan directeur d'aménagement et de développement », page consultée le 16 juillet 2012.
http://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/vie_democratique/administration/planification/pdad/index.aspx
Ville de Québec, « Programme particulier d'urbanisme (PPU) - Plateau centre de Sainte-Foy », page consultée le 16 juillet 2012.
http://www.ville.quebec.qc.ca/environnement/urbanisation/ppu_saintefoy/index.aspx