



Projet de réseau structurant de transport en commun de la Ville de Québec

Réflexions entourant la modification proposée au tracé du futur tramway dans le tronçon localisé entre la rue du Prince-Édouard et le pôle d'échange Saint-Roch

**Mémoire déposé aux instances suivantes :
Bureau d'audience publique sur l'environnement
Bureau de projet du réseau structurant de transport en commun
Service des Loisirs de la Ville de Québec
Bureau du conseiller municipal du District Saint-Roch-Saint-Sauveur
de la Ville de Québec**

Jardin communautaire Saint-Roch

Juillet 2020

Table des matières

Contexte	3
Tracé proposé.....	3
Séance d'information	4
Étude d'impact sur l'environnement.....	5
Pistes de solutions	6
1 - Relocalisation de l'usine Rothmans, Benson & Hedges	6
2- Prolongement du tunnel jusqu'au pôle d'échange Saint-Roch.....	9
3 – Réaménagement des stationnements et du jardin communautaire	10
4 - Relocalisation du jardin communautaire dans un autre lieu	16
Conclusion	20



Réflexions entourant la modification proposée au tracé du futur tramway dans le tronçon localisé entre la rue du Prince-Édouard et le pôle d'échange Saint-Roch

Contexte

Dans le cadre de la phase de conception préliminaire de son futur réseau structurant de transport en commun, la Ville de Québec a annoncé publiquement le 13 mai dernier des modifications importantes à l'aménagement du réseau dans le secteur Saint-Roch. Plus précisément, une optimisation du tracé du tramway dans le secteur situé entre la rue de la Couronne et le futur pôle d'échange Saint-Roch entraîne un changement important dans l'implantation du tramway qui quitte l'emprise de l'autoroute pour se rapprocher de la zone résidentielle.

Cette modification au tracé aura une incidence directe sur le jardin communautaire Saint-Roch, qui devra vraisemblablement subir un réaménagement important. Dans cette optique, le conseil d'administration du jardin communautaire Saint-Roch a cru bon de faire part de ses préoccupations afin que les intérêts des membres du jardin communautaire puissent être pris en considération lors des phases subséquentes de planification et de mise en œuvre du projet de réseau structurant de transport en commun.

Tracé proposé

Le tracé initialement proposé empruntait la rue de la Couronne et poursuivait son cours vers l'entrée de l'autoroute Laurentienne jusqu'au pôle d'échange Saint-Roch, qu'il longeait jusqu'à la rue de la Croix-Rouge, avant de bifurquer à droite afin d'emprunter le pont Drouin traversant vers le Vieux-Limoilou. Ce tracé présentait plusieurs désavantages, notamment par le nombre de virages que le tramway devait négocier, mais également en raison des enjeux liés au trafic des nombreux autobus devant transiter par le pôle d'échange en coupant le tracé du tramway, ce qui pouvait entraîner de la congestion.

Le nouveau tracé empruntant la rue du Chalutier et rejoignant le pôle d'échange sur son côté est permet de retirer des courbes par rapport au tracé initial tout en éliminant la nécessité pour les autobus de traverser la voie réservée au tramway, ce qui fluidifiera le transit des passagers d'un mode de transport à l'autre.

À la suite de la présentation du nouveau tracé, il apparaît assez clairement que ce dernier constitue une amélioration notable de la qualité du projet par rapport à la proposition précédente sur le plan du transport en commun. Toutefois, ce nouveau tracé entraîne des inconvénients dans trois secteurs névralgiques sur ce nouveau tracé :

- **Tronçon entre la rue du Prince-Édouard et la rue du Chalutier** : perte de stationnements devant être relocalisés dans le secteur, ce qui a également des impacts sur les usagers du jardin communautaire Saint-Roch. La très grande proximité avec le tracé dans ce secteur aurait une incidence importante sur la qualité de vie des résidents et des usagers du jardin.
- **Tronçon entre la rue du Prince-Édouard jusqu'à la rue des Embarcations** : le tracé transformera cette portion de rue en sens unique et devra également empiéter sur le terrain de l'usine Rothmans, Benson & Hedges. Le tout entraînera une perte de stationnements, ainsi que des enjeux au niveau du débarcadère de l'usine, dont l'entrée serait actuellement coupée par le tracé du tramway. Par ailleurs, la qualité de vie des résidents de la rue du Chalutier sera affectée par le passage fréquent du tramway, considérant que cette rue est une rue d'ordinaire très peu passante.
- **Copropriétés de la rue des Embarcations, adjacentes au pôle d'échange Saint-Roch** : déjà affectées par l'aménagement du pôle d'échange, le nouveau tracé passera encore plus près des copropriétés, en plus de complexifier l'accessibilité à leur résidence via les rues du Chalutier et des Embarcations.

Séance d'information

Le 11 mai dernier, une rencontre a été organisée regroupant des représentants de la Ville de Québec, du bureau de projet du réseau structurant de transport en commun et le conseil d'administration du Jardin communautaire Saint-Roch. L'objectif de cette rencontre était d'informer les représentants du jardin communautaire des changements devant être annoncés quant au tracé du tramway et des impacts potentiels que ces derniers auront sur le jardin communautaire. Cette première rencontre a été l'occasion de prendre connaissance du projet, de réagir à chaud à ce dernier et de formuler de premiers commentaires et préoccupations.

Le conseil d'administration a également tenu à inviter les représentants de la Ville et du bureau de projet à venir visiter le jardin au cours de l'été afin d'avoir pleine conscience de l'environnement qu'ils s'apprêtaient à bouleverser. Cette invitation a été accueillie très favorablement et il a été convenu de prévoir une visite au cours des prochaines semaines.

Par ailleurs, le conseil d'administration a été invité à présenter le projet à ses membres et recueillir l'ensemble des préoccupations qui pouvaient être soulevées et de les soumettre au bureau de projet en vue de proposer des mesures d'atténuation et de peaufiner l'aménagement final du secteur dont seules les grandes lignes ont été tracées jusqu'à présent.

Étude d'impact sur l'environnement

Dans l'addenda à l'étude d'impact environnemental qui a été produit en mai 2020 à la suite de la modification proposée au tracé, nous constatons que l'impact sur le milieu humain ne tient pas réellement compte du jardin communautaire et de ses usagers. En effet, ces derniers seront directement affectés au même titre que les résidents du secteur, alors que l'impact que subira le jardin ne semble pas avoir fait l'objet d'une évaluation au même titre que l'impact des expropriations, pour ne citer que cet exemple.

Par ailleurs, la principale mesure d'atténuation présentée est celle concernant la perte des cases de stationnement. Malheureusement, tous les scénarios évoqués jusqu'à présent impliquent des impacts importants sur le jardin communautaire, alors qu'on y retrouve plus d'une cinquantaine d'utilisateurs actifs.

Le jardin communautaire joue un rôle social majeur dans la communauté. Il s'agit d'une composante importante des services de loisirs et d'agriculture urbaine offerts par la Ville de Québec dans le quartier, sans compter qu'il est autogéré par la communauté. Dans le contexte de la pandémie que nous vivons actuellement, nous avons pu constater l'impact non négligeable que ce service pouvait avoir sur la santé mentale et la qualité de vie de ses membres, qui va au-delà de la simple idée d'autosuffisance alimentaire.

Le présent document vise donc à sensibiliser les décideurs aux enjeux entourant la pérennité du jardin et faire entendre la voix de ses membres qui méritent également que des mesures d'atténuation leur soient proposées dans le contexte d'aménagement du tramway. La prochaine section présente donc les différentes pistes de réflexion du conseil d'administration du jardin communautaire Saint-Roch et de ses membres. Il est le fruit d'une rencontre d'information et de consultation virtuelle tenue le mardi 19 mai 2020, ainsi que des travaux d'un comité de membres expressément formé pour l'occasion.



Pistes de solutions

Les membres du jardin communautaire Saint-Roch étant directement affectés par la modification au tracé proposé du tramway, le conseil d'administration souhaite apporter quelques pistes de solutions en regard de différents scénarios qui pourraient être envisagés. Les scénarios proposés s'articulent autour de trois cas de figure type.

- Le premier cas de figure vise une **optimisation du tracé** permettant d'éviter complètement de relocaliser des stationnements des copropriétés, et, par le fait même, de conserver le jardin intact (scénarios 1 et 2).
- Le deuxième cas de figure se rapporte à la proposition actuellement sur la table à dessin qui consiste à procéder à un **réaménagement du quadrilatère** où est situé le jardin, impliquant une reconfiguration à l'intérieur de l'espace actuel (scénario 3).
- Le troisième cas de figure ouvre une réflexion sur la possibilité de **relocaliser le jardin communautaire sur un nouveau site** afin de libérer l'espace nécessaire pour le réaménagement du quadrilatère qui sera affecté par le passage du tramway (scénario 4).

1 - Relocalisation de l'usine Rothmans, Benson & Hedges

L'usine Rothmans, Benson & Hedges constitue l'un des derniers vestiges d'une époque où les berges de la rivière Saint-Charles et le secteur de la Pointe-aux-Lièvres étaient le lieu d'implantation d'un grand nombre d'industries et d'entreprises de toutes sortes. De nos jours, l'usine Rothmans constitue un îlot industriel enclavé dans un secteur du quartier qui a irrémédiablement changé de vocation au cours des 60 dernières années.

Par ailleurs, l'imposante industrie constitue une barrière physique non négligeable entre la portion sud du quartier Saint-Roch, densément peuplée, et le pôle d'échange Saint-Roch, sensé desservir cette même population. L'isolement du pôle d'échange est accentué par la présence de l'autoroute Laurentienne qui constitue un obstacle à la fluidité des piétons et des vélos en provenance du sud-ouest du quartier.

Rappelons que dans cette nouvelle mouture du tracé du tramway, il a été choisi de transformer la rue de la Couronne en un axe fort de mobilité urbaine en réservant la rue à l'usage exclusif du tramway, des piétons et des cyclistes. Cette vision d'aménagement devrait se poursuivre jusqu'au pôle d'échange Saint-Roch. Il semble toutefois difficile d'arriver à ce résultat avec un tracé empruntant la rue du Chalutier, puisque le maintien de la circulation en sens unique et la présence de l'usine ne semble pas permettre de maintenir la même fluidité de déplacement des piétons et cyclistes entre la rue du Prince-Édouard et le pôle d'échange Saint-Roch.

Il a déjà été évoqué précédemment que le passage du tramway allait nuire considérablement aux activités commerciales de la Rothmans puisque le tramway obstruera l'entrée du débarcadère de marchandises, en plus de retirer une quarantaine de stationnements qui devront être relocalisés. Il semble très difficile d'imaginer, dans une optique de fluidité de la circulation du tramway avec un passage aux 3 à 5 minutes dans chaque direction, que cela laisserait le temps nécessaire pour un camion-remorque de reculer dans le débarcadère en toute sécurité et sans gêner la circulation. La circulation de ces camions sera également complexifiée par l'ajout de feux de circulation et de sens uniques sur la rue du Chalutier et des Embarcations, en plus de devoir traverser le tracé du tramway à deux reprises pour se rendre jusqu'au débarcadère de l'usine.

Le déménagement de l'usine dans un secteur industriel de Québec aurait en soit un bénéfice non négligeable pour la qualité de vie des résidents, que ce soit d'un point de vue urbanistique (l'usine ne contribue pas à l'embellissement du quartier), mais également du point de vue olfactif (certaines odeurs désagréables gênent à l'occasion les résidents, travailleurs et usagers du secteur). Nous croyons que cet énorme bénéfice améliorerait grandement l'acceptabilité sociale de la relocalisation du tracé du tramway auprès des résidents du secteur, mais également du quartier en général.

Plus important encore, le vaste terrain libéré permettrait une meilleure implantation du tracé du tramway qui continuerait toujours sa course en ligne droite vers le pôle d'échange Saint-Roch, mais en s'écartant du secteur résidentiel de la rue du Chalutier, préservant ainsi davantage la qualité de vie de ses résidents. Cette légère rectification du tracé permettrait d'éviter de toucher aux stationnements utilisés par les copropriétés et il n'y aurait alors aucun impact sur le jardin communautaire, qui serait conservé tel quel.

De nombreux autres avantages pourront découler de la relocalisation de l'usine Rothmans. En plus d'une amélioration significative de la trame urbaine du secteur, de nombreux camions-remorques qui se destinaient à l'usine seront retirés de la circulation du centre-ville.

Dans une perspective globale de réaménagement de l'entrée nord du quartier Saint-Roch, il sera possible de réconcilier les secteurs du quartier situés à l'est et à l'ouest de l'autoroute Laurentienne, qui sera également facilité par la conversion d'une partie de cette dernière en boulevard urbain, tel que déjà évoqué par la Ville de Québec dans sa vision d'avenir d'une nouvelle entrée du centre-ville.

Rappelons par ailleurs que le déménagement de la centrale de police d'ici quelques années libérera un espace important qui nécessitera également des réaménagements. Ce serait donc l'opportunité de repenser l'ensemble de l'entrée nord du centre-ville pour le redévelopper, le verdier et fluidifier la circulation des automobilistes, des piétons et des vélos, le tout en accord avec la vision de la Ville de Québec et des efforts déjà déployés dans le développement de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. À cela s'ajoutent également les réflexions entourant le lieu de sortie du tunnel du projet du Troisième lien qui était également envisagé dans le secteur.

Le vaste terrain libéré par l'usine Rothmans pourra non seulement permettre le passage du tramway en retrait du secteur résidentiel tout en aménageant des zones tampons pour couper le bruit, mais le terrain pourrait également être complémentaire aux fonctions du pôle d'échange ou faire l'objet d'une requalification en fonction des besoins du secteur. À cet effet, le plan particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch prévoyait déjà le déménagement de l'usine et une densification du secteur par l'ajout d'unités résidentielles. De plus, une place publique a notamment été évoquée dans le cadre de projet du pôle d'échange. Cette place pourrait être localisée en partie sur ce terrain et faciliter la circulation des piétons et des vélos en provenance des secteurs sud et ouest du quartier.

D'un point de vue de la mise en valeur et du rappel des composantes antérieures du cadre bâti, le château d'eau « Rock City » de l'usine Rothmans constitue un symbole et un repère visuel important du quartier, et, en ce sens, mériterait d'être conservé. Ce dernier pourrait être intégré dans une nouvelle structure, telle une tour d'observation, considérant que le secteur offre de superbes perspectives visuelles, tant sur le centre-ville que sur la rivière Saint-Charles, la Pointe-aux-Lièvres, le parc Victoria et le quartier Limoilou.



Simulation de tracé révisé advenant une relocalisation de l'usine Rothman's. Le tracé serait davantage en retrait des condominiums de la rue du Chalutier et l'espace ainsi dégagé permettrait d'aménager une zone tampon pour atténuer l'impact visuel et sonore.

Nous croyons que la proposition de relocaliser l'usine Rothmans devrait être sérieusement étudiée puisqu'elle aurait un grand nombre d'impacts bénéfiques pour le quartier tout en préservant les aménagements actuels du côté des stationnements et du jardin communautaire, ce qui atténuerait l'impact de la modification du tracé sur les résidents et usagers du secteur.

Soulignons par ailleurs que les dirigeants de la Rothman's ont comme vision d'avenir d'arrêter de vendre des cigarettes conventionnelles d'ici 2035 et ainsi de contribuer à un Canada sans fumée en investissant dans la recherche de technologies de remplacement des produits du tabac¹. Ainsi, il y a fort à parier que l'usine actuelle tombe en désuétude au cours des prochaines décennies. Les options seront alors de la fermer complètement ou de l'adapter à un nouveau type de production, ce qui nécessiterait un investissement important pour moderniser l'équipement et les installations. Dans cette optique, il nous semble logique de procéder dès à présent à une relocalisation de l'usine dans le cadre des travaux de réaménagement à venir.

Lorsque cela s'avère nécessaire, nous tenons à souligner que la Ville de Québec a le pouvoir et la volonté d'exproprier plusieurs commerces et résidents le long du tracé du tramway, à l'instar de ce qui est en cours de réalisation sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres afin de concrétiser les phases 2 et 3 du projet d'écoquartier. Nous croyons que nous sommes dans un contexte similaire où la relocalisation d'une industrie qui n'a plus sa place dans le quartier pourra bénéficier à l'ensemble de la population par la bonification du projet de réseau structurant de transport en commun.

2- Prolongement du tunnel jusqu'au pôle d'échange Saint-Roch

Nous aimerions également savoir si le bureau de projet s'est sérieusement penché sur l'idée de prolonger le tunnel prévu entre la Haute-ville et la Basse-ville afin de le faire émerger sur le site du pôle d'échange Saint-Roch plutôt qu'au pied de la côte d'Abraham. Le tunnel serait ainsi prolongé de 750 mètres de l'extrémité sud de la rue de la Couronne jusqu'à la rue des Embarcations. Selon le dossier d'affaires, le coût du tramway en souterrain se situe entre 25 et 45 millions de dollars du kilomètre.

Cette option aurait plusieurs avantages au niveau de la fluidité de la circulation automobile du quartier, dans le sens où cela éviterait une perturbation importante de la circulation dans les rues à sens unique du quartier Saint-Roch. Le tout n'empêcherait pas la Ville d'aller de l'avant avec son idée d'axe de mobilité au niveau de la rue de la Couronne en ramenant le trafic automobile à double sens sur la rue Dorchester.

Un passage souterrain du tramway dans le secteur de la rue du Chalutier permettrait d'éviter des expropriations et de préserver la tranquillité des résidents, dont le simple fait d'envisager le passage du tramway à quelques mètres de leurs fenêtres constitue un irritant majeur.

¹ <https://www.rbhinc.ca/fr/we-believe/>

Le tramway traversant le cœur de la Basse-ville de Québec causerait également plusieurs désagréments aux établissements hôteliers ainsi qu'aux commerces et résidents situés sur la rue de la Couronne en complexifiant la circulation automobile et en retirant des espaces de stationnement. Avec le passage du tramway dans un tunnel souterrain, une station pourrait émerger comme prévu dans une version préalable du projet au pied de la tour Fresk, permettant un accès facile en transport en commun aux résidents, travailleurs, clients et autres usagers du secteur.

Un autre avantage au passage du tramway en mode souterrain serait la diminution des risques de collisions avec les piétons qui sont nombreux dans cette portion du trajet, et qui devraient être encore plus nombreux dans le scénario où la rue de la Couronne deviendrait un axe fort de mobilité urbaine.

Pour ce qui est plus spécifiquement du secteur de la rue du Chalutier, les stationnements des copropriétés demeureraient à leur place, et le jardin également, ce qui serait grandement souhaité par nos usagers. De plus, les problèmes associés au transit de camions lourds et au débarcadère de l'usine Rothman's en raison du passage du tramway sur la rue du Chalutier seraient également dissipés.

Par ailleurs, un tracé rectiligne jusqu'au pôle d'échange permettrait également de résoudre les problèmes évoqués en introduction au présent document et qui ont justement mené à une modification du tracé pour le faire passer sur la rue du Chalutier. Le tout aurait un impact minime sur la trame urbanistique actuelle tout en préservant la qualité de vie des résidents riverains au projet.

Enfin, considérant le fait que plusieurs hypothèses circulent actuellement sur un éventuel troisième lien souterrain entre Lévis et Québec devant émerger dans le secteur nord du quartier Saint-Roch, il serait également intéressant d'évaluer dans ce scénario les possibilités qu'offriraient la construction d'un segment de tunnel partagé par les deux projets dans ce secteur de la ville.

3 – Réaménagement des stationnements et du jardin communautaire

Lors de la rencontre d'information qui s'est tenue au début du mois de mai dernier, le scénario qui semblait actuellement privilégié par le bureau de projet du réseau structurant de transport en commun et qui a été présenté au conseil d'administration du jardin communautaire est un projet de réaménagement complet des stationnements des copropriétés de la rue du Chalutier et du jardin communautaire Saint-Roch.

Plus précisément, il a été proposé de relocaliser l'ensemble des stationnements situé du côté ouest du jardin le long du terrain de l'école des Berges, venant ainsi amputer toute la section est du jardin communautaire. En guise de compensation pour le terrain perdu, l'espace résiduel laissé du côté des anciens stationnements et qui ne figurera pas dans l'emprise du tramway serait réaménagé en vue d'agrandir le jardin vers l'ouest. Le jardin se retrouverait ainsi à longer l'emprise du tramway.

À ce jour, seule une idée générale des réaménagements proposés a été présentée aux membres du jardin communautaire. Nous sommes toujours dans l'attente de recevoir des plans plus précis qui permettront d'évaluer plus concrètement la faisabilité du projet et l'impact des modifications souhaitées sur le jardin.

Nous souhaitons donc dans les prochains paragraphes souligner nos préoccupations relativement au réaménagement du jardin communautaire et aux mesures qui devraient être mises en place afin d'en préserver ses qualités actuelles. Afin de bien cerner nos préoccupations, nous avons cru bon dans un premier temps de brosser un rapide portrait du jardin actuel.

Le Jardin communautaire Saint-Roch actuel a été créé en 2000, ce qui fait qu'il célébrera cette année ses 20 ans d'existence à cet endroit. Il ne s'agit toutefois pas de son emplacement initial. En effet, ce dernier a déjà été situé dans le secteur de l'îlot fleuri, près du jardin Jean-Paul-Lallier. Le site actuel a été choisi pour ses nombreuses qualités qui en font un endroit accueillant. En effet, le jardin est situé en retrait des voies de circulation des rues du Prince-Édouard et du Chalutier, ce qui en fait un endroit calme.

Le jardin est bordé au sud-est et au nord par des copropriétés, à l'ouest par un stationnement et à l'est par la cour de l'école des Berges, qui est inoccupée en été, ajoutant à la tranquillité du secteur. L'emplacement près de l'école est également apprécié des parents jardiniers puisque l'une des trois portes du jardin donne directement accès à la cour d'école et leurs enfants peuvent y jouer en toute sécurité pendant qu'ils jardinent.

Le jardin a été conçu non seulement pour donner accès à un espace de jardinage aux citoyens du quartier, mais également pour en faire un véritable milieu de vie accueillant. On y retrouve des arbres matures, des espaces de détente, des tables à pique-nique, des jardins de fleurs et diverses plantations implantées depuis de nombreuses années. À titre d'exemple, on peut penser aux vignes matures qui habillent la presque totalité de la clôture ceinturant le jardin.



Aire de détente et îlot fleuri.



Plan actuel du jardin communautaire Saint-Roch



Vue générale du jardin communautaire Saint-Roch depuis l'entrée de la rue du Prince-Édouard

Au fil du temps, de nombreux aménagements et améliorations ont été apportés au jardin, que ce soit par les jardiniers eux-mêmes, ou par la Ville de Québec. Chaque année, le conseil d'administration du jardin investit une partie de ses revenus dans l'amélioration de certaines composantes du jardin. Par ailleurs, tous les jardiniers sont divisés dans des équipes de travail qui assurent l'entretien du jardin tout au long de la saison (entretien des vignes, tonte du gazon, désherbage des espaces communs, entretien des aménagements paysagers et espaces fleuris, etc). Récemment (automne 2018-printemps 2019), la Ville de Québec a investi grandement dans le jardin afin d'en refaire les bordures de bois et ajouter plusieurs bacs de jardinage. Le jardin compte maintenant 53 lots et autant de membres, sans compter leurs familles ou leurs proches qui jardinent avec eux.

De par l'implication constante de ses membres, nous pouvons affirmer sans trop nous tromper que nous avons l'un des plus beaux jardins communautaires de la Ville de Québec. Il est par ailleurs très en demande puisque nous avons une longue liste d'attente de plusieurs années avant d'avoir la possibilité d'en devenir membre. Maintenant que cet environnement unique dans le quartier est menacé par le projet d'implantation du tramway, nous avons le devoir de nous assurer que les impacts sur le jardin communautaire soient aussi minimes que possible.

Dans un premier temps, nous souhaiterions que les composantes actuelles du jardin soient, dans la mesure du possible, préservées dans leur intégralité, et ce afin de ne pas réduire à néant les efforts de près de 20 ans d'aménagement et d'entretien. À ce titre, nous tenons à préciser que nos membres comptent encore dans leurs rangs 7 jardiniers qui sont là depuis la fondation du jardin.

À cela s'ajoutent les aménagements personnels de chaque jardinier. En effet, plusieurs d'entre eux entretiennent depuis plusieurs années des plantes vivaces qui croissent d'année en année et qui ne sont pas facilement remplaçables ou déplaçables. À cet effet, lors du réaménagement du jardin, si les travaux nécessitent d'arracher ou de relocaliser des plantations qui composent l'aménagement actuel du jardin ou les plants qui se trouvent sur les parcelles des jardiniers, il faudra prévoir un dédommagement adéquat qui devra être convenu d'avance avec les membres concernés ainsi qu'avec le conseil d'administration pour les aménagements communs.

Nous craignons également une interruption de service qui pourrait hypothéquer une ou même deux saisons de jardinage au moment où les travaux seront réalisés. Il sera difficile alors de conserver certaines plantations pour les réimplanter dans la nouvelle mouture du jardin. Le calendrier des travaux de réaménagement du terrain devrait donc être prévu en conséquence afin de limiter l'impact sur la saison de jardinage (travaux pouvant débuter à la mi-octobre et se terminer au plus tard à la mi-mai).

Lors de la conception de cette nouvelle mouture du jardin, plusieurs facteurs devront être pris en considération :

- **Superficie cultivable** : L'une de nos principales craintes est de perdre de la superficie cultivable, ce qui viendrait pénaliser directement nos membres actuels. Pour nous, il est primordial de conserver le même nombre de lots et que les nouveaux lots soient de tailles similaires à ceux qui figurent actuellement au jardin. Par ailleurs, nous ne souhaitons pas diminuer la proportion de lots en pleine terre par rapport à ce que nous avons actuellement, versus la culture en bacs surélevés, puisque c'est la culture en pleine terre qui est la plus prisée.
- **Qualité des sols** : le terrain se trouvant dans un ancien secteur industriel, il y a de fortes probabilités que l'endroit actuellement envisagé pour relocaliser le jardin soit contaminé, comme tendent à l'indiquer plusieurs sources et témoignages. Il faudra alors s'assurer que les sols soient décontaminés adéquatement pour permettre la culture en pleine terre.
- **Qualité de la luminosité** : les plantes ont besoin d'un nombre minimum d'heures d'ensoleillement pour croître adéquatement. La proximité de la copropriété du 255, rue du Chalutier, ainsi que les arbres matures qui la bordent pourraient apporter de l'ombre à une bonne partie de la superficie envisagée pour le jardin. À cet effet, des simulations d'ensoleillement devraient guider l'aménagement du jardin. Considérant l'espace limité disponible, cela pourrait nécessiter l'abattage de certains arbres qui bordent les copropriétés.
- **Qualité de l'air** : étant en milieu urbain, nous sommes conscients qu'il est difficile d'influencer la qualité de l'air, mais nous espérons que la reconfiguration n'entraînera pas de changement significatif à ce niveau. Nous souhaiterions éviter notamment qu'une plus grande quantité de poussière se dépose sur nos plantations, que ce soit par le passage fréquent de véhicules, incluant le tramway, ou par la coupe d'arbres du côté de l'école qui agissent comme écran face aux rejets occasionnels de certaines activités industrielles (on n'a qu'à penser aux scandales de la poussière rouge du port de Québec).
- **Eau** : il faudra maintenir en tout temps l'alimentation du jardin en eau, nécessaire pour l'arrosage des plantes. Avec les aléas de la nature, on ne peut pas se fier sur le fait de recevoir un apport régulier en eau de pluie pendant la saison estivale.
- **Accessibilité** : le jardin devra demeurer facilement accessible à pied, à vélo ou en voiture, plusieurs membres habitants à grande distance du jardin. Il faudra donc maintenir la présence d'espaces de stationnement réservés à l'usage exclusif du jardin communautaire. Pour ce qui est des portes d'accès, il devra en demeurer au moins deux, soit une du côté nord/ouest et une du côté sud/est. Par ailleurs, l'entrée donnant sur la cour d'école était très prisée de nombreux utilisateurs, dont des parents qui faisaient jouer leurs enfants dans les modules de jeu de la cour d'école. Il est proposé de maintenir cette porte et d'aménager un corridor de sécurité entre celle-ci et le jardin afin d'assurer un passage sécuritaire.

- **Sécurité** : Avec la proximité d'un tracé de tramway à haute fréquence, le jardin devra demeurer un endroit sécuritaire pour les jardiniers. Prendre en considération que des enfants fréquentent également le jardin avec leurs parents (voir point précédent sur l'accessibilité). Il doit demeurer possible de contrôler l'accès au jardin afin d'en restreindre l'accès aux membres seulement et éviter que des enfants puissent échapper à la vigilance de leurs parents.
- **Vandalisme** : dans son contexte actuel, le jardin est relativement isolé des principaux axes de circulation environnants, ce qui fait que plusieurs ne sont même pas au courant qu'il se trouve à cet endroit. Malgré cela, le jardin a déjà connu quelques épisodes de vols et de vandalisme. Nous craignons que le réaménagement et l'implantation en bordure d'un axe de circulation cycliste et pédestre important n'entraînent une recrudescence de ce type de fâcheux événements. Des barrières visuelles doivent être prévues afin de conserver l'intimité du jardin, par exemple avec des plantations ou une clôture en bois.
- **Infrastructures** : L'accès à un espace pour l'entreposage de l'équipement (cabanon) devra être maintenu en tout temps. Il serait également souhaitable de préserver dans le nouvel espace des aires pour l'entreposage de matériaux, pour le compostage et pour des aires de détente. Les bacs existants pourraient être relocalisés et les lots en pleine terre devront être délimités par des bordures de bois comme c'est le cas actuellement. Le jardin devra conserver ses espaces de détente, îlots fleuris et autres aménagements qui en font un milieu de vie de qualité.
- **Services complémentaires** : Dans la nouvelle mouture du jardin, il serait souhaitable de bonifier les services offerts aux jardiniers, notamment l'accès à des toilettes et l'alimentation du site en électricité afin d'avoir, notamment, de l'éclairage en fin de journée. Du côté du tramway, il faudrait prévoir un écran végétal de faible hauteur pour éviter de faire trop d'ombre, mais permettant de couper le tramway à la vue et d'en atténuer le bruit, tout en embellissant le jardin.

Par ailleurs, en ce qui a trait au réaménagement du stationnement, des préoccupations concernant la conservation d'îlots de verdure et des arbres matures bordant la clôture longeant l'école primaire des Berges ont été soulevées, puisque les membres du jardin comptent parmi eux des résidents des copropriétés ainsi que des parents d'enfants étudiant à l'école des Berges. Ces arbres, en plus d'embellir le terrain, procurent de l'ombre à la cour d'école pour les enfants pendant la récréation.

4 - Relocalisation du jardin communautaire dans un autre lieu

À la suite de la présentation du scénario précédent par les divers intervenants de la Ville de Québec, nous arrivons à deux principaux constats :

- La reconfiguration du quadrilatère devant être réaménagé est complexifiée par la multiplicité de ses composantes et par la mixité des usages à concilier en un endroit plus restreint qu'auparavant en raison du passage du tramway;
- Le déplacement du jardin communautaire semble inévitablement impliquer un réaménagement important, c'est-à-dire qu'à priori il ne sera pas possible d'en conserver intactes des portions significatives.

En ce qui a trait à la configuration du quadrilatère à aménager, il nous apparaît complexe de parvenir à faire tenir dans un espace plus restreint une superficie relativement équivalente à la situation actuelle en ce qui a trait aux surfaces cultivables et aux espaces de stationnement. Inévitablement, il y aura des pertes d'éléments caractéristiques du milieu, que ce soit des espaces verts, des arbres matures, etc. en plus de perdre l'esthétique de l'aménagement actuel en allant gruger dans chaque recoin d'espace libre disponible.

De plus, la division cadastrale actuelle est très irrégulière et il y a plusieurs recoins du terrain qui sont difficiles à exploiter en raison de l'implantation particulière des copropriétés et de l'orientation des principaux axes du jardin qui ne suivent pas la structure orthogonale du cadre bâti environnant. Il nous apparaît donc que la qualité urbanistique du résultat final sera forcément diminuée par rapport à la qualité d'aménagement actuelle.

Par ailleurs, dans une perspective où nous devrions repartir à zéro dans la conception et l'aménagement du jardin communautaire, nous croyons pertinent de réfléchir aux qualités du site dans lequel ce jardin sera implanté. S'il n'est pas possible d'assurer un environnement d'implantation de qualité pour le jardin communautaire dans le quadrilatère devant être réaménagé, il serait avisé selon nous d'envisager de le relocaliser dans un autre secteur du quartier.

L'avantage premier de la relocalisation du jardin communautaire est que cela permettrait de libérer une vaste superficie qui allouera un espace suffisant pour réaliser un aménagement harmonieux et aéré des stationnements, tout en préservant des espaces verts et des voies d'accès vers les bâtiments existants. Il serait ainsi possible de connecter les deux zones de stationnement actuelles et de permettre ainsi une sortie du trafic de l'ensemble du stationnement sur la rue du Prince-Édouard, évitant ainsi de circuler sur la rue du Chalutier et de traverser le tracé du tramway.

Inévitablement, cette solution implique de trouver un nouveau site pour accueillir le jardin communautaire. Il s'agit d'un scénario auquel nous ne sommes pas fermés dans la mesure où cela représenterait un projet de meilleure qualité que celui de réaménager le site actuel. À cet effet, les critères qui ont guidé nos réflexions sur une éventuelle relocalisation comprenaient les considérations suivantes :

- Le terrain doit déjà appartenir à la Ville de Québec et doit faire l'objet d'une démarche de requalification au cours des prochaines années;
- L'endroit doit offrir suffisamment d'espace pour implanter un jardin de superficie équivalente ou supérieure afin d'accommoder l'ensemble des membres actuels, mais également de nouveaux membres, la demande dans le quartier étant grandissante²;
- L'emplacement doit être central par rapport au quartier et se trouver à une distance raisonnable du site actuel.

Au vu de ces critères, quatre lieux ont été recensés et considérés, soit le site du centre récréatif Saint-Roch, le parc Victoria et le site de la centrale de police, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et l'espace sous les bretelles d'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency. De ce nombre, un seul site permettrait à nos yeux de satisfaire l'ensemble des besoins des jardiniers exprimés précédemment, soit le site du centre récréatif Saint-Roch.

Nous savons que les activités du centre récréatif Saint-Roch doivent être déplacées dans les locaux du futur centre communautaire WMCA, actuellement en construction sur la rue du Pont. À l'heure actuelle, le bâtiment accueille temporairement les locaux de la bibliothèque Gabrielle-Roy, le temps des travaux de réaménagement de cette dernière. Il est toutefois prévu que le bâtiment soit démoli une fois que la bibliothèque aura réintégré ses locaux, laissant le terrain dans un besoin de requalification.

Selon les informations obtenues de la Ville de Québec, Le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch prévoit effectivement que le nouveau centre communautaire de la rue du Pont (YMCA) viendrait remplacer l'offre de service du centre récréatif Saint-Roch. Par conséquent, il est envisagé de démolir le Centre récréatif Saint-Roch lorsque le nouveau centre communautaire sera ouvert afin de permettre l'agrandissement du parc Gilles-Lamontagne. L'espace récupéré permettrait d'aménager un seul point d'accès au parc Gilles-Lamontagne, à la marina Saint-Roch et au parc de la rivière Saint-Charles depuis l'intersection des rues du Pont et du Prince-Édouard, permettant d'en améliorer la visibilité et l'accessibilité. Cet agrandissement offrirait également l'opportunité d'accroître le verdissement du quartier Saint-Roch. La mise en valeur du parc Gilles-Lamontagne et du site de la marina fait l'objet de réflexions dans le cadre du Plan des rivières de la Ville de Québec.

Nous croyons que le site du centre récréatif Saint-Roch serait l'endroit idéal pour relocaliser le jardin communautaire. Moins de 200 mètres séparent l'actuel jardin communautaire du centre récréatif, ce qui aurait un impact négligeable sur les habitudes de déplacement des usagers.

Une fois le bâtiment démoli, nous nous retrouverions avec un espace dégagé d'environ 2000 m² pouvant être aménagé en jardin. À titre comparatif, le jardin actuel (périmètre clôturé) a une superficie approximative de 1 900 m², alors que sa superficie

² Selon les statistiques consultées, en date du 28 août 2019, pas moins de 3675 personnes étaient en attente d'un lot à cultiver dans l'arrondissement La Cité-Limoilou

cultivable est d'environ 650 m² selon les calculs effectués à l'automne 2019. Il y aurait donc amplement d'espace pour aménager un jardin aux qualités équivalentes, tout en offrant l'opportunité de créer quelques lots supplémentaires.

Le terrain est déjà desservi par les réseaux d'aqueduc, d'électricité et d'égout municipaux. Il serait donc possible d'y aménager un petit bâtiment de service à usages multiples. « Côté jardin », il pourrait y avoir un cabanon ainsi que d'autres infrastructures complémentaires permettant d'effectuer nos diverses tâches de jardinages. Le même bâtiment pourrait avoir « côté stationnement » des toilettes publiques au bénéfice des jardiniers et de la population du quartier, ainsi que d'autres fonctions d'accueil des visiteurs de la marina Saint-Roch et des parcs adjacents en fonction des besoins qui pourraient être exprimés.

Le stationnement actuel est vaste et pourrait être conservé tel quel pour desservir de nombreuses clientèles du quartier. Rappelons notamment que l'édifice F.-X. Drolet, localisé de l'autre côté de la rue du Pont, doit être transformé sous peu en poste de police de quartier. Un stationnement public sera donc toujours utile à cet endroit, que ce soit pour les jardiniers, les citoyens se rendant au poste de police, les visiteurs du parc Gilles-Lamontagne, du parc linéaire de la rivière Saint-Charles et de la Marina Saint-Roch, ou même les consommateurs se rendant sur l'axe commercial de la rue Saint-Joseph.

Les aménagements actuels du parc Gilles-Lamontagne seront conservés et même valorisés par la présence du jardin communautaire. La présence de jeux pour les enfants continuera de remplir le besoin de certains membres de pouvoir envoyer leurs enfants jouer à proximité pendant que ces derniers jardinent.

Pour toutes ces raisons, nous croyons que le site du centre récréatif Saint-Roch constitue la meilleure option pour relocaliser le jardin communautaire, advenant que ce soit l'option qui soit privilégiée. Il va sans dire que si tel est le cas, toutes les préoccupations énumérées dans le scénario précédent devront être prises en considération. Il sera par ailleurs important de planifier adéquatement les travaux de réaménagement des stationnements liés au passage du tramway afin de laisser le temps nécessaire pour démolir le bâtiment du centre récréatif et aménager le nouveau jardin avant de démolir l'ancien.

En terminant, bien que l'option décrite précédemment semble la plus adaptée à la situation actuelle, nous soumettons tout de même à titre informatif quelques réflexions concernant les autres propositions de site d'accueil qui ont été envisagées. Ces dernières comportent toutefois plusieurs points négatifs, ce qui n'est pas le cas pour le site du centre récréatif.

Le tableau ci-dessous résume les raisons pour lesquelles les autres lieux précédemment ciblés ne constitueraient pas des choix propices pour la relocalisation du jardin communautaire.

	Parc Victoria et site du poste de police	Parc de la Pointe-aux-Lièvres	Espace sous les bretelles d'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency
Points positifs	- Le poste de police doit être déménagé au cours des prochaines années et le terrain doit être requalifié. - Le terrain offre beaucoup d'espace. Le projet envisagé est d'agrandir le parc Victoria qui est adjacent. Le jardin communautaire pourrait être planifié dans cet agrandissement.	- Vaste espace vert dont la portion sud pourrait être utilisée pour accueillir un jardin communautaire. - Facilement accessible via les sentiers, la piste cyclable et la future passerelle piétonne. Vaste stationnement disponible.	Vaste espace en manque d'une vocation
Points négatifs	- Le projet de déménagement comporte beaucoup d'enjeux, est fortement politisé et le déménagement est actuellement reporté à une date inconnue, ce qui fait que le terrain ne sera pas nécessairement libéré au moment où les travaux en lien avec le tramway seront réalisés - Le terrain est excentré par rapport au quartier et plus difficile d'accès en raison de l'autoroute Laurentienne et de l'avenue Simon-Napoléon-Parent qui sont très achalandés.	- Site jugé trop décentré par rapport au quartier et au site actuel. - Ce site devrait plutôt être considéré pour implanter un nouveau jardin communautaire afin de desservir l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres et une partie de Limoilou, considérant qu'une passerelle sera construite à l'été 2020 à proximité sur la rivière Saint-Charles	- Terrain peu invitant, bruyant et dépourvu d'attraits. - Les bretelles d'autoroute créent de l'ombre sur le terrain. - Localisation très éloignée du site actuel et décentrée par rapport au quartier.

Conclusion

Comme vous pouvez le constater, les usagers du jardin communautaire Saint-Roch ont à cœur la préservation de ce milieu de vie unique dans leur quartier et souhaitent en préserver la qualité. Il serait dommage de sacrifier purement et simplement cet espace vert entretenu depuis de nombreuses années afin de faire place à du bitume.

Pour que l'impact du projet sur le milieu humain soit jugé acceptable pour les usagers du jardin communautaire, il faudrait que les préoccupations soulevées précédemment soient prises en considération et que les différents scénarios que nous avons évoqués soient sérieusement étudiés afin qu'une proposition formelle nous soit soumise dans les plus brefs délais.

Peu importe le scénario qui sera retenu, nous nous attendons à ce que nos préoccupations soient entendues et répondues, et que les décisions qui seront prises le seront en concertation avec le conseil d'administration du jardin communautaire Saint-Roch. Le conseil d'administration souhaite être impliqué à toutes les étapes devant mener au réaménagement du jardin, que ce soit lors de la planification de sa reconfiguration, pour le choix des matériaux utilisés, les plantations à réaliser ou relocaliser, etc.

Nous croyons sincèrement que le projet de réseau structurant de transport en commun contribuera à améliorer la qualité de vie des citoyens de la Ville de Québec en leur offrant une solution de transport en commun plus durable et efficace. Ceci dit, le projet comporte encore plusieurs zones d'ombres et il nous apparaît qu'il est nécessaire d'évaluer plus finement l'impact que le projet aura sur les citoyens directement touchés sur le projet. En ce sens, nous jugeons que l'étude d'impact actuelle est recevable, mais il y a encore du chemin à faire afin de la juger acceptable.