

PORTRAIT DE SAINT-ROCH 2025



**l'Engrenage
St-Roch**

Pour lire le portrait complet, rendez-vous sur
www.portraitstroch.com

Introduction

Chapitre 01

Saint-Roch, bref historique

Chapitre 02

Un quartier qui change de visage

Chapitre 03

Vie économique et culturelle

Chapitre 04

Grandir dans Saint-Roch

Chapitre 05

Se loger dans Saint-Roch

Chapitre 06

Inégalités dans l'espace public

Chapitre 07

Aménagement urbain, mobilité
et enjeux environnementaux

Chapitre 08

Des besoins fondamentaux
non répondus

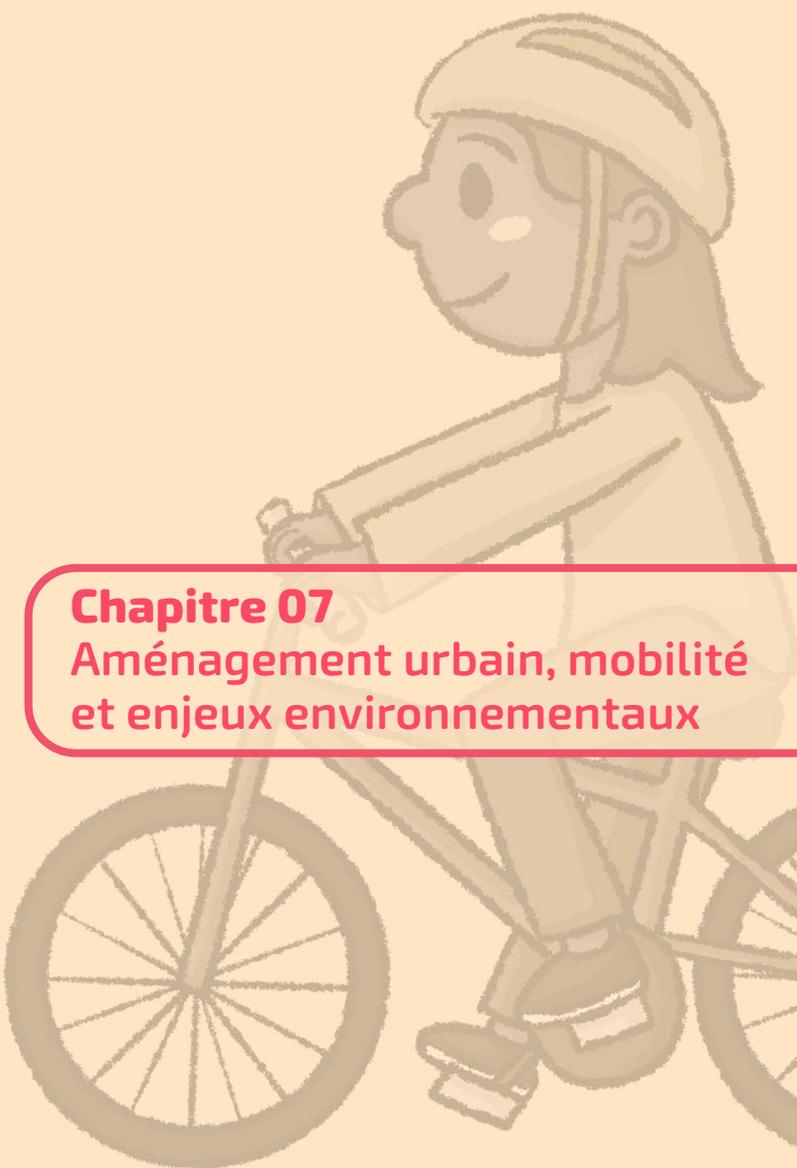
Chapitre 09

Un quartier de solidarité
et d'implication sociale

Chapitre 10

Saint-Roch, la désaffiliation
sociale et l'itinérance

Conclusion



AMÉNAGEMENT URBAIN, MOBILITÉ ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

L'aménagement du quartier a connu des changements importants depuis la fin du 19e siècle, suivant les différentes orientations d'urbanisme qui se sont succédé.

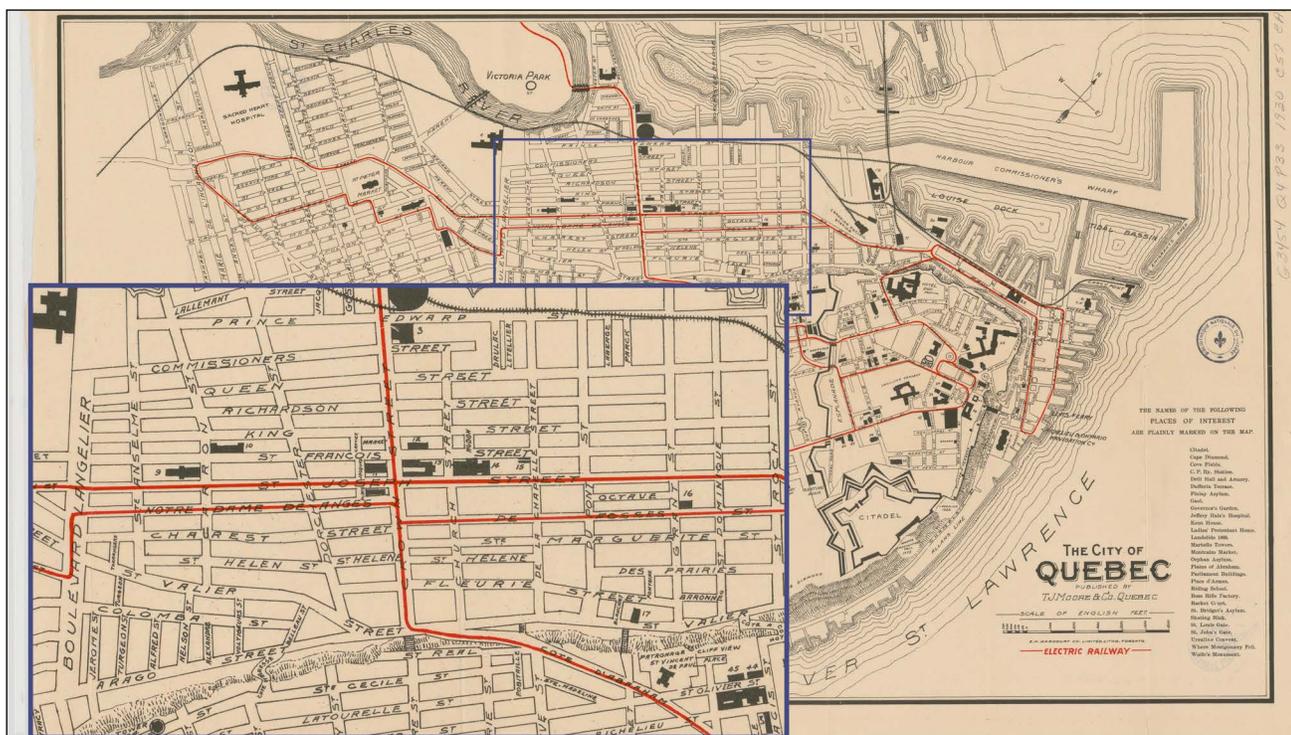
Après le grand incendie de 1866 qui a détruit plus de 2500 maisons, la Ville triple la largeur de la rue Saint-Ours pour en faire une tranchée coupe-feu, depuis appelée le boulevard Langelier. (1)

En 1897, elle aménage le parc Victoria afin d'offrir aux ménages ouvriers du secteur un espace de ressourcement et de détente, pour améliorer la santé publique et pour stimuler une nouvelle vague de développement résidentiel. (2)

En 1929, pour laisser plus de place à l'automobile et pour faciliter le camionnage vers le port de Québec, la Ville élargit les rues Charest et des Fossés pour en faire un boulevard, avalant au passage plusieurs pâtés de maisons et entraînant une fracture – à ce jour encore ouverte – entre le sud et le nord du quartier. (3)

C'est aussi pour faciliter le déplacement automobile qu'on construit l'autoroute Montmorency dans les années 1970, laquelle a entraîné la démolition de centaines de logements et, par conséquent, l'expropriation d'autant de ménages.

Image A: Carte de Saint-Roch avant l'élargissement de Charest (A)



Quant à l'aménagement d'une portion de rue entièrement couverte sur Saint-Joseph entre de la Couronne et Saint-Dominique dans les années 1960 – le mail Saint-Roch –, il visait à limiter l'exode des consommateurs et consommatrices vers les centres commerciaux des banlieues. C'est aussi pour stimuler l'économie du quartier et revitaliser son artère commerciale principale que le mail sera détruit quelques décennies plus tard.

La bétonisation de la rivière Saint-Charles, réalisée elle aussi dans les années 1960, visait à valoriser ce cours d'eau et à en assainir les rives qui étaient devenues un véritable

dépotoir. Sa renaturalisation, au début des années 2000, motivée notamment par les nouvelles connaissances dans le domaine de l'écologie, a libéré cet important écosystème de son corset de béton.

De multiples choix d'aménagement ont aussi été opérés dans les années 2000 pour revitaliser le quartier et inciter de grandes institutions et entreprises à s'y installer.

Certains des grands projets d'aménagement mentionnés précédemment ont entraîné des conséquences importantes : des expropriations et des évictions, l'arrivée de nouvelles populations, des changements dans l'offre commerciale, des transformations dans les dynamiques de quartier, une augmentation du tourisme, etc. Certains projets ont été réalisés au bénéfice des résident-es, d'autres, au contraire, se sont fait à leurs dépens ou, du moins, aux dépens de certain-es.

L'aménagement urbanistique varie selon des considérations et réalités propres à chaque époque : perception de ce qui est nécessaire, valeurs, modes de vie, mobilisations citoyennes, intérêts économiques et sociaux, etc. L'histoire nous apprend que les projets d'envergure, peu importe la période où ils sont menés, amènent des clivages dans la population. Même l'aménagement du



Image B : Vue vers l'ouest de la rue des Fossés (maintenant le boul. Charest) à l'angle de la rue Dorchester; on reconnaît la Dominion Corset. (B)

parc Victoria a entraîné du mécontentement dans la population ouvrière qui y voyait des dépenses inutiles. (2)

À l'heure actuelle, la crise climatique et les enjeux environnementaux apparaissent comme des priorités incontournables à prendre en compte dans le développement des projets d'aménagement.

S'engager dans la transition sociale et écologique implique nécessairement d'agir sur la mobilité et sur l'adaptation du milieu face aux changements climatiques. Considérant, comme on le verra, que certains groupes de la population sont particulièrement affectés, il importe aussi de le faire

dans une perspective de réduction des inégalités sociales et économiques et en impliquant la population.

Une part significative de la population de Saint-Roch est particulièrement vulnérable aux changements climatiques. Qui plus est, en raison de son aménagement, Saint-Roch est l'un des quartiers les plus affectés de la ville par les bouleversements du climat.

Le saviez-vous ?

Les principaux facteurs augmentant la vulnérabilité aux effets des enjeux climatiques sont : (4)

○ L'âge:

Les personnes de 65 ans et + et de 5 ans et - sont plus vulnérables aux effets des changements climatiques, comme les grandes chaleurs.

○ L'état de santé et les conditions physiques:

Les incapacités et les maladies chroniques augmentent les risques de conséquences néfastes sur la santé lors d'événements météorologiques extrêmes. Les femmes enceintes sont aussi plus à risque d'être affectées par les effets des changements climatiques.

○ Le statut socio-économique:

Les personnes en situation d'itinérance sont aussi davantage à risque de subir des préjudices. Les effets des changements climatiques ont des impacts plus néfastes sur leur santé physique et psychologique, leur quotidien est déstabilisé, le débordement des ressources d'hébergement en période de grands froids, de grandes chaleurs ou d'intempéries les affectent

directement, peu d'abris leur sont accessibles, ce qui résulte en des risques accrus de décès. Lors des discussions sur l'adaptation aux changements climatiques, ces populations sont peu considérées alors qu'elles sont les premières affectées par ces bouleversements. (5) Plus largement, les personnes ayant moins de ressources économiques sont souvent contraintes de vivre dans des appartements moins bien isolés. Ces personnes n'ont pas toujours les ressources pour s'acheter un climatiseur ou pour sortir de la ville durant les périodes de chaleur.

○ L'occupation:

Les professionnel·les de la santé et de la sécurité publique, les travailleur·euses extérieur·es, les travailleur·ses œuvrant dans un endroit intérieur propice à la production de chaleur (ex: restauration, industrie, etc.) sont des groupes de la population qui sont davantage frappés par les changements climatiques.

Les conclusions du 6e rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) sont sans équivoque. Le média Youmatter les résume en 10 points clés à retenir:

01. « Le réchauffement climatique est sans précédent et provoqué par les activités humaines.
02. Les conséquences sont dramatiques et exponentielles sur les écosystèmes et les sociétés mondiales.
03. Il faudra s'adapter aux changements climatiques déjà en cours.
04. La solidarité et la justice climatique seront indispensables.
05. Une approche éco-systémique globale (incluant les enjeux de biodiversité ou de ressources) devra être menée dans la lutte contre le réchauffement climatique.
06. La sobriété énergétique sera indispensable pour lutter contre le réchauffement climatique.
07. Les actions nationales et internationales sont en retard sur tous les enjeux.
08. Il y a urgence d'agir pour inverser la tendance.
09. Des changements structurels majeurs devront être menés dans tous les secteurs, grâce notamment aux énergies renouvelables, aux mobilités électriques, etc.
10. La transition sera complexe et constitue un véritable défi démocratique. » (10)



Saint-Roch : un grand îlot de chaleur

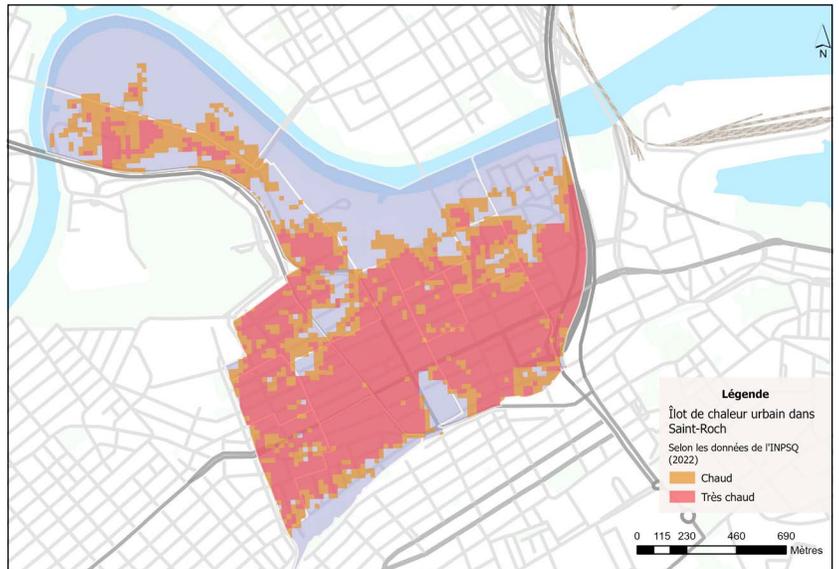
Saint-Roch est un grand **îlot de chaleur**. Les seuls espaces épargnés sont ceux où l'on retrouve une plus grande présence de verdure et d'arbres. Ainsi, il est évident que le manque de végétaux et de canopée contribue à accroître l'effet accablant des périodes de grande chaleur.

Les îlots de chaleur affectent la santé et le bien-être des personnes qui habitent et fréquentent le quartier. Ils contribuent à réduire la qualité de l'air en favorisant l'apparition de smog. De plus, leurs effets s'ajoutent aux conséquences des mauvaises conditions des logements, de la précarité économique et de l'insécurité alimentaire. (7)

Dans la région de Québec, c'est dans la Basse-Ville¹ que l'espérance de vie à la naissance est la moins élevée avec 76,7 ans en 2021. C'est presque une décennie d'écart avec l'espérance de vie à la naissance dans la Haute-Ville, qui s'élève à 84,9 ans. (8) Quant à l'espérance de vie en bonne santé, soit le nombre moyen d'années qu'une personne devrait vivre sans incapacités elle était de 51 ans pour la Basse-Ville alors que

la moyenne de la Capitale-Nationale était de 60 ans en 2016². (9) Évidemment, les îlots de chaleur ne sont pas l'unique cause de ces écarts puisque de multiples facteurs affectent l'espérance de vie : des facteurs sociaux, environnementaux, comportementaux et génétiques.

Image C : Îlot de chaleur urbain dans Saint-Roch (2022) (C)



Un îlot de chaleur, c'est quoi ?

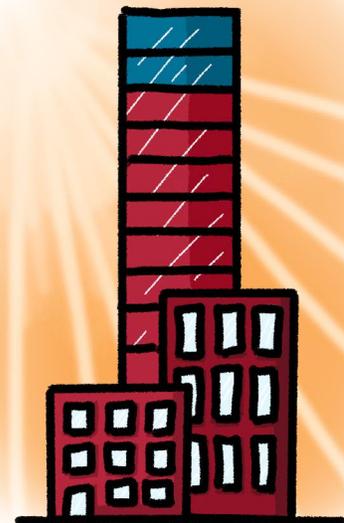
Un îlot de chaleur urbain est une zone urbaine où l'on enregistre une température ambiante plus élevée que dans les zones environnantes. (10) En ce qui concerne la température de l'air, cette différence peut atteindre jusqu'à 12 °C. (11)

« La qualité de l'air n'est pas idéale, il fait chaud l'été, il y a peu de verdure. Nous restons actifs puisque nous nous déplaçons beaucoup à pied. »

Résidente de Saint-Roch

¹ Le ministère de la Santé et des Services sociaux, dans son découpage territorial, regroupe les quartiers de Saint-Roch et de Saint-Sauveur dans le secteur « Québec Basse-Ville ». Sont aussi inclus dans ce secteur les quartiers du Vieux-Port, le Petit Champlain et le Cap-Blanc.

² Donnée la plus récente disponible.



Qu'est-ce qui crée un îlot de chaleur?

- Les émissions de gaz à effet de serre.
- L'absence de couvert forestier dû, en grande partie, à l'étalement urbain.
- Le remplacement des sols naturels par des matériaux imperméables, comme l'asphalte, qui empêchent l'absorption et la filtration de l'eau et qui modifient le parcours des eaux pluviales.
- Les matériaux couramment utilisés dans la construction de chaussées et de toitures, à savoir le béton et l'asphalte, absorbent beaucoup de chaleur pendant la journée, mais la libèrent dans l'atmosphère le soir venu.
- Les effets de rafraîchissement naturel sont souvent réduits dans les quartiers densément construits dont les voies de circulation sont très étroites, puisque la chaleur peine à monter vers le ciel.
- Les activités humaines et industrielles (véhicules, climatiseurs, etc.) contribuent également aux îlots de chaleur. (12)

« Comme piéton c'est facile marcher, mais avec la météo ou la saison hivernale ça peut vite devenir autre chose. Si la « slush » en hiver ralentit le déplacement, je ne vous parle pas de la chaleur SUFFOCANTE l'été. St-Joseph et Charest ne sont que des extensions du grilleur du restaurant Fusée tellement ça frappe vs les autres quartier où l'ombre se fait plus présente. »

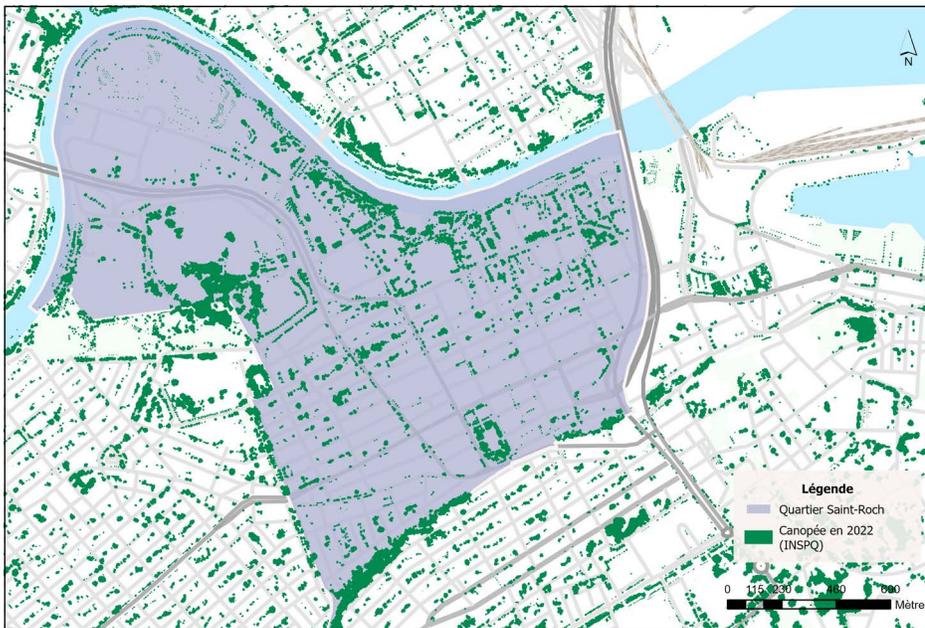
Répondant qui fréquente Saint-Roch



Les espaces verts

L'indice de canopée dans Saint-Roch est passé de 12% en 2015 à 15% en 2020, le 2^e plus bas de la ville après Saint-Jean-Baptiste (13%). Depuis 2020, plusieurs arbres y ont toutefois été coupés. La canopée est concentrée autour de certains secteurs, soit le coteau Sainte-Geneviève, les parcs et les berges de la rivière Saint-Charles. Pour l'ensemble de la ville, l'indice de canopée est de 31%. (13)

Image D: Canopée de Saint-Roch (2021) (D)



Les personnes consultées mentionnent souvent que les espaces de fraîcheur privés représentent un luxe. En effet, une part significative de la population de Saint-Roch n'a pas accès à une cour privée. Pour plusieurs, les parcs et les espaces publics font office de cour arrière. Cette réalité est à prendre en compte dans l'aménagement de l'espace public. Surtout que pour des personnes ayant des enjeux de mobilité, le déplacement vers les parcs situés en périphérie du quartier est complexe, particulièrement en temps de canicule.

À la question « Avez-vous accès à une cour, une piscine, un air climatisé ou tout autre lieu de fraîcheur? Quels sont-ils? », une personne répond « Hahahaha. Très drôle. J'ai pas les moyens de ce luxe-là. Je vais à la marina St-Roch quand il y a de la place et au parc Victoria, si non, ma douche, c'est gratuit tout ça. »

Selon l'Institut national de santé publique du Québec, « les plantes, de même que l'ombrage généré par les arbres, particulièrement ceux à grand déploiement, permettent de tempérer le milieu

C'est quoi, l'indice de canopée ?

« Il correspond au pourcentage de la superficie occupée par la couverture procurée par la cime des arbres sur la superficie de l'ensemble du territoire. Plus l'indice est élevé, plus le territoire est couvert d'arbres. » (13)

- Ville de Québec, 2016

« Les espaces verts sont loin, peu nombreux et mal desservis. Maintenant que ma fille a 8 ans, c'est plus facile, mais lorsqu'elle était petite, je me sentais souvent séquestrée chez moi, car c'est peu pratique de monter ou descendre les trottoirs encombrés avec une poussette. Il faut se déplacer longtemps avant d'arriver à un parc. »

Travailleuse de Saint-Roch

environnant. La protection et la restauration d'espaces verts s'avèrent incontournables afin de conserver les **îlots de fraîcheur** urbains existants. » (11)

Les espaces verts favorisent la création d'îlots de fraîcheur et procurent de multiples bienfaits aux communautés qui les fréquentent. Par exemple, les arbres matures rafraîchissent leur milieu en procurant de l'ombre et, par l'évapotranspiration, en rejetant de l'humidité dans l'air. Il est estimé qu'un arbre mature qui transpire 450 litres d'eau permet un refroidissement équivalent à 5 climatiseurs fonctionnant pendant 20 heures quotidiennement. (12) Et ce n'est pas tout! Les feuilles des arbres améliorent la qualité de l'air en captant divers polluants (7), alors que les arbres et les plantations diminuent les risques d'inondation lors des grandes périodes de pluie en permettant la percolation de l'eau dans le sol au lieu des systèmes d'égouts. (12) Enfin, les espaces verts contribuent à l'amélioration de la santé physique et mentale, favorisent la création de liens, la cohésion sociale ainsi que le renforcement du sentiment d'appartenance et de sécurité. (13)

La Ville de Québec a adopté la Vision de l'arbre 2015-2025 afin de concrétiser la place qu'elle entend offrir à sa forêt:

- « Reconnaître la valeur des arbres en milieu urbain;
- Tenir compte des arbres dans la planification et la conception de tout projet;
- Fournir l'espace approprié aux arbres pour leur croissance. » (13)

Toutefois, certains obstacles spécifiques sont à surmonter pour verdir le quartier Saint-Roch. Avec ses bâtiments collés les uns sur les autres et érigés près des rues, la trame urbaine rend difficile la plantation d'arbres et de végétaux. La densité du quartier et la grande quantité de surfaces minéralisées limitent aussi les plantations. Dans ce contexte, la déminéralisation des sols, soit le fait de retirer le béton et l'asphalte pour verdir les espaces, est nécessaire. (13)

C'est quoi, les îlots de fraîcheur?

Les îlots de fraîcheur sont définis comme « une zone urbaine où, le matin et en début d'après-midi, on enregistre une température ambiante plus basse que dans les zones environnantes. » (14)

« J'ai une petite cour, mais il fait très chaud dans l'appartement l'été (souvent 33 à l'intérieur), vu les îlots de chaleur et le peu de courants d'air. »

Résidente de Saint-Roch

« Il manque de verdure dans les rues en général, il fait très chaud durant l'été notamment en raison des espaces bétonnés et des stationnements. »

Résidente et travailleuse de Saint-Roch

La qualité de l'air

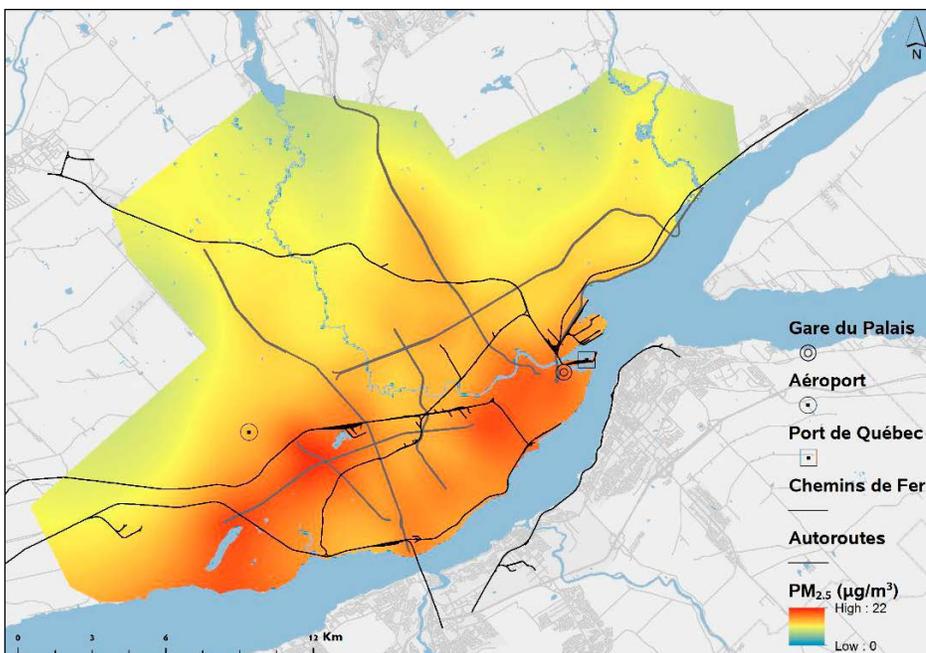
En mars 2023, la Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale publiait le rapport *Mon environnement, ma santé*. En plus d'émettre diverses recommandations, cette publication fournit des renseignements sur l'exposition à différents contaminants. On peut y lire que :

Les particules fines sont présentes partout dans la ville de Québec, mais certains secteurs sont plus exposés, notamment la Basse-Ville (en particulier les quartiers Saint-Sauveur et Saint-Roch) et certaines zones de Sainte-Foy. (7)

Les concentrations varient en fonction de la proximité avec les artères routières, puisque les transports en sont sa principale source. Les secteurs les plus exposés sont la Basse-Ville, une partie du Vieux-Limoilou, la Haute-Ville et Sainte-Foy. (7)

Le secteur Limoilou-Vanier-Basse-Ville (LVBV) présente des concentrations plus élevées de particules de toute taille dans l'air (appelées «particules en suspension totales [PST]»)

Image E: Variabilité spatiale des concentrations moyennes annuelles de particules fines (2019-2020) (E)



qu'à la station de la Haute-Ville, située dans le quartier Saint-Sacrement. (7)

Pour le nickel, il y a des différences importantes selon les stations de LVBV: les concentrations de nickel sont 3 à 4 fois plus élevées aux stations du Vieux-Limoilou et de la Basse-Ville qu'à la station de la Haute-Ville. (7)

Selon la Direction de santé publique, «L'exposition à long terme aux particules fines contribuerait à une part significative des problèmes de santé cardiovasculaire et respiratoire des résidents des quartiers Limoilou, Vanier et de la Basse-Ville, et plus largement des résidents de la ville de Québec.» (7) Dans ces secteurs, les particules fines contribueraient au développement de l'asthme chez environ 20 enfants par année. Cela représente 24 % des nouveaux cas d'asthme. Environ 33 personnes décèderaient d'un infarctus attribuable à cette exposition, ce qui représente 15 % des décès prématurés de cette cause. Les particules fines entraîneraient autant de décès prématurés par infarctus que le tabagisme, qui concerne moins d'individus. Les particules fines contribueraient de 3 à 8 fois plus de cas d'asthme chez les enfants que la fumée secondaire de tabac. (7)

Comme en écho à ces données, plusieurs personnes consultées qui habitent le quartier ont mentionné vivre de l'inquiétude en raison de la qualité de l'air.

Plusieurs secteurs d'activité affectent négativement la qualité de l'air: les industries, le chauffage (au bois, notamment), les chantiers de construction et, bien sûr, le transport.

« Je ne crois pas que Saint-Roch soit optimal pour rester en bonne santé. Notamment dû à la présence de la papetière, de l'incinérateur, du port et de la circulation routière.

La qualité de l'air est ce qui est le plus préoccupant ainsi que les îlots de chaleur. »

Résidente de Saint-Roch



Mobilité

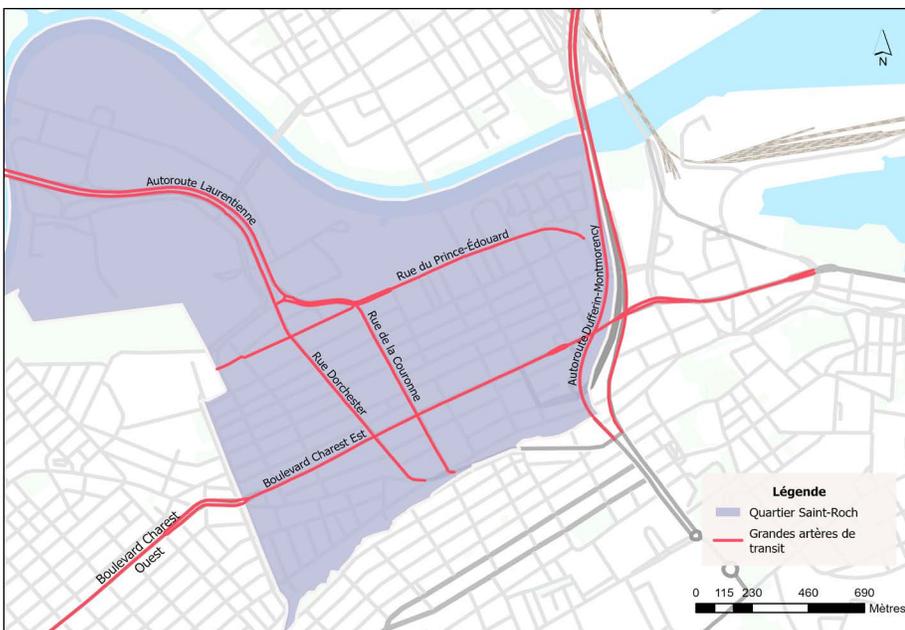
La situation géographique et l'aménagement de Saint-Roch font du quartier un lieu de transit pour des milliers d'automobilistes. En effet, le quartier est à la jonction de routes d'importance qui facilitent le transit par des rues à fort débit comme Charest, Dorchester et de la Couronne. Ainsi, agir sur la mobilité dans Saint-Roch implique nécessairement d'agir à l'échelle globale de la ville. Toutefois, plusieurs interventions locales peuvent rendre les rues plus conviviales et apaiser la circulation.

Au-delà du trafic qui transite dans le quartier, le principal moyen de transport utilisé par les résident-es de Saint-Roch pour se rendre au travail est la voiture. Le taux d'utilisation de la voiture y est toutefois significativement moins élevé qu'à l'échelle de la ville: (15)

- 41% des résident-es de Saint-Roch utilisent la voiture pour se rendre au travail contre 79% à l'échelle de la ville.
- 24% des résident-es de Saint-Roch utilisent les transports en commun pour se rendre au travail contre 11% à l'échelle de la ville.
- 33% des résident-es de Saint-Roch utilisent la marche ou le vélo pour se rendre au travail contre 9% à l'échelle de la ville.

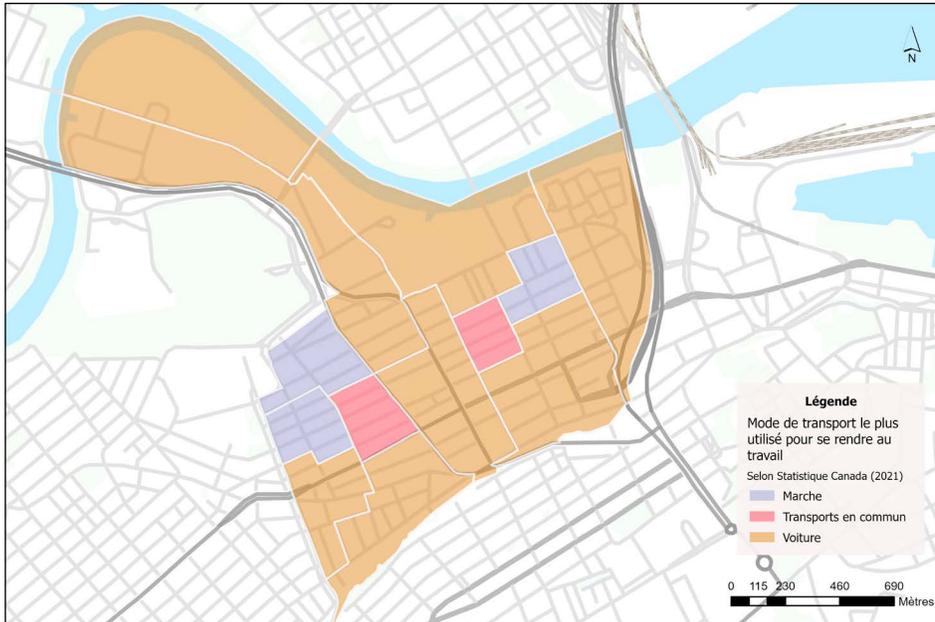
Quels sont les impacts de vivre près des grandes artères routières?

Image F : Grandes artères de transit dans le quartier Saint-Roch (F)



- Les personnes qui vivent, travaillent ou fréquentent des milieux situés près des grands axes routiers sont plus exposées au bruit et au dioxyde d'azote. (10)
- L'exposition à long terme aux polluants provenant des transports peut amoindrir la capacité pulmonaire, augmenter le risque d'asthme ainsi que le risque de décès prématuré. (10)
- Le bruit contribue au développement de maladies du cœur, tout en impactant le sommeil, l'humeur, l'apprentissage scolaire et la qualité de vie. (10)
- Selon Santé Canada, l'exposition au dioxyde d'azote entraîne 23 décès prématurés par année dans la ville de Québec. (10)

Image G: Modes de transport les plus utilisés dans Saint-Roch selon les secteurs (2021) (G)

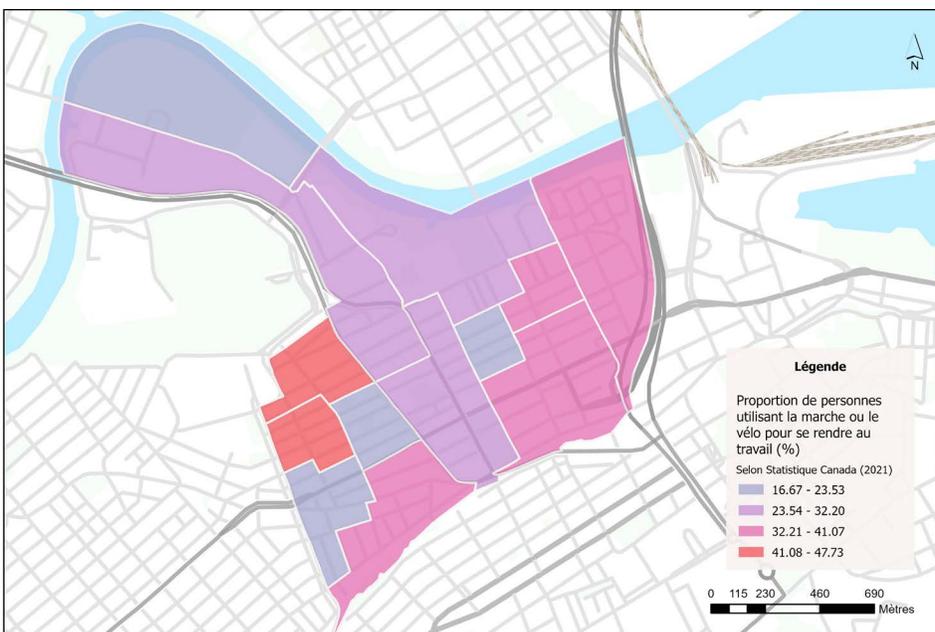


« La voiture prend beaucoup trop de place. Plusieurs automobilistes brûlent les feux rouges sans vergogne. C'est dangereux de rouler en vélo dans certains secteurs. »

Résident de Saint-Roch

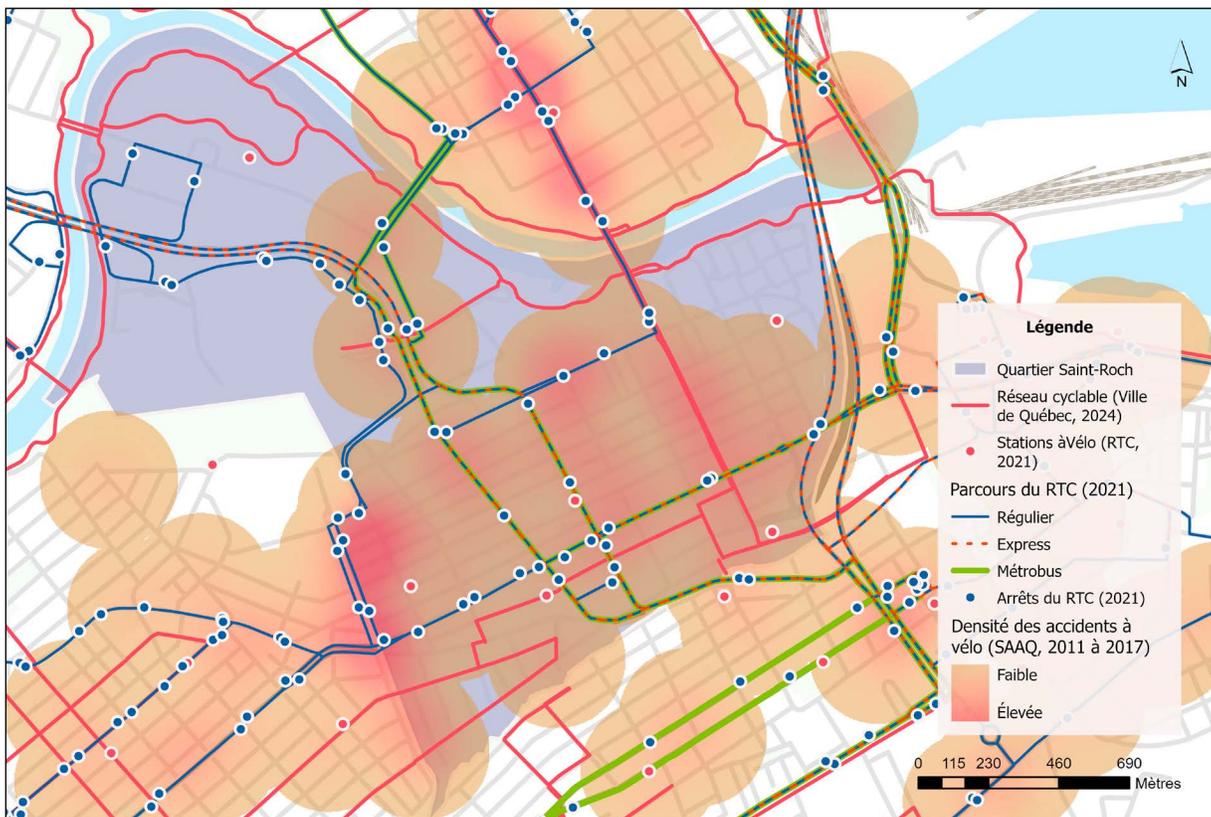
Saint-Roch possède toutes les composantes favorables à une mobilité active agréable et facile au quotidien, toutefois, l'intensité du trafic des véhicules motorisés perturbe l'expérience piétonne et cycliste. Dans les consultations, la mobilité active est mentionnée comme un enjeu important et les défis soulevés concernent principalement la cohabitation entre piéton·nes et automobilistes.

Image H: Proportion des résident·es utilisant la marche ou le vélo pour se rendre au travail (2021) (H)



Parmi les répondant·es, 37% considèrent qu'il est moyennement facile de se déplacer dans Saint-Roch et 6% trouvent cela difficile. C'est donc 43% des répondant·es qui éprouvent des difficultés dans leurs déplacements. Divers facteurs peuvent influencer le sentiment de sécurité et l'aisance dans les déplacements, les principaux étant l'âge et la condition physique. Par exemple, une personne peut, à une époque de sa vie, considérer que les déplacements sont aisés, alors qu'elle vivra des enjeux de mobilité à une autre période.

Image I : Réseau cyclable, réseau et arrêts d'autobus et densité des accidents à vélo (I)



Quelques enjeux mentionnés concernant la sécurité et les difficultés lors des déplacements à pied :

- Les limites de vitesse trop élevées ou non respectées par des automobilistes.
- Les comportements dangereux d'automobilistes ou de cyclistes.
- Les longues attentes aux traverses piétonnes, car la priorité est donnée aux automobiles.
- Les infrastructures en mauvais état (trottoir brisé ou trop étroit, par exemple) ainsi que la présence d'obstacles sur les trottoirs.
- Le trafic lourd dans le quartier.

Quelques enjeux mentionnés concernant la sécurité et les difficultés lors des déplacements à vélo :

- La signalisation routière qui oblige les cyclistes à prendre les grandes artères comme la rue du Prince-Édouard ou le boulevard Charest qui n'ont pas d'accotement.
- Le manque d'installations telles que des supports à vélo.
- Le manque de signalisations lumineuses spécifiques aux cyclistes.

Quelques enjeux mentionnés limitant l'utilisation du transport collectif :

- Les autobus souvent en retard et bondés.
- Les autobus express qui arrivent tous au même moment.

Des obstacles à la participation sociale

L'aménagement urbain, les services de transport adapté et l'entretien des infrastructures en hiver sont au cœur de la participation sociale des personnes âgées ou en situation de handicap. Les défis liés au déplacement sont autant d'obstacles qui limitent leur vie sociale, leur participation à des activités et qui créent de l'isolement.²

« ma voisine âgée ne sort pas de l'hiver à cause de la difficulté de mobilité sur les trottoirs avec sa canne. »

Résidente de Saint-Roch



Le saviez-vous ?

En cohérence avec l'Accord de Paris signé en 2015 par 195 pays, la Ville de Québec visait une réduction de 45 % des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité en 2030 par rapport à 2010. Pourtant, depuis 2010, les émissions de gaz à effet de serre ont... augmenté. (16)

Le réchauffement climatique s'accélère et force est de constater que nous ne sommes pas à la hauteur. Cet échec est collectif. Il serait injuste de l'attribuer uniquement aux élus alors qu'il y a tant de résistance aux changements de mode de vie au sein de la population.

Les émissions de gaz à effet de serre provenant de sources résidentielles ont diminué, alors que celles qui ont augmenté sont d'origines industrielle et routière. (16)

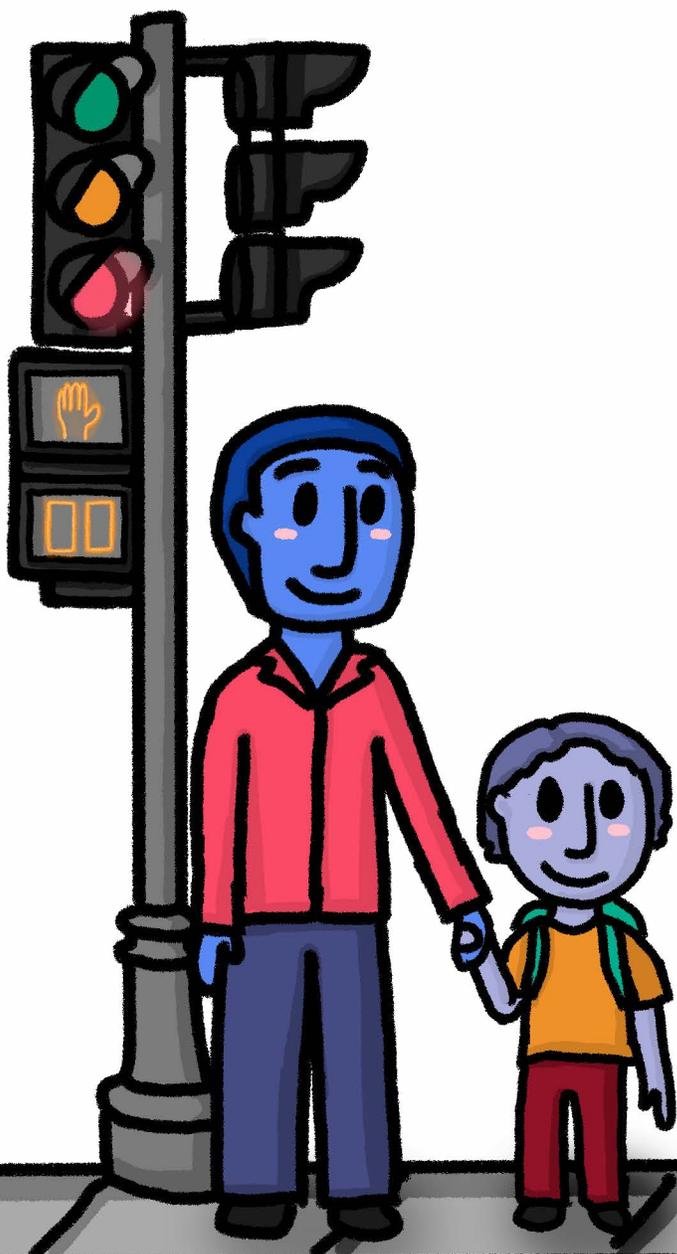
Les transports sont responsables de 63,5% de l'émission des gaz à effet de serre dans la collectivité de la ville de Québec. (16) La réduction globale des émissions passe donc inévitablement par le développement du transport actif et collectif.



²Les enjeux de mobilité des personnes en situation de handicap sont abordés plus en détails dans la section Inégalités dans l'espace public.

Quelles interventions locales seraient bénéfiques pour le quartier?

En 2021, dans la foulée des consultations en vue de l'adoption de la Vision de la mobilité active de la Ville, le Conseil de quartier de Saint-Roch a émis un avis étoffé présentant plusieurs recommandations. (17) Certaines d'entre elles ont déjà été appliquées en tout ou en partie.



« Demandes prioritaires de réaménagements urgents :

01. Rendre la rue du Prince-Édouard plus sécuritaire pour les nombreux piétons qui y circulent, dont plusieurs enfants qui circulent en direction de l'école primaire, par des mesures de ralentissement de la circulation (...).
02. Reconfigurer l'aménagement de l'intersection des rues Simon-Napoléon-Parent et Saint-Anselme pour rendre l'accès au parc Victoria sécuritaire.
03. Dans la foulée des travaux menant à l'avènement du tramway dans Saint-Roch, repenser intelligemment l'aménagement de la rue Dorchester pour en faire une artère vivante où il sera agréable pour tous de marcher, pédaler et circuler (...).
04. Créer un passage prioritaire pour les piétons qui traversent le boulevard Langelier à l'intersection de la rue d'Arago.
05. Augmenter le temps alloué aux piétons qui traversent l'intersection des boulevards Langelier et Charest, et augmenter la largeur du terre-plein central de façon à créer un refuge pour les piétons qui n'auraient pas le temps de traverser au complet.
06. Reconfigurer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain en proposant une vision axée sur l'échelle humaine et les déplacements actifs (...)

Recommandations générales pour convivialité bonifiée:

07. Encourager la végétalisation des artères principales et secondaires en vue de réduire les nuisances sonores causées par le tramway et la circulation automobile et réduire les îlots de chaleur.
08. Relier la rivière Saint-Charles et le coteau Sainte-Genève par une trame verte dédiée aux transports actifs.
09. Consolider le réseau cyclable existant par la création d'un lien est-ouest (à ce titre, la rue Saint-Joseph pourrait être dotée d'une bande cyclable).
10. Poursuivre le programme des rues partagées et envisager la désignation des rues suivantes (qui fonctionnent déjà en pratique de cette manière par leur configuration étroite):
 - rue du Parvis;
 - rue Caron (entre St-Joseph et Prince-Édouard);
 - rue Sagard;
 - rue des Menuisiers-Laberge;
 - rue Daulac;
 - rue de la Salle.
11. Dans le cas particulier de la rue du Parvis:
 - Assurer la continuité piétonne nord-sud par la désignation formelle d'un passage quatre-saisons du segment qui longe le parvis de l'église Saint-Roch
 - Implanter un "corridor scolaire" formel depuis Prince-Édouard jusqu'à St-Vallier Est.
12. Exiger des propriétaires de gros véhicules (VUS, camions pick up, etc.) l'obtention d'une vignette de stationnement plus dispendieuse (ce qui se fait à Montréal).
13. Lorsque cela est possible, favoriser la mise en place de dos d'âne et de traverses surélevées aux endroits où les citoyens en font la demande, tout en sensibilisant le service responsable des véhicules d'urgence aux réajustements nécessaires pour circuler en ville et promouvoir l'inclusion de véhicules d'intervention de gabarit européen (qui peuvent circuler plus aisément dans les rues étroites).
14. Revoir la signalisation des feux piétons pour faciliter un transit harmonieux, notamment en favorisant l'installation de feux piétons partiellement protégés et concomitants notamment sur le boulevard Charest.
15. Mettre en place des stratégies pour réduire la quantité de camions lourds (53 pieds et plus) qui transitent dans Saint-Roch.»



BIBLIOGRAPHIE

Aménagement urbain, mobilité et enjeux environnementaux

Images :

A- Moore, T. J., & Company. (1930). *The City of Quebec* [Carte]. BAnQ Québec, fonds non identifié. G 3454 Q4 P33 1930C57 CAR

B- Lebel, T. (s.d.). [*Sans titre*] [Photographie]. Archives de la Ville de Québec, P037 - Fonds Thaddée Lebel.

C- Institut National de Santé publique du Québec (INSPQ). (2022). *Îlots de chaleur urbains 2020-2022, Données Québec*. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot.

D- Institut National de Santé publique du Québec (INSPQ). (2022). *Cartographie de la canopée urbaine, Données Québec*. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot.

E- Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2023). *Variabilité spatiale des concentrations moyennes annuelles de particules fines ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) à Québec, modélisées à partir des données de l'échantillonnage mobile, 2019-2020* [Carte]. Dans *Faits saillants et recommandations du projet « Mon environnement, ma santé »* (p. 46). Québec.

F- Ville de Québec. (2012). *Voies publiques*, dans *Données Québec*, mis à jour le 04 avril 2025. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot.

G- Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement. Recensement de la population de 2021*. Numéro au catalogue 98-316-X2021001. Ottawa. Diffusé le 30 novembre 2022. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot à l'aide de la librairie R *census* (version 0.5.7).

H- Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement. Recensement de la population de 2021*. Numéro au catalogue 98-316-X2021001. Ottawa. Diffusé le 30 novembre 2022. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot à l'aide de la librairie R *census* (version 0.5.7).

I- Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot à partir des fichiers de données de Simon Coulombe, du Réseau de transport de la Capitale et de la Ville de Québec.

Les cartes ont été produites à partir du logiciel et des données de ESRI Community Maps Contributors, Esri Canada, Esri, TomTom, Garmin, SafeGraph, GeoTechnologies Inc, METI/NASA, USGS, EPA, NPS, USCensusBureau, USDA, USFWS, NRCan, ParksCanada.

Sources :

- 1- Ville de Québec. (s.d.). *Boulevard Langelier*. https://www.ville.quebec.qc.ca/citoyens/patrimoine/quartiers/saint_roch/interet/boulevard_langelier.aspx
- 2- Lapointe, M. et Marc, L. (2020, 30 juin). *Ethnographie locale : le cas du parc Victoria à Québec*. Écotopique. <https://ecotopique.com/2020/06/30/ethnographie-locale-le-cas-du-parc-victoria-a-quebec/>
- 3- Ouellet, J. (2015, 12 novembre). *Le boulevard Charest et les grands magasins de Saint-Roch (1947)*. Vues anciennes de Québec. <https://histoireurbaine.wordpress.com/2015/11/12/le-boulevard-charest-et-les-grands-magasins-de-saint-roch-1947/>
- 4- Demers-Bouffard, D. (2021). *Les aléas affectés par les changements climatiques : effets sur la santé, vulnérabilités et mesures d'adaptation*. Institut national de santé publique du Québec. Direction de la santé environnementale et de la toxicologie. <https://www.inspq.qc.ca/sites/default/files/publications/2771-aleas-changements-climatiques-effets-sante-vulnerabilite-adaptation.pdf>
- 5- Préfontaine, A. (2024). *Impacts différenciés des effets des changements climatiques ainsi que des solutions d'adaptation sur les personnes en situation d'itinérance*. Observatoire québécois des inégalités. <https://observatoiredesinegalites.com/impacts-differencier-des-effets-des-changements-climatiques-itinerance/>
- 6- Fournier, C. (2023). *Nouveau rapport de synthèse du GIEC : le résumé complet*. YouMatter. <https://youmatter.world/fr/categorie-environnement/rapport-giec-2022-2023-resume-complet-conclusions/>
- 7- Direction de santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale. (2023). *Faits saillants et recommandations du projet « Mon environnement, ma santé »*. Québec, 46 p.
- 8- Ministère de la Santé et des Services sociaux, fichiers des décès, fichiers des naissances et estimations et projections démographiques, adapté par l'Infocentre de santé publique de l'Institut national de santé publique du Québec. Données fournies par la Direction de Santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale, 2024.
- 9- Ministère de la Santé et des Services sociaux. (2024). *Fichiers des décès, fichiers des naissances, estimations et projections démographiques* [Données adaptées par l'Infocentre de santé publique de l'Institut national de santé publique du Québec et fournies par la Direction de Santé publique du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de la Capitale-Nationale].
- 10- Office québécois de la langue française. (2019). *Îlot de chaleur urbain*. Grand dictionnaire terminologique.
- 11- Institut national de santé publique du Québec. (s.d.). *Lutte contre les îlots de chaleur urbains*. <https://www.inspq.qc.ca/changements-climatiques/actions/ilots-chaleur>
- 12- Giguère, M. (2009). *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*. Institut national de santé publique du Québec. <https://www.inspq.qc.ca/publications/988>
- 13- Ville de Québec. (2016). *Vision de l'arbre*. https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/environnement/milieuxnaturels/protection_milieux_naturels.aspx
- 14- Office québécois de la langue française. (2019). *Îlot de fraîcheur urbain*. Grand dictionnaire terminologique.
- 15- Statistique Canada. (2022). *Profil du recensement*. Recensement de la population de 2021. Numéro au catalogue 98-316-X2021001. Ottawa. Diffusé le 30 novembre 2022. Données extraites par Benoit Lalonde et Jade Talbot à l'aide de la librairie R censensus (version 0.5.7).
- 16- Ville de Québec. (s.d.). *Décarbonation*. <https://www.ville.quebec.qc.ca/apropos/planification-orientations/developpement-durable/decarbonation.aspx>
- 17- Conseil de quartier de Saint-Roch. (2021). *Avis déposé dans le cadre des consultations publiques de la Ville de Québec en vue de l'adoption de sa Vision de la mobilité active*.