



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

9 juillet 2024

Présentation de l'Engrenage St-Roch

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

Retour historique sur l'îlot Dorchester et les démarches populaires

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

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

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

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

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

¹ Ces principes étaient d'ailleurs cités dans un article du journal Droit de parole de mars 2015 repéré à:

<https://www.droitdeparole.org/2015/03/voir-la-ville-autrement-pour-en-finir-avec-le-plus-grand-stationnement-de-saint-roch/>

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

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

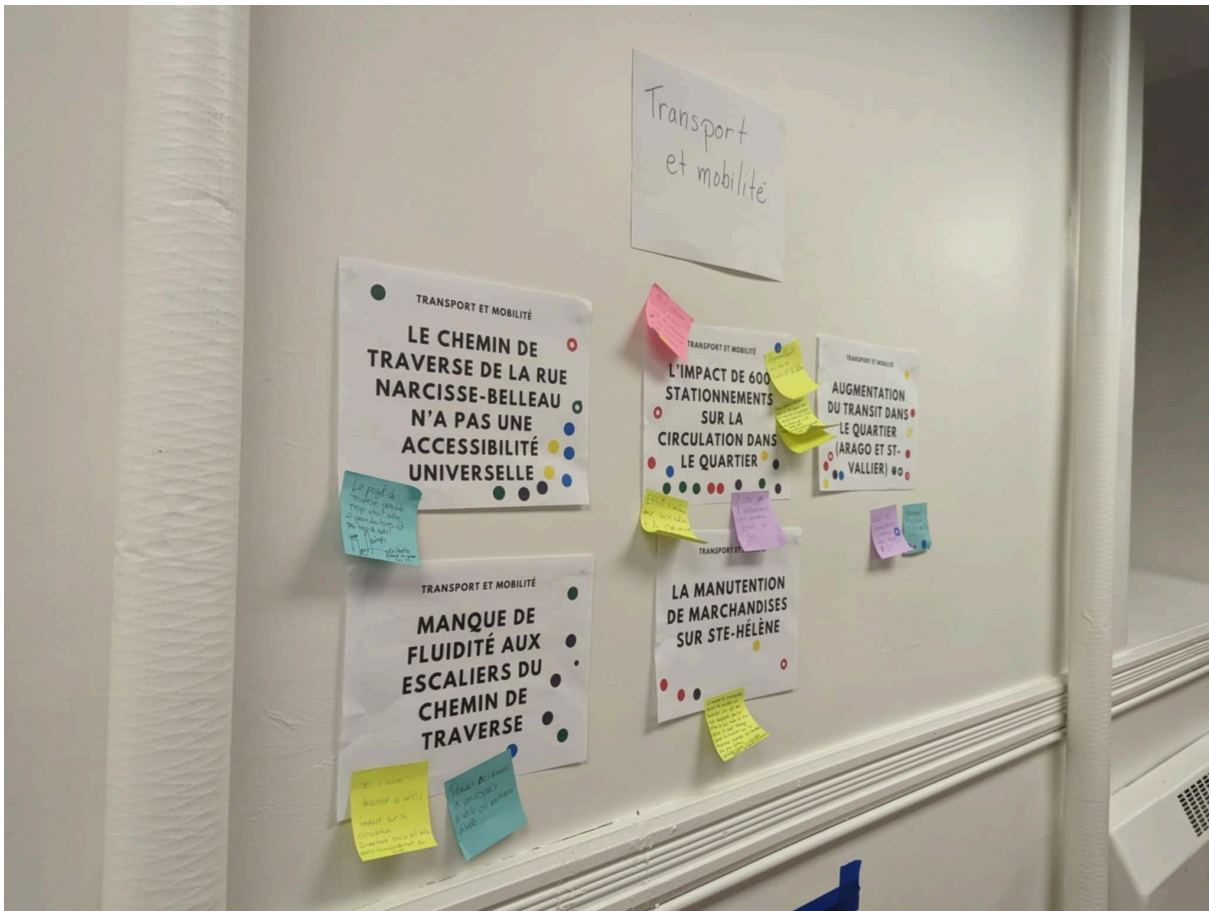
Ainsi, la Ville publie enfin la version finale du PPU en 2017 reprenant essentiellement le gabarit du projet proposé par Kevlar en 2016. Il apparaît donc que le résultat de ce PPU, soit le cadre légal avec lequel Trudel doit composer, est un compromis entre deux visions d'aménagement pour ce secteur: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

Mise en contexte des consultations

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

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

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



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

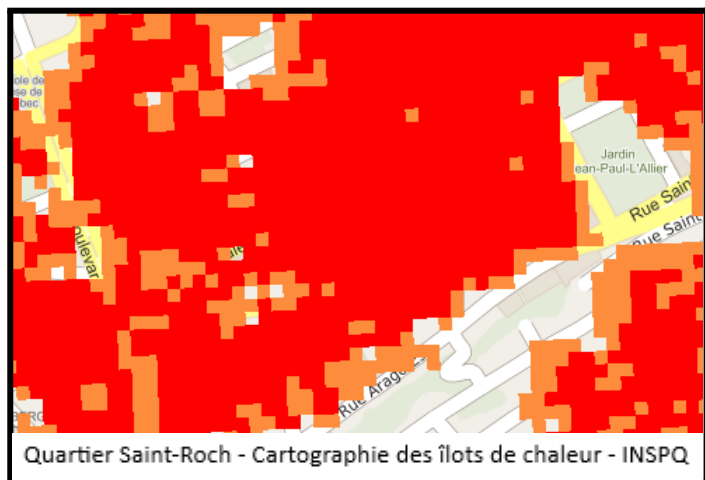
Actuellement, ce sont 21 résident·es du secteur avoisinant qui ont exprimé le souhait de s'impliquer activement dans la suite de la démarche. D'ailleurs, les personnes présentes ont exprimé l'attente que la Ville assume un leadership plus important dans ce dossier pour entendre et faire valoir le point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

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

Retour sur les consultations citoyennes

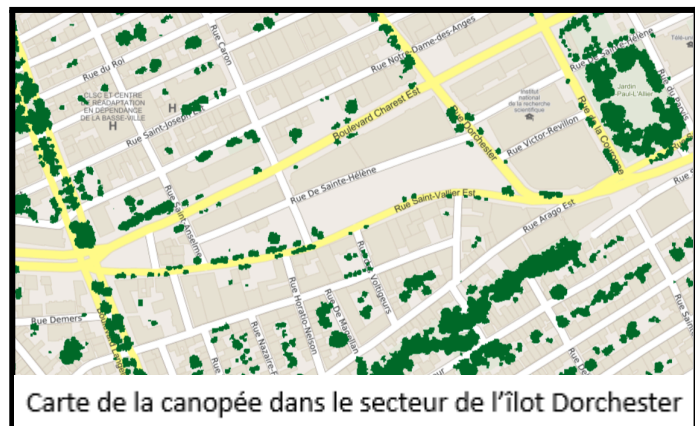
Environnement:

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



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

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



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

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

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

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

Vivre ensemble et cohabitation

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

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

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

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

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

Transport et mobilité

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

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

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

Logement

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

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

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

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

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

Morphologie des bâtiments

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

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

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

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

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

Conclusions

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

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

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

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

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

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

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

