

Rapport de démarche de participation citoyenne

Révision du plan d'urbanisme et développement du plan de mobilité durable



JUILLET 2025

VOTEPOUR.CA



Rapport présenté au Service urbanisme, permis et inspection (UPI) de la Ville de Rimouski

Par l'équipe de Votepour.ca

Laurence Goulet, coordonnatrice aux services
Bastien Beauchesne, conseiller en analyse et méthodes
Gabrielle Joyal, agente de participation citoyenne
Marie-Andrée Côté, chargée de projet en développement social
Francesca Rossini, chargée de projet en développement social
Alexandre Gilbert, chargé de projet en participation citoyenne
Éléonore Moranville, agente de participation citoyenne
Marc Jeannotte, directeur général

Votepour.ca est un OBNL qui réalise des activités de sensibilisation, de consultation et de participation citoyenne pour des municipalités, des organisations publiques et locales, des groupes citoyens ainsi que des entreprises, dans le but de mieux orienter le développement de projets locaux et d'en favoriser l'acceptabilité sociale.

VOTEPOUR.CA

info@votepour.ca 1-888-290-8683

Table des matières

O1 Mise en contexte	4
02 Les différentes phases de la démarche de consultation	8
 2.1 Activité de lancement 2.2 Activité d'urbanisme sensoriel 2.3 Ateliers participatifs afin d'alimenter le portrait diagnostic du territoire 2.4 Consultation en ligne sur les orientations et priorités territoriales 2.5 Ateliers participatifs sur la recherche de solutions 	
03 Faits saillants des consultations	17
 3.1 Milieu de vie et espace public 3.2 Habitation et densification 3.3 Environnement 3.4 Commerce et zone commerciale 3.5 Transport et déplacement 3.6 Stationnement 	
04 Conclusion	53

VOTEPOUR.CA RAPPORT DE CONSULTATION

01

Mise en contexte



Une démarche participative pour alimenter le plan d'urbanisme La Ville de Rimouski a entrepris, en 2024, une révision complète de son Plan d'urbanisme, en vigueur depuis 2014, et de son Plan de mobilité durable de 2010. Pour que cette nouvelle vision du territoire reflète les besoins et les aspirations des citoyennes et des citoyens, une démarche de participation citoyenne inclusive et variée a été réalisée. Cette initiative s'inscrit dans une continuité avec l'exercice de planification *Rimouski2030* afin d'assurer une cohérence entre la vision stratégique et les grandes orientations territoriales adoptées.

Dans le cadre de la révision de son Plan d'urbanisme, la Ville de Rimouski a multiplié les initiatives pour informer et sensibiliser la population aux enjeux urbanistiques. Un lancement public a été organisé en février 2024, suivi de plusieurs activités thématiques, dont des parcours d'urbanisme sensoriel quidés et des conférences. La première portait sur les différentes échelles de l'aménagement du territoire et la seconde, sur la densification douce. La Ville a également produit des capsules de vulgarisation afin de rendre les notions d'urbanisme plus accessibles. Enfin, un vaste processus de consultation a été mené auprès des parties prenantes, incluant les services municipaux, les organismes et les partenaires du milieu.

De plus, entre novembre 2024 et mai 2025, trois activités de consultation citoyenne ont permis d'aller à la rencontre de la population, d'écouter son vécu, de valider ses priorités et de réfléchir collectivement à des solutions concrètes pour le territoire. Une variété d'activités de consultation a été proposée, dans différents formats, parfois en personne et parfois en ligne et dans plusieurs secteurs du territoire.

Au total, plus de 1375 personnes de Rimouski ont contribué aux activités de la démarche de consultation. Les participantes et participants ont été invités à jouer un rôle de spécialiste de leur propre milieu de vie, en partageant leurs observations et leurs besoins. La diversité des opinions et des idées exprimées témoigne de la richesse et la pluralité des expériences personnelles partagées. Ces contributions nourrissent de manière significative la construction d'une vision d'avenir en matière d'aménagement de la ville.

Ce rapport synthétise les résultats des activités de consultation mises en œuvre par Votepour.ca en vue d'alimenter la révision du Plan d'urbanisme et la rédaction du Plan de mobilité durable.

Plus de 1375 personnes

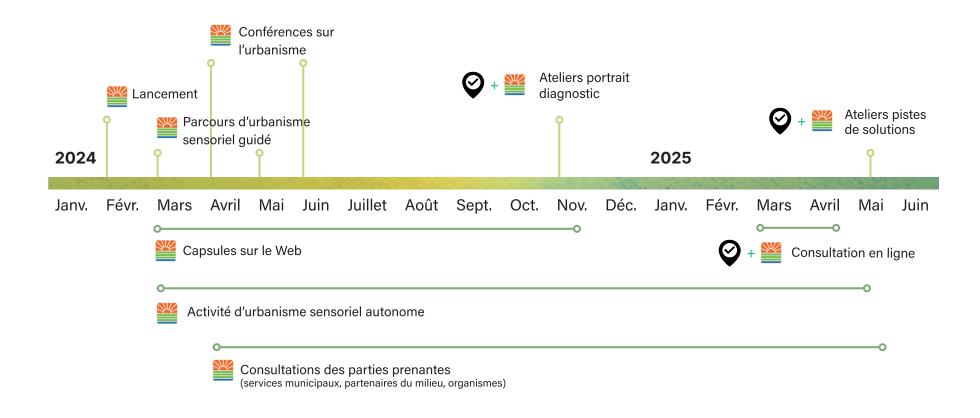
ont participé aux différentes activités de participation citoyenne

Près de 10 000 commentaires

inscrits sur la carte d'urbanisme sensoriel

Plus de 1250 heures

de contributions citoyennes estimées

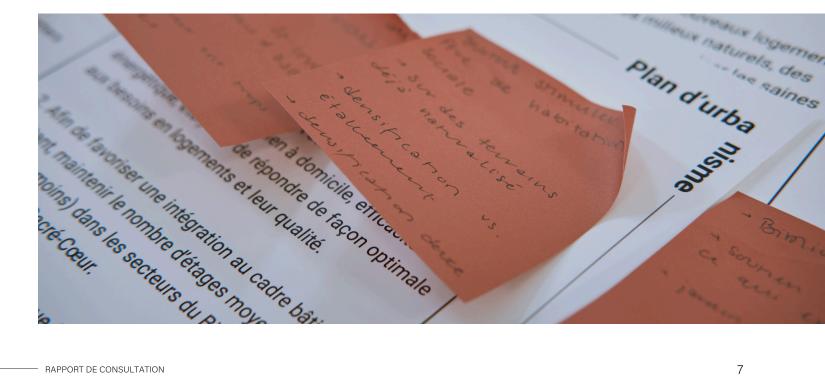


Chaque étape de la démarche de la consultation citoyenne a été conçue comme un maillon d'une même chaîne, où les apprentissages de l'étape précédente ont orienté la suivante.

- En novembre 2024, les premiers ateliers ont permis de comprendre comment les Rimouskoises et Rimouskois vivent leur territoire:
- Les thématiques chères aux participantes et participants ont ensuite été identifiées et ont aidé à la création de la consultation en ligne diffusée au printemps 2025. Les contributions à la consultation en ligne ont permis de confirmer les priorités citoyennes et de recueillir de nombreuses idées concrètes:

• Ces idées ont été approfondies lors des ateliers de mai 2025 et transformées en plus de 90 pistes de solution proposées collectivement.

Toutes ces contributions alimentent aujourd'hui la rédaction du nouveau Plan d'urbanisme qui sera présenté à la population en 2026.



02

Les différentes phases de la démarche de consultation



2.1 Activité de lancement

Date

17 février 2024

Lieu

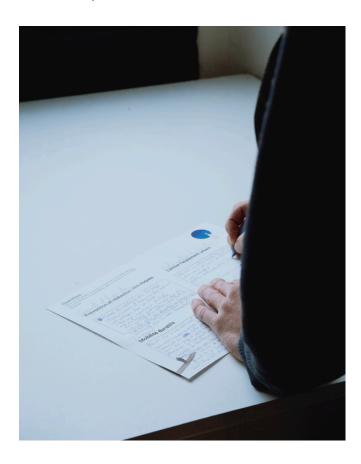
Musée régional de Rimouski

Nombre de participant·es

Plus de 50

Objectifs de l'activité de lancement

- 1. Informer les citoyennes et citoyens de la démarche de révision du Plan d'urbanisme;
- 2. Intéresser les citoyennes et citoyens à l'aménagement du territoire, à l'organisation spatiale et à l'urbanisme sensoriel;
- 3. Capter les premières rétroactions des citoyennes et citoyens sur les pratiques contemporaines de l'urbanisme.



Déroulement de l'activité

L'activité de lancement se déroulait en deux parties :

- La première était consacrée à une séance d'information;
- Pour la seconde partie, les citoyennes et citoyens étaient invités à découvrir quatre grandes thématiques ayant façonné le territoire de la ville de Rimouski d'hier à aujourd'hui sous la forme d'une exposition. Voici les quatre thématiques présentées :
 - la sécurité et le bien-être;
 - la mobilité durable;
 - l'optimisation du territoire;
 - l'environnement.

Au fil de leur découverte de l'exposition, les participantes et participants étaient invités à discuter des éléments présentés avec les professionnels de la Ville de Rimouski.

Finalement, les personnes présentes pouvaient commenter le contenu des quatre stations thématiques dans un carnet de participation et indiquer les informations supplémentaires sur lesquelles elles aimeraient être informées.

2.2 Activité d'urbanisme sensoriel

Dates

mars 2024 à mai 2025

Lieux

Partout sur le territoire, les parcours d'urbanisme sensoriel guidés ont été réalisés au centre-ville

Nombre de participant·es

25

Objectifs des activités d'urbanisme sensoriel

- 1. Sensibiliser les citoyennes et citoyens à l'urbanisme sensoriel;
- 2. Offrir un espace d'expression sur la manière dont les cinq sens des participantes et participants interagissent avec les différents environnements urbains;
- 3. Recueillir la perception des citoyennes et citoyens en lien avec leur expérience quotidienne du territoire.

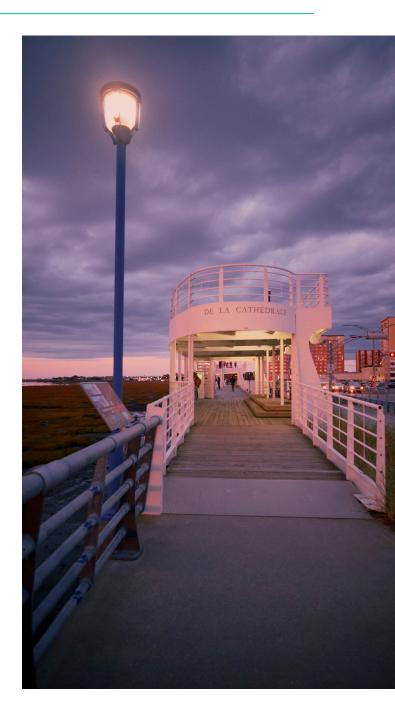
Déroulement des activités d'urbanisme sensoriel

Deux types d'activités d'urbanisme sensoriel ont été proposés aux citoyennes et citoyens :

- Visites guidées au centre-ville

 Des promenades guidées au centre-ville ont été
 organisées en mars et mai 2024, permettant aux
 participantes et participants de découvrir un
 parcours défini sous l'angle en leurs cinq sens, et ce,
 en compagnie d'un membre de l'équipe municipale;
 - Réalisation autonome de l'activité d'urbanisme sensoriel

Une trousse d'urbanisme sensoriel a été mise à la disposition du public sur le site Web de la Ville de Rimouski. Elle proposait des pistes de réflexion et des questions à se poser lors d'une exploration libre du territoire. Les citoyennes et citoyens pouvaient ensuite partager leurs observations en géolocalisant des points de repère sur une carte collaborative en ligne.



2.3
Ateliers
participatifs
afin
d'alimenter
le portrait
diagnostic
du territoire

Dates

6 au 9 novembre 2024

Lieux

Dans quatre secteurs de la ville, soit le centre-ville, Rimouski-Est, Sainte-Blandine et Le Bic

Nombre de participant·es

110



Quatre ateliers ont eu lieu entre le 6 et le 9 novembre 2024 dans les secteurs du centre-ville, de Rimouski-Est, de Sainte-Blandine et du Bic. Ces ateliers ont réuni environ 110 résidentes et résidents de Rimouski de tous âges, tant à la retraite, aux études qu'en situation d'emploi. Les participantes et participants provenaient d'une variété de quartiers de la ville, aussi bien urbains que ruraux.

Objectifs des ateliers

- 1. Compléter et affiner le diagnostic territorial en y intégrant l'expérience sensorielle des personnes et leur utilisation du territoire;
- 2. Repérer les lieux significatifs, les repères visuels et les frontières perçues;
- 3. Identifier les enjeux et les défis du territoire.

Déroulement des ateliers

En continuité avec les activités d'urbanisme sensoriel, cette activité a exploré les perceptions, les sensations et les émotions des participantes et participants sur leur milieu de vie à Rimouski. À l'aide d'une grande carte représentant leur secteur, les personnes participantes ont partagé leur regard sur leur quartier, que ce soit leurs habitudes, leurs lieux favoris, les irritants du quotidien ainsi que leurs repères.

Pour structurer les échanges, les participantes et participants disposaient d'un carnet de participation leur permettant de consigner leurs opinions et leurs impressions. Une partie du carnet était spécifiquement dédiée aux suggestions et aux propositions des citoyennes et citoyens pour leur permettre de formuler des idées concrètes et de partager des recommandations pour améliorer leur milieu de vie. Cette activité constituait une étape clé pour intégrer les perceptions citoyennes dans le diagnostic territorial de Rimouski et orienter les prochaines étapes de la planification urbaine.

Contribution de cet atelier aux activités de consultation subséquentes

Les constats issus de ces premiers ateliers ont directement inspiré la suite de la démarche de participation. Les préoccupations et les intérêts soulevés par les participantes et participants ont inspiré la création du questionnaire qui a été structuré en six grandes thématiques :

- 1. Milieu de vie et espace public;
- 2. Habitation et densification;
- 3. Environnement;
- 4. Commerce et zone commerciale;
- 5. Transport et déplacement;
- 6. Stationnement.

Pour en savoir davantage sur les ateliers participatifs, visitez le : rimouski.ca/planurbanisme



2.4 Consultation en ligne sur les orientations et les priorités territoriales

Dates

18 mars au 13 avril 2025

Modalités

Principalement en ligne, mais aussi en version papier

Nombre de répondant·es

1088

Objectifs de la consultation en ligne

- 1. Explorer des idées et des interventions pour mettre à jour le Plan d'urbanisme et de mobilité durable;
- 2. Valider les priorités, les grandes orientations et les objectifs généraux proposés pour l'urbanisme de demain;
- 3. Orienter les prochaines étapes de planification urbaine.

Descriptif de la consultation en ligne

Au printemps 2025, les citoyennes et citoyens de Rimouski ont été invités à répondre à un questionnaire, offert en ligne et en version papier dans certains lieux. Cette consultation en ligne visait à approfondir les réflexions issues des ateliers participatifs précédents en proposant des orientations et des objectifs concrets liés aux six grandes thématiques identifiées. Les répondantes et répondants étaient invités à exprimer leurs priorités en lien avec ces différentes propositions.



Profil des participantes et participants

Les répondantes et répondants représentaient une grande diversité de profils, ce qui a permis de refléter une pluralité de réalités et de perspectives des Rimouskoises et Rimouskois:

- Genre: il y a une légère surreprésentation des femmes (55,2 %), une sous-représentation des hommes (39,2 %) et 5,4 % de personnes non binaires, ne se reconnaissant pas dans le choix de réponse ou ayant préféré ne pas se prononcer;
- Âge: une majorité de répondantes et répondants avaient entre 25 et 44 ans (51,3 %), ce qui est grandement surreprésenté en comparaison de la population de Rimouski. La proportion des moins de 18 ans (0,2 %) ainsi que celle des 65 ans et plus (17,9 %) sont quant à elles sousreprésentées;
- Statut résidentiel : une surreprésentation des propriétaires (68,4 %) et une sous-représentation des locataires (25,6 %);
- Statut familial: une sous-représentation des ménages qui vivent avec un ou des enfants de moins de 18 ans (34,6 %) et une surreprésentation des ménages qui ne vivent pas avec un enfant (64,1 %);

 Provenance des secteurs: la répartition de la provenance des répondantes et répondants est similaire à la représentation de chaque quartier de Rimouski. Les secteurs de Saint-Robert et Rimouski-Est sont légèrement surreprésentés tandis que le secteur Terrasse Arthur-Buies est sous-représenté.

Contribution de la consultation en ligne aux activités de consultation subséquentes

Les résultats de la consultation en ligne ont permis d'approfondir les priorités citoyennes et de faire émerger des idées. Le tout a inspiré les pistes de solution discutées lors des ateliers de mai 2025, dernière étape de cette démarche de consultation citoyenne.

Pour connaître les résultats détaillés, consultez le <u>Rapport de consultation</u>

2.5
Ateliers
participatifs
sur la
recherche de
solutions

Dates

14 au 17 mai 2025

Lieux

Dans trois secteurs de la ville, soit Pointeau-Père, Le Bic et le centre-ville

Nombre de participant·es

Plus de 50

Trois ateliers ont eu lieu entre le 14 et le 17 mai 2025 dans les secteurs de Pointe-au-Père, Le Bic et le centre-ville de Rimouski. Ces ateliers ont réuni plus de 50 participantes et participants provenant de divers secteurs de la ville, d'âges de profils variés (des résidents de longue date, de nouveaux arrivants, des parents, des personnes retraitées, des aînés, des étudiants ainsi que des enfants). Ces ateliers ont réuni à la fois des citoyennes et citoyens ayant participé à toutes les activités de consultation de la révision du Plan d'urbanisme et des personnes pour qui il s'agissait de leur première participation à des activités de consultation.

Objectifs des ateliers

- 1. Favoriser l'appropriation des résultats des phases de consultation précédentes;
- 2. Créer un espace inclusif de dialogue qui valorise les idées et les opinions diverses;
- 3. Explorer des pistes de solution et proposer des idées concrètes pour voir comment elles sont perçues, priorisées et adaptées à la diversité des besoins de la population de Rimouski.



Déroulement des ateliers

Cette dernière activité de consultation visait à offrir aux citoyennes et citoyens un espace de discussion pour échanger sur des pistes de solution proposées par la Ville de Rimouski et de les enrichir à partir de leurs expériences. Les personnes participantes étaient également invitées à suggérer de nouvelles pistes de solution en lien avec leurs réalités, leurs priorités et leurs milieux de vie propre. L'atelier visait aussi à faire émerger des pistes de solution concrètes, réalistes et adaptées aux particularités de Rimouski. Les discussions se sont articulées autour de plusieurs thématiques, soit les milieux de vie, les espaces publics, les commerces et les zones commerciales, l'environnement, le transport, le déplacement et le stationnement ainsi que l'habitation et la densification.

Par ailleurs, les pistes de solution présentées par la Ville de Rimouski s'inscrivaient en cohérence avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT), en continuité des engagements de la démarche *Rimouski2030*, mais faisaient également écho aux priorités exprimées par la population dans la consultation en ligne.

Chaque rencontre débutait par un retour sur les étapes précédentes de la démarche de participation citoyenne. En petits groupes de travail, les participantes et participants étaient invités à prendre connaissance des résultats de la consultation en ligne ainsi que des pistes de solution proposées par la Ville de Rimouski.

Ensemble, ils échangeaient et approfondissaient chaque piste de solution, en précisant les raisons qui rendaient ces solutions prioritaires ou importantes à leurs yeux. Cela permettrait d'approfondir les propositions, de mieux comprendre les besoins exprimés et d'ancrer les idées dans la réalité locale. Les groupes étaient ensuite invités à formuler leurs propres propositions.

Pour conclure chaque atelier, une mise en commun en grand groupe permettait de partager les constats majeurs de chaque table. Ces échanges ont aussi donné lieu à des réflexions croisées.



03

Faits saillants des consultations

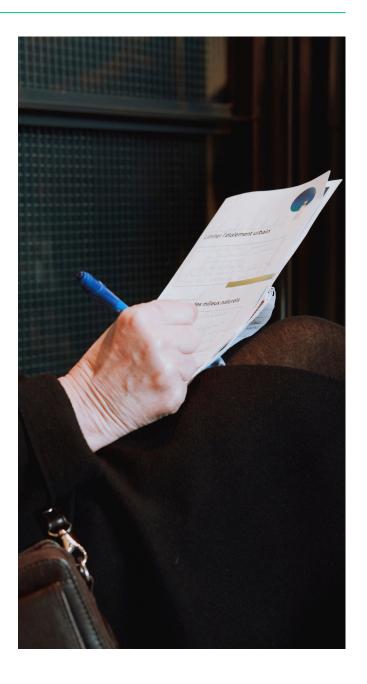


Les consultations citoyennes ont permis de recueillir de riches informations sur le vécu des citoyennes et citoyens de Rimouski. Ces échanges ont mis en lumière une diversité de points de vue, allant des réalités quotidiennes des déplacements domicile-travail aux réflexions sur l'avenir des milieux naturels, en passant par l'importance des espaces publics comme lieux de rassemblement.

Cette section se concentre sur les grands constats des activités de consultation en fonction des six thématiques retenues.

- 1. Milieu de vie et espace public;
- 2. Habitation et densification;
- 3. Environnement;
- 4. Commerce et zone commerciale;
- 5. Transport et déplacement;
- 6. Stationnement.

Ces grands constats considèrent l'ensemble des contributions des participantes et participants à travers les activités, qu'il s'agisse de leur attachement à leur quartier, de leurs habitudes de transport, de commerces et de leur utilisation des lieux publics ou de leur vision pour l'avenir de la ville.



3.1 Milieu de vie et espace public

3.11 Une ville à échelle humaine

Les participantes et participants ont exprimé que l'équilibre entre des espaces urbains à échelle humaine et la proximité à la nature était un atout majeur de Rimouski. La fierté envers son quartier est intimement liée à l'appréciation des caractéristiques naturelles et culturelles propres à chaque secteur de la ville. Ces aspects uniques, qu'ils soient liés aux paysages, aux espaces publics ou à l'identité locale, sont perçus comme des éléments essentiels à la qualité de vie à Rimouski. Cet équilibre entre ville et nature contribue à un sentiment d'appartenance fort au milieu de vie immédiat ainsi qu'un attachement à l'ensemble de la ville de Rimouski.

Lorsque questionnées lors des ateliers ou à travers les commentaires reçus, beaucoup de personnes ont souligné l'importance de préserver et de mettre en valeur le caractère unique de chaque milieu de vie. Cette unicité est définie par des éléments architecturaux distinctifs, un cadre de vie particulier, tel que la proximité à la nature ou aux commerces et services, ainsi que par la richesse de la vie communautaire du milieu de vie. Le respect des particularités locales, notamment dans les milieux villageois comme Le Bic ou Sainte-Blandine, est perçu comme essentiel pour préserver l'identité propre à chaque secteur et renforcer la qualité de vie dans l'ensemble du territoire.

3.1.2 Le fleuve Saint-Laurent au cœur de l'identité rimouskoise

Le fleuve Saint-Laurent, omniprésent dans le paysage et la vie des résidentes et résidents, a été souligné comme un fort élément identitaire, rappelant les consultations de *Rimouski2030*. Il est non seulement un point de référence géographique, mais aussi une source d'attachement émotionnel profond, souvent mentionné comme l'un des aspects qui manque le plus aux gens lorsqu'ils quittent la région. Les personnes participantes ont exprimé à plusieurs reprises l'importance de préserver les vues vers le fleuve Saint-Laurent, tant depuis le centre-ville que depuis les autres quartiers.

L'attachement aux perspectives visuelles exprimé lors des ateliers sur le diagnostic territorial a influencé la suite du processus participatif. Cette préoccupation a été intégrée à la consultation en ligne, où 87,2 % des répondantes et répondants ont indiqué trouver la préservation des vues vers ou depuis le fleuve Saint-Laurent comme importante ou très importante.

3.1.3 Les points d'ancrage de la vie rimouskoise

Les espaces collectifs ainsi que les services publics et communautaires de Rimouski jouent un rôle central dans la vie quotidienne et collective. Ils sont à la fois des espaces de loisirs, de socialisation et des symboles de l'identité locale. Parmi ces lieux, on retrouve:

- la rue Saint-Germain et ses commerces locaux;
- la Promenade de la mer;
- le sentier Le Littoral;
- les parcs Beauséjour et Ernest-Lepage;
- le Marché public au parc de la gare;
- le complexe sportif Desjardins;
- les centres communautaires;
- les bibliothèques municipales;
- les infrastructures culturelles telles que le Musée Régional de Rimouski ou le Site historique maritime de la Pointe-au-Père.

Ces espaces contribuent à la vitalité sociale et communautaire de la ville et renforcent le sentiment d'appartenance des citoyennes et citoyens.

3.1.4 Priorités pour les aménagements des quartiers Parmi les 1058 personnes ayant répondu à la consultation en ligne, deux types d'aménagements ressortent comme prioritaires à parts presque égales. Il s'agit des espaces verts (comme les parcs et le verdissement des rues) ainsi que les infrastructures favorisant le transport actif (notamment les pistes cyclables et les trottoirs).

En troisième lieu, les répondantes et répondants ont souligné l'importance des épiceries et de l'offre alimentaire de proximité dans leur quartier.

À l'inverse, les aménagements les moins soutenus sont les commerces spécialisés, les aménagements temporaires de l'espace public pour des événements (ex. : les Terrasses urbaines) et les restaurants et cafés. Il semble ainsi acceptable de devoir parfois se déplacer à l'extérieur de son quartier pour accéder à ce type d'offre.

Proportion de répondant·es ayant considéré les aménagements suivants comme étant très prioritaires ou prioritaires dans leur quartier :

86.4% Espaces verts

 $83,\!3\,\%$ Infrastructures dédiées au transport actif

75,2% Épicerie et offre alimentaire de proximité

74,6 % Infrastructures de sport, de loisirs ou communautaires

Les répondantes et répondants accordent une priorité claire à la consolidation de milieux de vie mixtes et complets. Au-delà des statistiques, les mêmes constats ressortent des divers ateliers. Le désir d'habiter des quartiers favorisant la proximité avec la nature, la mobilité active, les services de proximité ainsi que des lieux de loisirs, de sport et de vie communautaire a été mentionné à de nombreuses reprises.

3.1.5 Priorités pour les aménagements des rues résidentielles

Sur un total de 1016 répondantes et répondants, les aménagements de rues résidentielles jugés très prioritaires ou prioritaires sont, dans l'ordre, l'aménagement de trottoirs, l'ajout de végétation (comme des arbres et des fleurs) et l'aménagement d'une piste cyclable.

À l'inverse, les aménagements les moins soutenus sont les espaces de stationnement sur rue ainsi que l'installation de mobilier urbain (comme les bancs et les supports à vélo).

Proportion de répondant·es ayant considéré les aménagements suivants comme étant très prioritaires ou prioritaires pour leur rue résidentielle :

78.3 % Aménagement de trottoirs

77,4% Ajout de végétation

69,4% Aménagement d'une piste cyclable

66,2% Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation

À l'échelle des rues résidentielles, les résultats mettent en évidence une volonté des personnes participantes de prioriser l'amélioration de la qualité et de la sécurité des déplacements actifs, tout en accordant une place accrue au verdissement. Des précisions sur les moyens souhaités pour concrétiser ces priorités sont présentées dans les sections thématiques suivantes.

3.1.6 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent l'importance accordée à la qualité des milieux de vie, avec un désir d'espaces publics accessibles, verts et animés.

Des milieux de vie accessibles et durables

Les participantes et participants aux ateliers ont exprimé une large adhésion à l'idée d'implanter de nouveaux logements à proximité des services, des commerces, des espaces verts et des milieux naturels. Cette approche est perçue comme essentielle pour favoriser la densification, limiter l'étalement urbain et encourager les déplacements actifs. Elle est considérée comme une solution bénéfique pour l'ensemble de la population, mais particulièrement pour les personnes n'ayant pas accès à une voiture, en facilitant notamment leur autonomie et leur accès aux services de base.

Toutefois, cette stratégie doit tenir compte des capacités d'accueil des quartiers (écoles, garderies, réseaux d'eau et d'égout, transport en commun, etc.). Des exemples de développement sans planification préalable ont soulevé des préoccupations, tout comme l'importance d'éviter des formes de développement faiblement denses et dépendantes de l'automobile. En parallèle, plusieurs propositions visent à améliorer le cadre de vie comme l'aménagement de traverses piétonnes, de supports à vélos, de mobilier urbain,

d'espaces citoyens accessibles gratuitement et l'ajout massif de végétation pour embellir les quartiers.

Renforcer la vie culturelle, communautaire et sportive dans tous les quartiers

Les échanges ont aussi mis en lumière l'importance d'une offre culturelle et communautaire équilibrée entre le centre-ville et les quartiers. Bien que le centre-ville soit vu comme un pôle naturel pour les grands événements, les personnes participantes souhaitent que la vie culturelle de quartier soit valorisée dans tous les secteurs, incluant les milieux ruraux. Cela passe par le soutien aux organismes culturels et communautaires, l'accès gratuit à des locaux ou encore la reconversion de bâtiments vacants en lieux de rencontre. Le maintien ou la création de lieux de socialisation (cafés, parcs, bibliothèques, etc.) est vu comme essentiel pour renforcer le tissu social.

Sur le plan sportif, les propositions incluent la gratuité de certains équipements, la possibilité de louer du matériel ponctuellement dans les parcs, ainsi que l'ajout d'infrastructures visant à diversifier l'offre d'activités sportives. Ces mesures sont largement perçues comme essentielles pour créer des milieux de vie dynamiques, inclusifs et à échelle humaine.

La volonté d'actions concrètes pour la préservation des perspectives visuelles

Lors des ateliers, les participantes et participants ont accueilli positivement l'idée de mener une étude sur les repères importants de la ville dans le but de préserver les perspectives visuelles vers et depuis les éléments emblématiques du territoire comme le fleuve, les paysages naturels ou encore certains bâtiments marquants. Les personnes participantes ont toutefois ajouté que cette démarche devrait être menée en collaboration avec les communautés locales afin que l'étude reflète la valeur affective, sociale et patrimoniale de ces vues pour les résidentes et résidents. Il est souhaité que cette étude mène à des actions concrètes et structurantes pour la préservation des paysages.

« Je crois dans l'ensemble que le Plan d'urbanisme devrait avoir un objectif principal qui est celui de l'accessibilité tant d'un point de vue du transport collectif, de l'aménagement urbain avec des zones de « flânage » pour les citoyen.ne.s notamment, la diffusion de performances artistiques gratuites, l'accessibilité pour les personnes handicapées. » Répondant·e à la consultation en ligne

Autres propositions

- Préserver la valeur patrimoniale et l'identité des milieux de vie;
- Soutenir les initiatives citoyennes pour renforcer le sentiment d'appartenance, l'inclusion et favoriser les liens de voisinage;
- Adapter les règlements en fonction des réalités rurales ou villageoises, en évitant l'uniformisation entre les secteurs urbains et ruraux;
- Encourager les lieux de socialisation, tels que zones extérieures dédiées aux adolescents ou des maisons des jeunes, bibliothèques et lieux communautaires polyvalents;
- Créer des espaces communs ou lieux de rencontre dans chaque quartier pour favoriser les échanges et la vie sociale;
- « Un espace communautaire fort, avec un café, un espace de travail, tout ça gratuit. »

Répondant·e à la consultation en ligne

- Offrir plus de lieux de diffusion culturelle gratuite;
- Mettre en valeur le patrimoine maritime de Rimouski;
- Éviter le développement de quartiers exclusivement résidentiels déconnectés du tissu urbain. Intégrer commerces, écoles, services et lignes d'autobus dans les nouveaux quartiers;

- Repenser les nouvelles rues pour éviter les culsde-sac, favoriser la connectivité et limiter la dépendance à l'automobile;
- Sécuriser les abords des écoles et des secteurs résidentiels et commerciaux;
- Faciliter l'accès aux services et aux équipements pour tous (enfants, aînés, personnes avec un handicap, etc.);
- Ajouter des espaces publics offrant une expérience du paysage (lieu pour voir le coucher de soleil, espace de détente, etc.).

« S'il y a du développement de nouveaux quartiers, réfléchir à des modèles avec des commerces de proximité, des espaces verts et un environnement qui décourage la dépendance à la voiture. »

Répondant e à la consultation en ligne



Proportion de répondant es ayant considéré les aménagements suivants comme étant très prioritaires ou prioritaires...

dans leur quartier:

86.4% Espaces verts

83,3% Infrastructures dédiées au transport actif

75,2% Épicerie et offre alimentaire de proximité

74.6% Infrastructures de sport, de loisirs ou communautaires

pour leur rue résidentielle :

78,3% Aménagement de trottoirs

77.4% Ajout de végétation

694% Aménagement d'une piste cyclable

66,2% Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation

VØTEPOUR.CA

3.2 Habitation et densification

3.21 L'habitation à la croisée des chemins

Les participantes et participants considèrent les quartiers résidentiels comme des lieux paisibles et sécuritaires. Plusieurs expriment un attachement fort à des modèles de quartier qui intègrent nature et habitation. Toutefois, certains nouveaux développements résidentiels manquent parfois d'équilibre entre densité et préservation des espaces verts. Par ailleurs, les personnes participantes ont exprimé des inquiétudes face à la privatisation possible de certains espaces naturels ou points de vue importants sur le fleuve Saint-Laurent qui sont des éléments clés de l'identité collective et du bien-être des résidents.

Plusieurs participantes et participants ont souligné que l'offre actuelle en habitation ne reflète pas à la diversité des besoins de la population, en particulier en ce qui concerne l'accès à des logements sociaux ou abordables. Ces enjeux d'abordabilité et d'accessibilité figuraient déjà parmi les priorités mises de l'avant lors de la démarche *Rimouski2030*. Par ailleurs, plusieurs ont souligné que le rythme de construction de nouvelles unités résidentielles, en particulier dans les quartiers périphériques ou en milieu rural, limite l'accueil de nouvelles familles dans ces secteurs.

3.2.2 Priorités en matière de stratégies de densification

La densification est de nouveau considérée par les participantes et participants comme une réponse appropriée à la crise du logement à Rimouski, reprenant ainsi une orientation déjà mise de l'avant lors de la démarche *Rimouski2030*. La démarche de consultation sur la révision du Plan d'urbanisme a offert l'occasion aux participantes et participants de se prononcer sur les stratégies particulières à adopter.

Sur un total de 967 répondantes et répondants, les stratégies de densification jugées très prioritaires ou prioritaires sont, dans l'ordre, la densification du centre-ville, puis la densification des quartiers résidentiels existants, majoritairement composés d'habitations unifamiliales, notamment par l'ajout de logements bigénérationnels. La troisième priorité est la densification des milieux villageois et des secteurs périphériques, comme Le Bic, Sainte-Blandine ou Pointe-au-Père.

À l'inverse, les stratégies les moins soutenues sont celles qui visent à encourager l'habitation en milieu rural (par exemple dans les rangs) ainsi que la construction de nouvelles rues ou de nouveaux quartiers. Cette position est particulièrement marquée chez les répondantes et répondants résidant dans les secteurs plus centraux, ce qui laisse entrevoir une préférence marquée pour la consolidation et la densification des milieux de vie existants, plutôt que l'expansion urbaine vers de nouveaux développements résidentiels.

Proportion de répondant es qui considèrent les stratégies de densification suivantes comme étant très prioritaire ou prioritaire :

85,8 %	Densification du centre-ville
74,1 %	Densification des quartiers résidentiels existants
59,4%	Densification des milieux villageois et les secteurs périphériques
41,3 %	Construction de nouvelles rues ou de nouveaux quartiers
38,5 %	Encourager l'habitation en milieu rural

Sur un total de 978 répondantes et répondants, les solutions de densification de leur quartier qui suscitent un fort ou très fort intérêt sont, dans l'ordre, le changement de fonction ou de vocation de bâtiments existants (ex. : usage commercial à résidentiel) puis, l'ajout d'un ou plusieurs logements dans un bâtiment déjà existant et, finalement, l'agrandissement d'un bâtiment existant.

À l'inverse, l'ajout d'un ou plusieurs bâtiments entre des bâtiments existants génère peu d'intérêt. Les discussions lors des différents ateliers illustrent que les personnes participantes tiennent à préserver l'harmonie des rues résidentielles telles qu'elles sont actuellement, notamment en ce qui concerne l'alignement des bâtiments, les perspectives visuelles et la cohérence d'ensemble.

Proportion de répondant·es favorables ou très favorables aux solutions de densification suivantes dans leur quartier :

80,8 %	Changement de vocation d'un bâtiment
77,3 %	Ajout de logements à l'intérieur d'un bâtiment existant
68,9 %	Agrandissement de bâtiments existants
38,0 %	Ajout de nouveaux bâtiments entre des bâtiments existants

Les personnes participantes manifestent donc un fort intérêt pour des stratégies de densification qui s'appuient sur le bâti existant. Ces résultats suggèrent une préférence pour une densification douce, plus intégrée et davantage axée sur la transformation du cadre bâti déjà en place.

Finalement, sur un total de 967 répondantes et répondants, le niveau de densité suscitant un fort ou très fort intérêt est celui des bâtiments de faible hauteur, soit d'un maximum de trois étages. Les personnes participantes sont peu favorables aux bâtiments entre trois et cinq étages et encore moins favorables aux bâtiments de plus de cinq étages.

Proportion de répondant es favorables ou très favorables aux niveaux de densité suivants dans leur quartier :

 $79.6\,\%$ Bâtiments de moins de trois étages

49,1% Bâtiments entre trois et cinq étages

20,2% Bâtiments de plus de cinq étages

Les répondantes et répondants expriment donc une préférence marquée pour les bâtiments de faible hauteur et considèrent ce type de cadre bâti comme la forme de densification la plus acceptable pour leur quartier.

3.2.3 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent l'appui clair à la densification douce dans tous les secteurs de la Ville afin d'assurer une harmonisation avec le cadre bâti actuel. Certaines personnes proposent que les bâtiments ne dépassent pas des repères locaux, comme la Cathédrale Saint-Germain de Rimouski, afin de préserver l'harmonie visuelle, les vues sur le fleuve

ainsi que l'identité patrimoniale propre à chaque secteur de la ville.

Les répondantes et répondants souhaitent par ailleurs éviter l'étalement urbain tout en appelant à des règles plus souples et à du soutien financier pour concrétiser ces projets.

Valoriser l'existant et encourager des habitats durables

Les répondantes et répondants souhaitent freiner l'étalement urbain et préserver le caractère distinctif des quartiers. Pour y parvenir, ils privilégient la revalorisation des espaces sous-utilisés avant d'envisager toute nouvelle construction. Ils insistent également sur l'importance de tenir compte de la capacité d'accueil des infrastructures existantes, qu'il s'agisse des réseaux d'égout, des services publics ou des équipements collectifs.

Les personnes participantes expriment le souhait d'intégrer des types d'habitations flexibles, abordables et à faible empreinte écologique. Les logements accessoires ou les mini-maisons sont perçus comme des solutions concrètes pour densifier sans artificialiser davantage le territoire. La requalification de bâtiments existants, notamment ceux à valeur patrimoniale, reçoit également un large appui. Pour favoriser ces formes d'habitat plus souples, intégrées et durables, des mesures incitatives comme des congés de taxes ou le lancement de projets pilotes inspirants sont proposées.

« Une densification intelligente en dehors des périmètres urbains, notamment par l'autorisation d'habitations légères, éco-responsables et réversibles (comme les minimaisons ou les yourtes), permettrait de mieux utiliser l'espace disponible tout en respectant l'environnement. » Répondant·e à la consultation en ligne

« [...] Favoriser la construction et la rénovation de bâtiments écologiques, écoénergétiques et durables tant au niveau résidentiel, commercial et autres (écoles, université, [...]) par des incitatifs financiers. » Répondant·e à la consultation en ligne

Diversifier l'offre de logements pour répondre aux besoins actuels et futurs

Les participantes et participants ont exprimé une forte adhésion à la nécessité de diversifier l'offre de logements afin de répondre aux besoins variés de la population, notamment dans un contexte de vieillissement démographique et de crise du logement. D'ailleurs, l'abordabilité est ressortie comme une préoccupation centrale lors des échanges.

Les personnes participantes insistent pour que la Ville adopte une posture proactive en favorisant des modèles comme les coopératives d'habitation, les logements sociaux ou les habitations intergénérationnelles. Certaines personnes ont également suggéré de mettre en place des mesures de soutien financier ciblé,

notamment pour encourager la création d'habitations intergénérationnelles.

Cette diversification souhaitée doit aussi inclure des logements adaptés et universellement accessibles. À ce titre, une large majorité des répondantes et répondants (91,5%) se disent favorables ou très favorables à l'intégration obligatoire de mesures d'accessibilité dans les bâtiments.

« Mini-maisons, ajout de maisons secondaires sur les terrains ayant déjà des maisons unifamiliales, coopératives d'habitation, quartiers avec installations communes (ex. : jardin commun, terrains de sport, tables à picnic, etc.) »

Répondant·e à la consultation en ligne

Revitalisation des milieux de vie

La densification du centre-ville de Rimouski est largement soutenue, notamment pour éviter l'étalement urbain, favoriser l'efficacité des services publics et améliorer l'accessibilité aux commerces et aux services par des modes de transport actif ou collectif. Pour qu'elle soit bien acceptée, cette croissance doit se faire en respectant le mode de vie des résidents actuels et en intégrant des éléments de mixité sociale.

Parmi les actions proposées par les personnes participantes figurent la réutilisation de bâtiments existants, la conversion de locaux vacants en logement, l'ajout de commerces en rez-de-chaussée avec des logements à l'étage et la densification ciblée de pôles commerciaux comme la Cité des achats. En somme, la densification doit s'inscrire dans une stratégie plus large de revitalisation des milieux de vie et d'optimisation du territoire bâti.

Autres propositions

- Protéger les paysages et les vues, notamment vers le fleuve, en intégrant des règles sur la hauteur des bâtiments selon le relief;
- Éviter les constructions hors échelle (ex. : résidences pour aînés de sept étages dans des quartiers résidentiels de faible hauteur);
- Soutenir une vision propre aux noyaux villageois, éviter que la densification y mène à un étalement urbain;

« Densifier en priorité le centre-ville. Densifier avec des logements sociaux et réellement abordables. Sortir les terrains du marché spéculatif, aider et encourager les organismes à le faire. Densifier avec des méthodes favorisant l'adaptation aux changements climatiques. » Répondant·e à la consultation en ligne

- Favoriser la rénovation et la revalorisation des habitations et des bâtiments déjà existants;
- Mettre en place des critères architecturaux renforcés dans les nouveaux développements résidentiels et harmoniser les nouveaux bâtiments avec l'architecture existante (matériaux, couleur des revêtements, etc.);
- Ajouter à la réglementation des considérations environnementales et écoénergétiques;

- Intégrer des espaces verts communs dans toute nouvelle construction résidentielle;
- Inclure des cases de stationnement dédiées à l'autopartage dans les nouveaux projets résidentiels;
- Réviser les normes de stationnement au centreville pour favoriser la construction sur les lots sous-utilisés.

« À mon avis, [les unités d'habitation accessoire] (UHA) sont une solution cruciale pour permettre aux personnes de rentabiliser l'espace disponible sur leur terrain privé, pour permettre aux jeunes familles de se loger et aux personnes plus âgées de partager leur espace. »

Répondant·e à la consultation en ligne



3.3 Environnement

3.3.1 La nature qui rassemble et renforce l'identité locale

À de nombreuses reprises, les participantes et participants ont souligné l'importance de la nature dans leur quotidien, ainsi que son rôle central dans l'identité collective de Rimouski. Un fort attachement a été exprimé envers des paysages emblématiques comme le fleuve Saint-Laurent et les boisés accessibles à proximité de leur domicile. Bien que ces espaces naturels soient grandement appréciés, plusieurs personnes habitant les quartiers urbains centraux ont exprimé un besoin accru de végétalisation, notamment pour atténuer les îlots de chaleur.

La valorisation et la protection des espaces naturels émergent comme une priorité pour les personnes participantes qui considèrent ces lieux comme essentiels pour les loisirs, la socialisation et la détente. Des inquiétudes ont aussi été soulevées face à la privatisation croissante de certains espaces naturels.

3.3.2 Priorités en matière d'initiatives environnementales

Sur un total de 922 répondantes et répondants, les initiatives environnementales jugées très prioritaires ou prioritaires sont, dans l'ordre, le verdissement des artères et des rues, l'aménagement d'espaces favorisant l'absorption de l'eau de pluie et l'amélioration de l'efficacité énergétique des maisons. La seule initiative qui est perçue comme étant moins prioritaire est l'intégration de fermettes en milieu urbain.

Niveau de priorité (très prioritaire et prioritaire) accordé par les répondant es aux initiatives environnementales suivantes :

83,2 %	Verdissement des artères ou des rues
82,1 %	Aménagement d'espaces qui absorbent de l'eau de pluie
81,3 %	Améliorer l'efficacité énergétique des maisons
80,6 %	Aménagement d'une forêt dont les arbres et les autres végétaux offrent une biodiversité
78,4 %	Favoriser la production d'aliments dans la ville (ex. : jardins communautaires ou collectifs)

Les résultats démontrent une forte adhésion des répondantes et répondants aux initiatives de verdissement et de protection de la biodiversité. En effet, plus de 80 % des personnes interrogées accordent un niveau de priorité élevé à ces actions. Ces résultats font écho aux priorités soulevées lors de la démarche *Rimouski2030*. Ce qui confirme que la qualité de vie à Rimouski s'inscrit dans une vision de préservation des écosystèmes et de résilience environnementale.

Lorsqu'on explore davantage les commentaires reçus liés à ce thème, on constate que l'intérêt marqué pour la production alimentaire en ville peut s'expliquer par la hausse du coût de la vie, le manque de commerces de proximité dans certains secteurs et la difficulté d'accès à des aliments frais.

De plus, la sensibilité des répondantes et répondants à l'efficacité énergétique des habitations ouvre la voie à des stratégies axées sur la sobriété énergétique.

« En aménageant son territoire de manière durable, on se tourne vers une sobriété énergétique. Ce qui suppose l'utilisation d'énergies renouvelables, mais aussi de réduction à la source. Que ce soit avec l'ensemble du parc immobilier de la ville, mais aussi du résidentiel et commercial. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Sur un total de 929 répondantes et répondants, l'action à privilégier pour atteindre les objectifs de la Politique de l'arbre est, dans l'ordre, le verdissement des artères ou des rues, la plantation d'arbres sur les terrains commerciaux et institutionnels et la plantation d'arbres dans les parcs et espaces verts existants.

La seule initiative qui est perçue comme étant moins intéressante est la plantation d'arbres sur les terrains privés.

Lorsque questionnés sur LA priorité (question à choix unique) à privilégier pour atteindre les objectifs de la Politique de l'arbre, les répondant·es choisissent :

34,2 % Verdissement des artères ou des rues

26,7 % Plantation d'arbres sur les terrains commerciaux et institutionnels

19,8% Plantation d'arbres dans les parcs existants

11,9 % Plantation d'arbres sur les terrains privés

« Tout nouveau développement doit conserver/créer des espaces verts. »

Répondant·e à la consultation en ligne



Lorsque l'on questionne spécifiquement les personnes participantes sur les moyens pour atteindre les objectifs de la Politique de l'arbre, le verdissement des artères et des rues se démarque encore une fois, suivi de la plantation d'arbres sur les terrains commerciaux et institutionnels. Ces résultats indiquent une préférence pour des interventions plus structurantes et menées dans les espaces publics, plutôt que pour des actions à l'échelle individuelle ou résidentielle.

Sur un total de 921 répondantes et répondants, l'action à prioriser lors d'investissements pour les espaces naturels de la ville est dans l'ordre, l'amélioration des espaces naturels existants en favorisant leur utilisation et leur accessibilité, suivi du rétablissement des milieux naturels pour préserver la biodiversité et de la création de nouveaux espaces naturels ou de nouveaux parcs dans les secteurs moins desservis.

La seule action qui est perçue comme étant moins prioritaire est de relier les espaces naturels entre eux pour assurer leur continuité.

Lorsque questionnés sur UNE action (question à choix unique) à prioriser lors d'investissements pour les espaces naturels de la ville, les répondant·es choisissent :

29,9 %	Amélioration des espaces naturels existants en favorisant leur utilisation et leur accessibilité
25,2 %	Rétablissement des milieux naturels pour préserver la biodiversité
22,8 %	Création de nouveaux espaces naturels ou de nouveaux parcs dans les secteurs moins desservis

assurer leur continuité

Relier les espaces naturels entre eux pour

Les quatre actions proposées pour orienter les investissements dans les espaces naturels obtiennent des taux d'appui élevés et relativement équilibrés, ce qui laisse entendre que les répondantes et répondants perçoivent ces mesures comme complémentaires plutôt que concurrentes. Lorsqu'on explore davantage les commentaires reçus liés à ce thème, on constate que la préservation des milieux naturels ressort également comme action à prioriser.

« Toutes ces propositions d'actions sont nécessaires et réalisables ensemble au même moment. Une combinaison de tout cela avec un plan d'ensemble et des objectifs annuels, aux 5 et aux 10 ans. La population pourra ainsi voir la ville devenir verte. »

Répondant·e à la consultation en ligne

VOTEPOUR.CA ______ RAPPORT DE CONSULTATION 32

3.3.3 Priorités quant aux énergies renouvelables

Lorsqu'on demande aux personnes participantes d'évaluer l'importance de divers facteurs liés au développement de projets d'énergies renouvelables, la majorité des éléments proposés sont considérés comme importants ou très importants par une grande proportion de participantes et participants.

Sur un total de 900 répondantes et répondants, les facteurs jugés très importants ou importants dans le cadre de potentiels projets de développement d'énergies renouvelables sont dans l'ordre, la consultation citoyenne (ex. : transparence du processus), les considérations environnementales (ex. : impact sur la biodiversité, pollution, etc.), la santé et la qualité de vie (ex. : impact sur la santé) et l'implantation des infrastructures (ex. : localisation).

Les facteurs légèrement moins priorisés sont les aspects réglementaires (ex. : cohérence avec les orientations existantes) et économiques (ex. : retombées financières pour la Ville de Rimouski).

Proportion de répondant·es ayant considéré les facteurs suivants comme étant très importants ou importants lors de potentiels projets de développement d'énergies renouvelables :

95,7 %	Consultation citoyenne
--------	------------------------

94,6 % Environnementaux

94,5 % Santé et qualité de vie

87.8% Implantation des infrastructures

83,1 % Réglementaires

75,6 % Économiques

Trois facteurs ressortent plus particulièrement. La consultation citoyenne obtient l'appui le plus élevé, ce qui reflète un besoin fort d'information, de transparence et de participation dans les processus décisionnels liés aux projets d'énergies renouvelables. Les considérations environnementales suivent de près. Ce résultat s'inscrit dans la continuité des différentes consultations, au cours desquelles la protection de l'environnement a régulièrement émergé comme une priorité centrale. Le facteur santé et qualité de vie obtient aussi un niveau de priorité élevé. Cela s'explique sans doute par le fait que ce facteur renvoie à des préoccupations qui peuvent avoir un impact direct sur la santé personnelle des personnes interrogées.

3.3.4 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent la volonté affirmée de préserver et mettre en valeur les milieux naturels, de créer plus d'espaces verts et d'accroître le verdissement, en particulier en zone urbaine. L'amélioration des accès aux parcs, plages et rivières est aussi perçue comme étant importante.

Une forte demande pour des actions environnementales ambitieuses

Pour faire face à l'ampleur des enjeux climatiques, les participantes et participants souhaitent voir une approche environnementale ambitieuse, structurante, adaptée aux particularités de chaque milieu tout en étant cohérente à l'échelle du territoire. Le centre-ville est vu comme un secteur prioritaire où il faut intervenir contre les îlots de chaleur à l'aide de mesures concrètes comme la déminéralisation, le verdissement ou l'aménagement de toitures végétalisées.

« Favoriser des pratiques pour la préservation de la biodiversité et la restauration des milieux dégradés. » Répondant·e à la consultation en ligne

Protéger les arbres matures et mieux encadrer la coupe

Pour les participantes et participants, la préservation des arbres matures contribue notamment à l'amélioration de la qualité de l'air, le maintien de la biodiversité et la réduction des îlots de chaleur.

Les personnes participantes proposent que la réglementation considère non seulement la hauteur, mais aussi le diamètre, l'âge et la valeur écologique des arbres. Plusieurs demandent un moratoire sur la coupe des milieux naturels, ainsi qu'un encadrement strict obligeant toute coupe à être compensée par une replantation équivalente.

« Protéger et entretenir le capital végétal existant! Protéger les arbres matures! Entamer un changement de culture dans la construction concernant la valeur d'un arbre mature versus le temps et l'entretien requis pour qu'un arbre grandisse dans un climat comme Rimouski. » Répondant·e à la consultation en ligne



VØTEPOUR,CA

Des rues résidentielles plus vertes

Les personnes participantes appuient grandement la plantation d'essences à haut feuillage dans les rues résidentielles. Cette proposition est étroitement liée à la protection des arbres existants et à la nécessité d'augmenter le couvert végétal sur l'ensemble du territoire urbain. Les participantes et participants insistent pour que cette obligation soit appliquée non seulement dans les nouveaux projets, mais aussi dans les rues existantes. L'usage d'espèces adaptées aux réalités locales est également recommandé, notamment des essences résistantes à la pollution pour les zones urbaines et des essences indigènes pour les secteurs ruraux. Des campagnes incitatives et des exemples inspirant la mise en œuvre par la Ville de Rimouski pourraient aussi encourager les citoyens à faire de la plantation sur leur propre terrain.

Verdir les stationnements pour lutter contre les îlots de chaleur

Les participantes et participants considèrent le verdissement des stationnements comme une mesure incontournable. Il y a même le désir d'aller plus loin en revoyant les normes de stationnement. Ce verdissement est vu à la fois comme un levier climatique, un geste d'équité sociale et une amélioration esthétique. Les personnes participantes souhaitent également que d'autres types d'espaces, comme les cours d'école, les terrains institutionnels ou les rues commerciales soient aussi visés.

Le stationnement de l'hôtel de ville est cité comme un lieu symbolique à transformer en priorité afin de montrer l'exemple.

Autres propositions

- Préserver les milieux naturels et réaliser un inventaire biophysique des derniers secteurs boisés;
- Créer et assurer l'entretien des espaces verts dans tous les quartiers. Il y a notamment le besoin d'avoir des parcs de quartier avec des aires de jeux 0-5 ans et des parcs à chien;
- Créer un arboretum nourricier et développer des jardins communautaires urbains avec des serres ou des vergers urbains;
- Créer un espace vert au centre-ville avec une vue sur le fleuve Saint-Laurent;
- Verdir les toits;
- Imposer des taxes sur les surfaces minéralisées;
- Verdir les rues et réduire la minéralisation des surfaces;
- Éviter l'installation de plates-bandes décoratives sans valeur ajoutée et l'élargissement excessif des bordures lorsque ces interventions n'améliorent ni la sécurité ni la convivialité de la rue;
- Verdir les cours d'école;
- Remplacer certaines surfaces minéralisées par des surfaces perméables pour aider la gestion des eaux pluviales ou mettre en place des parcs éponges;

- Modifier les règlements sur l'aménagement des façades de maison pour permettre les plantations variées;
- Lutter contre la pollution lumineuse et intégrer cette préoccupation dans l'éclairage public;
- Enfouir les fils électriques pour libérer l'espace aérien pour du verdissement;
- Taxer les ordures au poids;
- Accélérer le compostage municipal et viser la collecte des matières organiques pour tous;
- Intégrer des critères environnementaux dans les appels d'offres municipaux;
- Renforcer l'efficacité énergétique des bâtiments résidentiels, notamment par du soutien financier aux rénovations;

- Offrir un soutien financier pour l'installation de systèmes d'énergie renouvelable à usage résidentiel, tels que les panneaux solaires;
- Mettre en œuvre des mesures d'adaptation et d'atténuation aux changements climatiques.

« J'aimerais que le Plan d'urbanisme se penche également sur la question d'adaptation aux changements climatiques et à la résilience urbaine face aux aléas naturels du territoire [...] . » Répondant·e à la consultation en ligne



3.4 Commerce et zone commerciale

3.4.1 Une vitalité économique à préserver entre économie locale et pôles commerciaux

Les personnes participantes ont souligné l'importance de maintenir un équilibre entre les pôles commerciaux majeurs et l'économie de proximité. La rue Saint-Germain et la Cité des achats sont perçues comme des lieux complémentaires qui contribuent toutes deux à la vitalité économique de Rimouski.

Toutefois, plusieurs préoccupations ont été soulevées concernant le risque de dévitalisation du centre-ville. Des initiatives comme les Terrasses urbaines et le Marché public jouent donc un rôle important pour renforcer l'attrait du centre-ville. La croissance continue de la Cité des achats soulève aussi des inquiétudes liées à la congestion automobile et à la pollution. De plus, la proximité des zones industrielles et des quartiers résidentiels génère des conflits d'usages et des tensions.

Par ailleurs, plusieurs personnes participantes souhaitent voir une diversification de l'offre commerciale dans les milieux ruraux afin de mieux répondre aux besoins de proximité des communautés situées à l'extérieur des grands centres. Ce point est bien illustré alors qu'il y a un consensus des répondantes et répondants au maintien ou à l'ajout de commerces de proximité dans les milieux villageois. Finalement, le tourisme, particulièrement dans le secteur du Bic, est reconnu comme un levier économique majeur.

3.4.2 Priorités en matière de vitalité du centre-ville

Sur un total de 883 répondantes et répondants, les actions jugées très prioritaires ou prioritaires pour renforcer la vitalité du centre-ville de Rimouski sont, dans l'ordre, poursuivre les incitatifs favorisant l'achat local et la reconnaissance des commerces locaux, encourager la création de logements pour attirer davantage de résidentes et résidents ainsi que de réorienter le centre-ville pour mieux intégrer le fleuve.

À l'inverse, les actions les moins soutenues sont la limitation de la compétition commerciale avec d'autres secteurs de la ville et le développement d'infrastructures touristiques à proximité du centre-ville, notamment en matière d'hébergement touristique.

Proportion de répondant·es ayant considéré les actions suivantes comme étant très prioritaires ou prioritaires pour la vitalité du centre-ville :

- Poursuivre les incitatifs pour encourager l'achat local et à la reconnaissance des commerçants locaux

 78,9 % Encourager la création de logements au centre-ville pour attirer plus de résident·es

 76,6 % Réorientation du centre-ville pour mieux intégrer le fleuve
- 76,0 % Mettre en valeur le centre-ville par des améliorations esthétiques

VQTEPOUR.CA RAPPORT DE CONSULTATION

Les personnes participantes priorisent l'importance de soutenir les commerces locaux, notamment par le retour d'une épicerie, d'une succursale de la SAQ et d'une offre variée avec des horaires adaptés. Ce sont des actions concrètes pour relancer l'économie du centre-ville tout en renforçant le sentiment d'appartenance et la fréquentation quotidienne du secteur. Elles priorisent également l'ajout de logements au centre-ville. Cette densification pourrait répondre à deux objectifs à la fois, soit de répondre au besoin en logement tout en contribuant à animer et faire vivre l'activité commerciale du centre-ville au quotidien.

Finalement, la réorientation du centre-ville vers le fleuve est une priorité pour trois personnes sur quatre. Plusieurs participantes et participants soulignent que le manque d'accès direct au fleuve crée une coupure dans l'expérience du centre-ville. Pour y remédier, l'amélioration de la continuité entre les espaces publics, notamment en renforçant les liens piétons avec la Promenade de la mer, est jugée essentielle pour valoriser le paysage et l'identité maritime de la ville. Cela inclut la prise en compte des "chemins de désirs", soit les parcours spontanément empruntés par les piétons, qui révèlent les besoins réels de déplacement à travers les espaces urbains. Quant à l'amélioration de l'aspect esthétique du centre-ville, cette proposition est fréquemment évoquée en lien avec le désir de renforcer le lien affectif entre le centre-ville et le fleuve. Une véritable synergie se dégage entre ces deux propositions d'aménagement.

« Aménager le trop grand stationnement devant la salle [DESJARDINS-TELUS] de façon à verdir l'endroit et à relier les « deux » centres-villes. Mieux relier la Promenade [de la mer] avec le centre-ville. » Répondant·e à la consultation en ligne

Faire du centre-ville un lieu vivant et accueillant

Pour transformer le centre-ville en véritable milieu de vie, les personnes participantes proposent d'y maintenir une programmation culturelle continue, incluant un marché public, des terrasses animées, des spectacles, des festivals et du cinéma en plein air. Ces activités contribueraient à renforcer les liens sociaux. Le verdissement accru, l'ajout de mobilier urbain et l'amélioration générale des espaces publics sont également considérés comme des priorités pour en faire un espace agréable et inclusif.

Quant au développement touristique, il est vu comme un levier intéressant, mais secondaire. Les répondantes et répondants estiment que la revitalisation du centre-ville doit d'abord et avant tout reposer sur les besoins des résidentes et résidents, et non sur des aménagements pensés pour les visiteurs.

« Rues piétonnes et vertes, faire du centre-ville un lieu où on aime circuler, flâner, se traîner les pieds d'un commerçant à l'autre, sans voitures autour. » Répondant·e à la consultation en ligne

VOTEPOUR.CA _____ RAPPORT DE CONSULTATION 38

Réduire l'espace pour les voitures et miser sur les transports collectifs

Les personnes répondantes souhaitent réduire l'emprise de l'automobile et du stationnement afin de libérer de l'espace pour des rues piétonnes et des usages plus conviviaux. En complémentarité, elles proposent d'avoir un transport collectif plus fréquent, accessible et attrayant ainsi que la création de navettes avec stationnements incitatifs en périphérie.

« Assurer un service de navette qui se rend au centreville très rapidement et efficacement [...]. » Répondant·e à la consultation en ligne



Une dynamique commerciale à équilibrer

La concurrence entre le centre-ville et les autres pôles commerciaux est perçue de manière nuancée. Il est possible que les répondantes et répondants apprécient l'offre disponible dans les pôles commerciaux autres que celui du centre-ville. Ces personnes ne désirent donc pas en restreindre le développement. Leur position pourrait aussi refléter une volonté de revitaliser le centre-ville en misant sur ses forces propres plutôt qu'en tentant de freiner la concurrence extérieure.

« [...] inciter les commerces à s'installer ou rester au centre-ville, sensibilisation / négociation avec les propriétaires immobiliers pour limiter le coût des loyers des espaces commerciaux, braderie sur St-Germain pour que les commerces se mettent en valeur. » Répondant·e à la consultation en ligne

3.4.3 Commerces de proximité dans les milieux villageois

Une très large majorité des répondantes et répondants (90,9%) se dit favorable ou très favorable au maintien ou à l'ajout de commerces de proximité dans les milieux villageois. Plusieurs soulignent l'importance des commerces de proximité, tant dans les milieux villageois que dans d'autres secteurs, afin de soutenir la vitalité locale, de réduire les déplacements quotidiens et de la dépendance des milieux périphériques aux quartiers centraux.

« Inciter l'implantation de commerces de proximité : épiceries, dépanneur avec offre alimentaire, assurer un équilibre entre l'accessibilité en voiture (stationnements) et le transport actif (sécurité des cyclistes et des piétons). »

Répondant·e à la consultation en ligne

Les répondantes et répondants expriment un fort besoin de commerces alimentaires de base, de commerces de proximité et de services essentiels dans tous les quartiers, en particulier ceux éloignés du centre-ville. Dans certains secteurs, on parle même de désert alimentaire. Quant aux résidentes et résidents des quartiers centraux, ils souhaitent améliorer la diversité et la pérennité de l'offre existante.

« Café ou petit restaurant pour regrouper les résidents du quartier [...]. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Le besoin de lieux partagés, accessibles et rassembleurs revient fréquemment. Les personnes participantes expriment le désir de disposer d'endroits où l'on peut se croiser, discuter, se retrouver, créer du lien social et organiser des activités. Ces lieux sont perçus comme essentiels pour renforcer le sentiment d'appartenance, dynamiser la vie locale et favoriser une cohésion de quartier.

« Le terrain de balle est utilisé comme terrain de soccer, comme parc à chiens, etc. Il faudrait soit lui redonner sa vocation [...] ou encore profiter de ce terrain pour y faire autre chose qui ne se fait pas ailleurs. [...] »

Répondant·e à la consultation en ligne

Plusieurs propositions visent aussi la requalification de lieux existants pour en faire des espaces de services ou de loisirs. Enfin, plusieurs personnes participantes souhaitent améliorer l'accessibilité aux commerces et services de proximité en transport actif.

3.4.4 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent le besoin de lieux de rencontres et de commerces de proximité, notamment pour assurer la vitalité tant du centre-ville de Rimouski que des milieux villageois. Par ailleurs, il y a un désir de protéger et d'enrichir l'offre d'activités culturelles, sportives et de loisirs dans tous les secteurs.

Renforcer l'identité du centre-ville par la création d'une ambiance distinctive

Les participants aux ateliers accueillent favorablement l'idée de faire des aménagements esthétiques et conviviaux au centre-ville, à condition que cela s'inscrive dans une stratégie de revitalisation plus large et structurante. Il est souligné que l'embellissement ne suffit pas à lui seul à dynamiser un milieu de vie. Une ambiance agréable doit être soutenue par des services de proximité, tels qu'une épicerie, des commerces essentiels et lieux de rencontre, ainsi qu'une planification qui évite la gentrification. Il est proposé de s'inspirer des éléments identitaires de la région, comme le patrimoine maritime (la brume, les couleurs naturelles, etc.) pour guider les choix de matériaux et inspirer le design du mobilier.



Autres propositions

- Revitaliser le centre-ville en proposant notamment des activités, des placettes et des terrasses;
- Offrir des activités en soirée au marché public (animation, éclairage chaleureux, etc.);
- Créer des liens physiques et visuels entre le centre-ville et le fleuve Saint-Laurent;
- Réduire l'espace dédié à la voiture au centreville au profit de rues piétonnes et de l'accès au fleuve;
- Favoriser, au centre-ville, les terrasses avec vue sur le fleuve, y compris sur les toits;
- Favoriser l'installation de services de proximité essentiels (pharmacie, clinique, SAQ, quincaillerie) dans tous les quartiers;
- Favoriser la mise en marché directe des produits agricoles locaux sans surcharger les exigences réglementaires;
- Diversifier l'offre commerciale et culturelle (ex. : maison de la culture, petite salle de cinéma) et mettre en valeur les lieux culturels existants;
- Utiliser plus efficacement l'espace de la Cité des achats par de l'ajout de logements, du verdissement et des infrastructures pour piétons et cyclistes;
- Réviser les critères d'aménagement des parcs industriels pour accueillir une plus grande variété d'entreprises;
- Réglementer l'intensité lumineuse des commerces et concessionnaires automobiles la nuit.

3.5 Transport et déplacement

Les habitudes de déplacement à Rimouski varient en fonction des saisons, des moments de la journée et des lieux de résidence. Les participantes et participants ont mentionné qu'en été, les modes actifs, comme la marche ou le vélo, gagnent en popularité, notamment pour les trajets liés aux loisirs, comme les promenades en fin de journée pour admirer le coucher de soleil. Toutefois, en hiver, la voiture devient pour plusieurs le principal moyen de transport en raison des conditions climatiques. Les résidentes et résidents des secteurs périphériques et ruraux ont mentionné que, de manière générale, l'automobile demeure le mode de déplacement dominant, surtout lorsque les distances et le manque d'alternatives rendent son usage quasi incontournable.

3.5.1 L'intérêt et priorités pour les déplacements actifs

Les modes de transport actifs, tels que la marche et le vélo, sont largement valorisés par les personnes participantes pour les déplacements courts et de proximité ainsi que dans les secteurs où les services et lieux d'intérêt sont facilement accessibles. Par ailleurs, ces modes de déplacement sont perçus comme essentiels pour favoriser un mode de vie sain et une mobilité durable à Rimouski.

Cependant, l'analyse des réponses révèle que plusieurs freins limitent leur utilisation, notamment dans les quartiers périphériques. Les participantes et participants ont mentionné le manque de continuité des pistes cyclables et des trottoirs, ainsi que des problèmes d'éclairage, de sécurité et d'entretien. Ces obstacles nuisent à la fluidité et à la sécurité des déplacements actifs, soulignant la nécessité d'améliorer ces infrastructures pour encourager davantage leur usage au quotidien.

Les répondantes et répondants soulignent avant tout le besoin d'infrastructures cyclables et piétonnes continues, sécurisées et bien entretenues, en particulier pour les enfants et les personnes âgées. La distance pour se rendre aux commerces et services est également un frein au transport actif. Plusieurs marcheraient ou pédaleraient davantage si les commerces, les écoles ou les lieux de travail étaient plus accessibles.

« Plus de passage piéton et de trottoirs facilement praticables [...]. » Répondant·e à la consultation en ligne

« Pour les vélos : le plus possible de voies réservées, le plus loin possible des automobiles. »

Répondant·e à la consultation en ligne

« Si j'avais une épicerie à 5 minutes à pied. » Répondant·e à la consultation en ligne

VOTEPOUR.CA ______ RAPPORT DE CONSULTATION 42

Réduire la circulation automobile et apaiser les rues encouragerait aussi les déplacements actifs. Des motivations personnelles, telles que la santé, le plaisir ou faire des économies ainsi que des motivations écologiques sont également mentionnées.

« Améliorer la sécurité pour les déplacements actifs, en révisant les aménagements routiers (stationnement, stop, élargissement des trottoirs). » Répondant·e à la consultation en ligne

« Pour me mettre en forme et réduire mon empreinte carbone. »

Répondant·e à la consultation en ligne

D'autres éléments comme l'ombrage, le mobilier urbain ou le stationnement sécurisé pour les vélos sont mentionnés, bien que jugés moins prioritaires par les répondantes et répondants. Quelques personnes proposent aussi des incitatifs, comme l'aide à l'achat de vélos électriques ou des systèmes de vélos en libre-service pour encourager les déplacements actifs.

« Bancs pour les gens âgés le long du parcours. » Répondant·e à la consultation en ligne

> « Des endroits pour s'arrêter à l'ombre. » Répondant·e à la consultation en ligne

3.5.2 Priorités en matière d'aménagements du réseau cyclable

Sur un total de 861 répondantes et répondants, les aménagements du réseau cyclable jugés très prioritaires ou prioritaires sont dans l'ordre, l'amélioration de la sécurité du réseau, l'entretien régulier des pistes cyclables, l'installation de stationnements pour vélos à proximité des lieux de destination et la création de pistes cyclables aussi directes que possible.

À l'inverse, les aménagements les moins priorisés sont la réduction de l'exposition aux intempéries, la mise en place d'un système de vélos électriques en libre-service et l'amélioration de l'expérience globale sur le réseau cyclable.

Proportion de répondant·es ayant considéré les aménagements du réseau cyclable suivants comme étant très prioritaires ou prioritaires :

84,8 %	Améliorer la sécurité (ex. : éclairage, voie réservée, etc.)
81,8 %	Assurer un entretien régulier
72,8 %	Installer des stationnements pour vélos près des lieux de destination
71,4 %	Créer des pistes cyclables aussi directes que possible (ex. : lignes droites, raccourcis, etc.)
52,0 %	Améliorer l'expérience globale (ex. : ajouter de la végétation de long des pistes cyclables)
44,4 %	Mettre en place un système de vélos électriques en libre-service
31,6 %	Réduire l'exposition aux intempéries (ex. : protéger les pistes cyclables du vent)

VØTEPOUR,CA

Les priorités des répondantes et répondants apparaissent clairement, en particulier en ce qui concerne l'entretien du réseau cyclable existant, la sécurité des déplacements et le déploiement du réseau à l'échelle du territoire. Dans l'ensemble, cela suggère que les efforts devraient d'abord porter sur le déploiement d'un réseau cyclable fonctionnel et bien structuré avant de se concentrer sur des aspects liés au confort ou à l'esthétique.

La priorité d'améliorer la sécurité du réseau peut aussi être liée à la volonté d'encourager une plus grande utilisation du vélo en rendant les déplacements plus rassurants. Par ailleurs, un bon entretien du réseau cyclable est perçu non seulement comme un enjeu de sécurité, mais aussi de crédibilité du vélo comme véritable mode de transport. Cela reflète l'importance d'un réseau cyclable fonctionnel, sécuritaire et praticable en tout temps.

3.5.3 Transport collectif, une volonté freinée par les limites du service

Bien que perçu comme un mode de déplacement sécuritaire, le transport en commun à Rimouski est jugé insuffisant en raison de la couverture du territoire, de la fréquence des passages et des plages horaires offertes. Ces lacunes s'appliquent également au service de taxibus, dont l'horaire et la complexité du fonctionnement constituent des obstacles à son utilisation.

Plusieurs participantes et participants ont exprimé leur volonté d'opter pour le transport en commun, mais soulignent que l'offre actuelle ne permet pas d'en faire une réelle alternative à la voiture. La distance importante entre certains domiciles et les arrêts d'autobus, qui demandent parfois plus de 15 minutes de marche, ainsi que des trajets en boucle qui doublent le temps de déplacement à l'aller par rapport au retour, limitent considérablement l'usage du service.

3.5.4 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent l'envie d'intégrer les transports actifs au quotidien. Cependant, des préoccupations demeurent concernant la sécurité, la disponibilité et l'efficacité des infrastructures de transport actif.

Un réseau cyclable structurant et sécuritaire

La création d'un réseau cyclable accessible, sécuritaire et connecté ressort comme le choix principal des participantes et participants. Ceux-ci souhaitent des pistes cyclables utilisables en toutes saisons, bien intégrées aux quartiers résidentiels et connectées aux écoles, commerces et services. L'objectif d'avoir un accès à moins de 400 mètres de chaque résidence est jugé pertinent, bien que difficile à atteindre dans les secteurs moins denses.

Les participants proposent aussi l'installation d'abris et de supports à vélos dans des endroits stratégiques afin d'encourager un usage quotidien. L'accessibilité toute l'année a été fréquemment mentionnée, notamment par des propositions de déneigement du réseau. La distinction entre les usages touristiques et utilitaires des pistes cyclables est aussi souhaitée.

« Des pistes cyclables mieux connectées et déneigées en hiver. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Des quartiers plus sécuritaires et conviviaux

L'abaissement de la vitesse automobile fait consensus comme mesure prioritaire pour améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les rues résidentielles. Une limite de 30 km/h est largement recommandée, accompagnée de mesures physiques de ralentissement, telles que des dos d'âne, des îlots centraux de verdure ou des rondspoints, tout en s'assurant de réduire les contraintes lors de l'entretien des aménagements tel que le déneigement. Les participants souhaitent que ces aménagements favorisent un partage sécuritaire de la route et permettent, notamment, aux enfants de jouer dans la rue de façon sécurisée.

« Penser davantage à la sécurité des enfants dans les secteurs résidentiels. Les voitures roulent très vite dans les rues et aux abords des écoles. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Si les trottoirs sont reconnus comme nécessaires, plusieurs personnes participantes préfèrent des solutions plus souples ou économiques dans les zones où la construction de trottoirs serait trop coûteuse ou inadaptée. Les propositions incluent les rues partagées, des rues plus étroites ou encore, le réaménagement de la chaussée existante pour y intégrer des voies dédiées aux piétons et aux cyclistes.

« Davantage de traverses pour piétons, meilleure signalisation de ces traverses. Augmenter la sécurité des piétons, surtout l'hiver où de nombreux conducteurs ne tiennent pas compte des traverses. » Répondant·e à la consultation en ligne

Un transport collectif plus inclusif, fréquent et accessible

L'amélioration globale du transport en commun est identifiée comme un levier essentiel pour réduire la dépendance à l'auto solo. Si les personnes participantes comprennent l'intérêt de privilégier les grandes artères pour accélérer les trajets et couvrir un plus vaste territoire, elles insistent pour que l'accessibilité locale ne soit pas négligée. Cette préoccupation est particulièrement marquée pour les personnes âgées et à mobilité réduite, qui ont besoin d'arrêts plus proches de leur domicile et lieux d'intérêt. Dans les milieux ruraux, l'éloignement des grandes artères par rapport aux résidences rend aussi cette question cruciale afin d'assurer une desserte optimale.

Les participantes et participants suggèrent donc de combiner rapidité et proximité, en ajustant les circuits selon les besoins des secteurs. Une amélioration de la fréquence des passages est fortement demandée, surtout en soirée et les fins de semaine. Certains suggèrent aussi de permettre le transport des vélos dans les autobus et les taxi-bus afin d'encourager l'intermodalité.

« Des bus aux 15 minutes jusqu'à 23 h, même le weekend. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Des propositions concrètes incluent l'ajout d'abris d'autobus, une meilleure signalisation des arrêts, l'entretien hivernal des arrêts et une communication plus claire des changements de parcours. Une consultation plus soutenue des usagers (étudiants, aînés, nouveaux arrivants) est également suggérée, de même qu'une réflexion sur la gratuité partielle du service pour les personnes à faible revenu.

« Continuer la densification des quartiers et améliorer la fréquence et la quantité du transport collectif intra et inter quartiers. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Réduire l'incitation à l'usage de la voiture

Dans une optique de transition écologique, une variété d'actions doit être mise en place pour favoriser la diminution de l'usage de la voiture. Plusieurs participants souhaitent une réduction de l'offre de stationnement, notamment en diminuant le

nombre minimal de places de stationnement exigées dans les nouvelles constructions. Cette réduction devrait s'accompagner de l'augmentation du service de transport collectif et de l'amélioration de la sécurité pour encourager les déplacements actifs.

Repenser l'aménagement de la route 132 au centre-ville

Il est proposé d'aménager deux voies dédiées aux voitures du côté du centre-ville et de réserver les voies côté fleuve à des espaces verts et au transport actif et collectif en maintenant la piste cyclable et en incluant deux voies réservées aux autobus (une en chaque sens). Les aménagements pourraient aussi inclure du mobilier urbain et un important verdissement pour offrir une protection contre le vent. Cette reconfiguration viserait à favoriser le transport actif, offrir une meilleure vue sur le fleuve et contribuer à la transition hors de la dépendance à la voiture.



« Fermer les voies directions ouest du boulevard près du fleuve et remplacer cet espace par une zone piétonne, culturelle, donc touristique. C'est pas important d'avoir la vue sur le fleuve à partir de la 2e rue, si on peut y avoir accès directement et avec une connexion émotionnelle, sans voitures, sans pollution sonore et visuelle, à partir de la promenade. Vous voulez investir dans le tourisme, la culture, dynamiser le centre-ville, en environnement, et en santé? Investissez dans un bord de fleuve sans voitures. C'est un 5 en 1. » Répondant·e à la consultation en ligne

Autres propositions

- Penser le financement des aménagements et infrastructures selon une logique de mutualisation des bénéfices, car les retombées directes et indirectes des projets dépassent souvent les seuls lots contigus et bénéficient à l'ensemble du quartier;
- Accroître la fréquence des autobus et augmenter les plages horaires;
- Développer des liaisons d'autobus directes entre les différents quartiers pour faciliter les déplacements sans correspondance;
- Optimiser le passage des autobus scolaires sous-utilisés pour desservir les noyaux villageois en transport collectif;
- Développer une offre de transport intermunicipale à l'échelle de la MRC;
- Favoriser l'autopartage et réduire la flotte de voitures individuelles;

- Uniformiser la signalisation routière sur l'ensemble du territoire;
- Sécuriser les parcours piétons avec des traverses surélevées, des trottoirs larges et des rues piétonnes temporaires;
- Sécuriser les déplacements piétons en hiver par des trottoirs déneigés et sablés;
- Ajouter de la végétation dans les rues résidentielles pour améliorer l'expérience de marche;
- Créer un réseau cyclable continu et protégé avec des voies quatre-saisons et des stationnements pour vélos.

3.6 Stationnement

Les positions citoyennes concernant le stationnement révèlent des opinions contrastées, parfois divergentes, illustrant bien les tensions entre l'accessibilité, la dynamisation du centre-ville et la transition vers une mobilité plus durable. Ce clivage souligne la nécessité de trouver un équilibre entre les usages actuels de l'automobile et les ambitions de transformation du cadre urbain vers une meilleure mobilité durable.

Alors que plusieurs participantes et participants veulent grandement diminuer le nombre de stationnements, d'autres soulignent tout de même l'importance du stationnement dans leur vie quotidienne, en particulier au centre-ville. Au-delà de la quantité, la qualité et la sécurité des aménagements ont également été discutées.

3.6.1 Sécurité et qualité des aménagements

La sécurité des stationnements a été soulevée comme une préoccupation par plusieurs participantes et participants. Certains soulignent un manque d'éclairage adéquat dans les stationnements, ce qui nuit à la visibilité et au sentiment de sécurité. D'autres mentionnent un trop fort éclairage de certains stationnements, notamment commerciaux, causant de la pollution lumineuse.

Par ailleurs, le stationnement en diagonale sur la rue Saint-Germain est considéré comme étant problématique, car il réduit la visibilité pour les automobilistes, ce qui a pour effet de possiblement mettre en danger les cyclistes qui circulent sur la rue.

3.6.2 Priorités en matière d'optimisation du stationnement

Sur un total de 864 répondantes et répondants, les mesures jugées les plus favorables pour optimiser le stationnement sont, dans l'ordre, favoriser la collaboration entre propriétaires pour le partage des aires de stationnement selon les horaires d'utilisation, améliorer l'offre en transport actif et collectif afin de libérer des places près des commerces et l'instauration de zones de stationnement à durée limitée (90 ou 120 minutes) dans les rues du centre-ville.

L'amélioration de la signalisation des aires de stationnement publiques est cependant peu perçue comme permettant d'optimiser le stationnement.

Proportion de répondant es fortement ou plutôt en accord avec les énoncés suivants visant à optimiser le stationnement :

- 91,7 % Favoriser la collaboration entre propriétaires pour partager les aires de stationnement selon les horaires d'utilisation
- 85,5 % Améliorer l'offre en transport actif et collectif pour libérer des places de stationnement près des commerces
- 78,2 % Déterminer des zones de stationnement à durée limitée (90 ou 120 minutes) dans les rues du centre-ville
- 63,1% Amélioration de la signalisation des aires de stationnement publiques

La plupart des propositions visant à optimiser le stationnement ont suscité un appui de la part des répondantes et répondants, ce qui révèle une volonté partagée de repenser la gestion du stationnement, notamment au centre-ville. Parmi les mesures proposées, la mise en commun des aires de stationnement entre propriétaires ressort comme la plus populaire. Cette solution peut être perçue comme simple et rapide à implanter, puisqu'elle repose sur une meilleure utilisation des infrastructures déjà en place.

Par ailleurs, plusieurs répondantes et répondants voient dans l'amélioration du transport actif et collectif un levier stratégique pour réduire la pression sur le stationnement et limiter la dépendance à l'automobile, tout en favorisant l'accès aux commerces.



3.6.3 Pistes de solution proposées

Les pistes de solution proposées en lien avec le stationnement par les personnes participantes durant la démarche de consultation rappellent les divisions sur le sujet.

Nombre de places de stationnement

Les avis sont partagés quant aux besoins en matière de stationnement. D'un côté, plusieurs participantes et participants soulignent l'importance de maintenir, voire d'augmenter, le nombre de places disponibles au centre-ville afin de soutenir la fréquentation des commerces et répondre aux besoins de certains usagers, notamment les personnes à mobilité réduite ou les visiteurs. Le manque de stationnement à proximité de lieux très fréquentés a d'ailleurs été mentionné à plusieurs reprises. Certaines personnes considèrent même que le retrait de places de stationnement pour faire place à des pistes cyclables nuit à l'accessibilité du centre-ville.

D'autres personnes disent préférer se stationner sur les rues périphériques du centre-ville et effectuer leurs déplacements à pied une fois sur place, illustrant une volonté de concilier accessibilité automobile et mobilité active.

Finalement, plusieurs voix demandent une réduction des espaces de stationnement, au profit d'espaces verts ou d'aménagements piétons, tout en maintenant un certain accès pour les personnes à mobilité réduite. Mentionnant que la diminution des espaces de stationnement permettrait de limiter les îlots de chaleur, d'encourager les déplacements actifs et de verdir les milieux urbains.

« Ne pas verdir le stationnement de la Place des Anciens Combattants. Il manque cruellement de stationnement au centre-ville. »

Répondant·e à la consultation en ligne

« Très important : réduire les superficies dédiées au stationnement dans le centre-ville et le Smart Center afin de réduire les îlots de chaleur et réduire les surfaces imperméables. »

Répondant·e à la consultation en ligne

Gratuité ou réduction des frais de stationnement

De nombreuses personnes participantes souhaitent que le stationnement au centre-ville soit gratuit ou que les coûts soient réduits, afin d'encourager les visites ponctuelles et de stimuler l'achat local. Certaines personnes suggèrent également d'uniformiser les zones tarifaires pour améliorer la clarté du système. Par ailleurs, plusieurs proposent d'allonger la période de gratuité au centre-ville à trente minutes, plutôt que les quinze minutes actuellement en vigueur, afin de permettre des

arrêts de courte durée, notamment pour effectuer quelques achats rapides sans contrainte.

« Pensez à conserver ou améliorer le stationnement au centre-ville, beaucoup de gens de l'extérieur viennent profiter de nos commerces et ne prendront pas les pistes cyclables. Si le stationnement n'est pas accessible, ils vont aller seulement dans le coin du Walmart et le centre-ville en souffrira. [...] »

Répondant·e à la consultation en ligne

Centralisation et optimisation des aires de stationnement existantes

Les répondantes et répondants suggèrent de revoir l'offre de stationnement au centre-ville, en équilibrant les besoins des résidents, des commerçants et des visiteurs. Ils suggèrent aussi de mieux gérer les stationnements qui existent déjà en regroupant, mutualisant ou optimisant les aires de stationnements actuels sans en créer de nouveaux.

« Regrouper les stationnements dans un même secteur et indiquer clairement leur accès. » Répondant·e à la consultation en ligne

« Stationnements payants concentrés, mais moins d'espace perdu. »

Répondant·e à la consultation en ligne

VOTEPOUR.CA ______ RAPPORT DE CONSULTATION 50

Navettes et stationnements incitatifs

Les personnes participantes suggèrent la mise en place de navettes afin de réduire le nombre et le passage d'automobiles dans le centre-ville. Il est aussi suggéré de créer des stationnements incitatifs à la périphérie de la ville ou près du centre-ville pour favoriser le covoiturage et les déplacements collectifs vers le centre.

« Il ne faudrait surtout pas ajouter du stationnement à l'infini, il faut absolument miser sur le transport actif et collectif. Pourquoi pas mettre en place une navette haute fréquence qui permettrait aux gens de laisser leur voiture en périphérie, de se rendre au centre-ville en navette et de se déplacer dans le centre-ville en navette. » Répondant·e à la consultation en ligne

Aménagements de stationnements durables

Des propositions ont été formulées pour faire évoluer les stationnements traditionnels, qu'ils soient publics ou privés, vers des aménagements plus écologiques et durables. Plusieurs participantes et participants recommandent l'ajout de végétation, ainsi que d'infrastructures adaptées aux piétons et aux cyclistes pour les grands stationnements, comme celui de la Cité des achats. Afin d'accélérer cette transition, il est suggéré que la Ville de Rimouski mette en place des incitatifs financiers pour soutenir les propriétaires dans la transformation de leurs stationnements vers des aménagements végétalisés et perméables.

« Des aménagements plus simples comme élargir des trottoirs et ajouter des arbres ou arbustes autour du stationnement des vétérans pourraient satisfaire tous nos besoins : verdure et stationnement permettant de venir au centre-ville à tous ceux dont les transports en commun ne conviennent pas. »

Répondant·e à la consultation en ligne



Une réglementation du stationnement plus flexible

Plusieurs personnes participantes suggèrent d'assouplir la réglementation municipale afin de permettre une utilisation plus flexible des stationnements, notamment en période hivernale ou lors d'événements particuliers.

Une signalisation claire

Les personnes participantes proposent d'implanter une signalisation plus claire concernant les règles de stationnement et la disponibilité des espaces. Cette mesure permettrait de simplifier l'accès à l'information pour les usagers et d'optimiser la gestion des déplacements en rendant plus visibles les diverses options existantes.

Des stationnements souterrains intégrés aux nouvelles constructions

De nombreuses personnes participantes suggèrent d'intégrer dans les nouveaux bâtiments des espaces de stationnements souterrains. Cette solution est perçue comme avantageuse puisqu'elle permet de réduire l'emprise au sol, de limiter les îlots de chaleur et de préserver l'esthétique du paysage urbain, tout en répondant de façon efficace aux besoins en stationnement.

« Prioriser les stationnements souterrains pour libérer de l'espace en surface pour de la densification et des espaces verts. »

Répondant·e à la consultation en ligne



04

Conclusion



Vers l'adoption du Plan d'urbanisme et de mobilité durable de la ville de Rimouski Une démarche participative appréciée

Les activités de consultation menées dans le cadre de la révision du Plan d'urbanisme et de mobilité durable ont suscité un haut taux de satisfaction parmi les participantes et participants. Les activités ont permis de faire émerger des priorités communes et de nombreuses propositions constructives pour l'avenir de la ville de Rimouski. Certaines personnes ont d'ailleurs exprimé le désir de bénéficier de plus d'occasions d'échanges directs avec les élu·es et les professionnel·les municipaux.

Les prochaines étapes

La révision du Plan d'urbanisme et de mobilité durable se poursuivra avec la présentation et l'adoption du nouveau plan en 2026. Des assemblées publiques de consultation seront alors organisées afin de permettre à la population de prendre connaissance des orientations proposées et du contenu du futur Plan d'urbanisme et de mobilité durable.

Il est également possible de suivre l'évolution du projet, de consulter les documents produits et de transmettre des commentaires en tout temps en visitant le : <u>rimouski.ca/planurbanisme</u>.





VOTEPOUR.CA