VILLE DE QUÉBEC

RÈGLEMENT R.V.Q. 990

RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

MISE EN GARDE : La présente codification n'a pas la valeur d'un texte officiel. Il faut donc se référer aux règlements originaux et à leurs règlements de modification.

Avis de motion donné le 30 mai 2005
Adopté le 20 juin 2005
En vigueur le 9 août 2005

MODIFIÉ PAR :

Règlement	**Adopté**	**Commentaires**
R.V.Q. 1066	2005-10-03	En vigueur le 2005-11-07
REGVSAD-2006-010	2006-05-01	En vigueur le 2006-09-06
REGVSAD-2006-023	2006-07-07	En vigueur le 2006-10-18 Modifié le plan - Densité de commerce de vente au détail
REGVSAD-2007-061	2007-12-17	En vigueur 2008-03-05 Agrandissement de l'aire d'affectation mixte dans le secteur de l'Hêtrière
REGVSAD-2008-106	2008-06-16	En vigueur le 2009-03-27 Modification plan des grandes affectations du sol, Densité de commerce au détail et Densité d'administration et service
REGVSAD-2009-158	2009-07-20	En vigueur le 2009-09-28 Ajout de l'annexe 1 – Campus intercommunautaires
REGVSAD-2011-273	2011-09-12	En vigueur le 2011-11-10 Ajout de l'annexe 2 - PPU
REGVSAD-2011-285	2012-02-06	En vigueur le 2012-04-05 Ajout de l'annexe 1-A
REGVSAD-2012-316	2012-05-07	En vigueur le 2012-07-12 Modification plan des grandes affectations du sol – Aires d'affectation résidentielle rurale et agroforestière
REGVSAD-2015-438	2015-03-18	En vigueur le 2015-06-03 Modification plan des grandes affectations du sol – Aire d'affectation résidentielle rurale
REGVSAD-2015-448	2015-06-17	En vigueur 2015-09-23
REGVSAD-2015-450	2015-08-26	En vigueur 2015-10-28 Modification – Annexe 1-A
2016-475	2016-04-05	En vigueur le 2016-05-18 Modification – plan des grandes affectations au sol – Aire d'affectation Résidentielle - rurale
2016-502	2016-10-04	En vigueur le 2017-01-18

2019-580	2019-03-19	En vigueur le 2019-05-10 Modification – Aire de grande affection « Résidentielle-urbain »

NOTES EXPLICATIVES

Ce règlement a pour objet de mettre en vigueur, sur le territoire de la ville, le Plan directeur d'aménagement et de développement.

Le Plan directeur d'aménagement et de développement de la ville constitue le plan d'urbanisme de la ville mais il a également pour fonction de déterminer les grandes lignes des orientations futures de la ville en matière d'aménagement et de développement de son territoire.

Le Plan directeur d'aménagement et de développement propose certains moyens, objectifs et stratégies visant l'atteinte des orientations d'aménagement et de développement de la ville ainsi identifiées.

Ce règlement abroge les règlements sur les plans d'urbanisme des anciennes villes.

RÈGLEMENT R.V.Q. 990

RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

LA VILLE DE QUÉBEC, PAR LE CONSEIL DE LA VILLE, DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

1. Le Plan directeur d'aménagement et de développement de l'annexe I du présent règlement est adopté.

2. Le *Règlement numéro V-845-85 « concernant l'adoption du plan d'urbanisme et du programme particulier d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de L'Ancienne-Lorette sont abrogés.

3. Le *Règlement numéro 87-804 « relatif au plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Beauport sont abrogés.

4. Le *Règlement numéro 883-87 « adoptant le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Cap-Rouge sont abrogés.

5. Le *Règlement numéro 94-2720 « plan directeur d'aménagement et de développement »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Charlesbourg sont abrogés.

6. Le *Règlement numéro 88-249 « plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Lac Saint-Charles sont abrogés.

7. Le *Règlement numéro 1176 « décrétant l'adoption du plan d'urbanisme de la Ville de Loretteville »* et ses amendements sont abrogés.

8. Le *Règlement numéro 299-88 « constituant le plan directeur d'urbanisme de la Ville de Saint-Émile »* et ses amendements sont abrogés.

9. Le *Règlement numéro 475-89 « sur le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures sont abrogés.

10. Le *Règlement numéro 2939 « adoptant le plan d'urbanisme de la Ville de Sainte-Foy »* et ses amendements sont abrogés.

11. Le *Règlement numéro 949 «plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Sillery sont abrogés.

12. Le *Règlement numéro VB-331-88 « ayant pour objet de modifier le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Val-Bélair sont abrogés.

13. Le *Règlement numéro 87-10-1073 « concernant le plan d'urbanisme de la Ville de Vanier »* et ses amendements sont abrogés.

14. Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

Alain Loubier
Président du conseil

René Damphousse
Assistant-greffier

ANNEXE I
(article 1)

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Ville de Québec

Mai 2005

AVANT-PROPOS

Pour la première fois depuis sa création, la nouvelle Ville de Québec se donne les moyens d'une gestion rationnelle de sa croissance. La disparition des barrières administratives et la fin de la concurrence fiscale à court terme entre les anciennes villes nous offrent l'occasion de planifier, dans une perspective de vingt ans, les moyens d'aménager notre territoire dans le respect de nos ressources, de nos potentiels et au moindre coût public.

La Ville de Québec, à l'instar de la plupart des villes des pays développés, entend gérer son territoire selon les principes du développement durable. Poursuivant dans ce sens les orientations définies au plan stratégique, le Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) propose de concilier un environnement propre et une économie saine dans une communauté qui a réussi à se fixer des objectifs collectifs. Le PDAD définit un cadre de référence dans lequel les décisions inscrites aujourd'hui permettront un développement économiquement rentable, socialement acceptable et respectueux de l'environnement.

Les prévisions d'une diminution progressive de la croissance démographique annoncent une situation totalement nouvelle pour l'avenir de Québec. Le vieillissement de la population et l'évolution de la structure familiale s'accompagneront notamment d'une demande de logements et de services répondant à de nouvelles attentes.

« Dans quelle ville voulons-nous vivre dans vingt ans ? » Québec, coeur économique de la région et ville reconnue dans le monde pour sa qualité de vie exceptionnelle, a les moyens de faire jouer ses atouts et d'attirer de nouvelles forces vives. Dans un contexte économique en pleine mutation, la Ville choisit de renforcer ses activités dans les secteurs déjà bien desservis par des infrastructures. Par la consolidation de l'urbanisation le long des grandes artères et autour des principaux centres d'activités, il devient également possible d'améliorer le réseau de transport en commun.

Nous aspirons tous à vivre là où nous le souhaitons. C'est pourquoi les milieux résidentiels doivent répondre à des besoins en logements diversifiés, mais aussi offrir une gamme de commerces et de services proches et accessibles, y compris par les modes de déplacement les plus simples tels que la marche ou le vélo. Une mixité accrue des fonctions et des communautés sociales fait partie des moyens d'améliorer la qualité des milieux de vie. En permettant le rapprochement des générations dans une même maison ou celui des communautés par un meilleur maillage entre les quartiers, la Ville peut favoriser l'épanouissement, pour chacune et chacun, d'une vie familiale et sociale harmonieuse.

Riche d'un territoire aux milieux naturels variés et d'un patrimèine urbain exceptionnel, la Ville propose de tisser des liens entre toutes ces composantes paysagères et de favoriser, en toute saison, l'accès aux espaces de grande nature, au littoral du fleuve et aux rives de ses cours d'eau. Consciente de la nécessité d'assurer une protection et une mise en valeur exemplaire de son environnement, la Ville entend ainsi contribuer au maintien d'un capital naturel qui permette à la planète de soutenir la vie.

Odile Roy Conseillère
municipale Membre du Comité
exécutif Responsable de
l'aménagement du territoire

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION 7

1.1 LE CONTEXTE *7*
1.1.1 Le cadre d'élaboration du PDAD *7*
1.1.2 Le contexte et les perspectives sociodémographiques *8*
1.1.3 La portée du PDAD *9*
1.1.4 Les horizons de planification du PDAD *9*
1.1.5 Les composantes du PDAD *9*

2 **PLANIFIER DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : PARTI ET ORIENTATIONS** 13

2.1 LEs **CHOIX** D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT 13
2.1.1 Le parti d'aménagement *14*
2.1.2 Les grandes orientations d'aménagement *15*

3 L'ORGANISATION **ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE** 21

3.1 **LA** CONSOLIDATION DU TERRITOIRE URBANISÉ ET LA GESTION INTÉGRÉE DES DÉPLACEMENTS 21
3.1.1 Des composantes structurantes à consolider en priorité *22*
3.1.2 Une planification rationnelle du développement à des fins résidentielles *25*
3.1.3 Une gestion intégrée des déplacements des personnes *30*
3.2 **LE** DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE 37
3.2.1 Le secteur des services *38*
3.2.2 Les commerces de détail *39*
3.2.3 Le tourisme *41*
3.2.4 Les espaces industriels *44*
3.2.5 Les sites d'extraction de matières minérales *45*
3.2.6 Les activités agricoles *46*
3.3 LES INFRASTRUCTURES EN SOUTIEN AU DÉVELOPPEMENT 49
3.3.1 Les services et les infrastructures de transport ferroviaire *49*
3.3.2 Les services maritimes et les infrastructures portuaires *51*
3.3.3 Les services aériens et les infrastructures aéroportuaires *52*
3.3.4 Le transport multimodal de marchandises *53*
3.3.5 Les réseaux d'aqueduc et d'égout *56*
3.3.6 Les équipements de gestion des matières résiduelles *58*
3.3.7 Les infrastructures de transport d'électricité *60*

4. LES MILIEUX DE VIE 65

4.1 LES MILIEUX RÉSIDENTIELS ET LES SERVICES À LA COLLECTIVITÉ 65
4.1.1 L'habitation et les milieux résidentiels *66*
4.1.2 Les services à la communauté *69*
4.2 **LA** QUALITÉ DU PAYSAGE ET DU CADRE BÂTI 73
4.2.1 La dimension paysagère du territoire *73*
4.2.2 L'espace urbain et le cadre bâti *78*
4.3 **LA** CONSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE 83
4.3.1 Le patrimoine bâti et archéologique *83*
4.4 **LA** QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT 91
4.4.1 La gestion de l'eau par bassin-versant et le fleuve *91*
4.4.2 Les milieux naturels et la forêt urbaine *93*
4.4.3 La qualité de l'air *95*
4.4.4 Les contraintes naturelles *96*
4.4.5 Les contraintes anthropiques *97*
4.4.6 Les impacts des activités agricoles *100*
4.5 LE PLAN VERT, BLEU ET BLANC 101
4.5.1 Les grandes composantes du Plan vert, bleu et blanc *102*
4.5.2 La structure du Plan vert, bleu et blanc *102*
4.5.3 Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc *105*

5. LES DÉMARCHES DE PLANIFICATION SECTORIELLE **109**

5.1 LES SECTEURS DE DÉVELOPPEMENT ASSUJETTIS AU MÉCANISME DES PAE 109
5.2 LES SECTEURS PARTICULIERS DE PLANIFICATION 111
5.2.1 Le centre-ville *113*
5.2.2 Le plateau de Sainte-Foy *119*
5.2.3 Le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est *125*
5.2.4 Le littoral ouest *129*
5.2.5 Les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger *133*
5.2.6 L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière *137*
5.2.7 Le Vieux-Cap-Rouge *143*
5.2.8 Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg *145*
5.2.9 Les sablières de Beauport *147*
5.2 . 10 L'axe Pierre-Bertrand *149*

6. LA MISE EN ŒUVRE **DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT** ET DE DÉVELOPPEMENT 153

6.1 LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 153
6.2 LES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL 154
6.2.1 La grande affectation Résidentielle — urbaine (Ru) *155*
6.2.2 La grande affectation Résidentielle — rurale (Rr) *155*
6.2.3 La grande affectation Commerce de détail et services - urbain (CD/Su) *155*
6.2.4 La grande affectation Commerce de détail et services — rural (CD/Sr) *156*
6.2.5 La grande affectation Mixte (M) *156*
6.2.6 Les grandes affectations Centre-Ville (CV), Centre majeur d'activités (CMA), Centre de commerces et de services (CCS) *156*
6.2.7 La grande affectation Industrie (I) *156*
6.2.8 La grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC) *157*
6.2.9 La grande affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique (R1UP) *157*
6.2.10 La grande affectation Récréation, parc et espace vert (PEV) *157*
6.2.11 La grande affectation Conservation naturelle (CN) *158*
6.2.12 La grande affectation Agroforestière (AF) *158*
6.3 LES AFFECTATIONS DU SOL 159
6.4 LE PLAN D'AFFECTATION DES SOLS 167
6.5 LES DENSITÉS D'OCCUPATION 168
6.5.1 La fonction des densités d'occupation *168*
6.5.2 Les modalités d'application des densités d'occupation *168*
6.6 LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION ET DES RÉSEAUX DE TRANSPORT 171
6.6.1 Le réseau routier *171*
6.6.2 Le réseau de transport en commun *172*
6.7 LES AIRES D'AMÉNAGEMENT POUVANT FAIRE L'OBJET DE PROGRAMMES PARTICULIERS D'URBANISME OU DE PLANS D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE 175
6.7.1 Les programmes particuliers d'urbanisme *175*
6.7.2 Les plans d'aménagement d'ensemble *175*
6.8 LA LIMITE MAXIMALE D'URBANISATION 177
6.9 LE DOCUMENT COMPLÉMENTAIRE 179

ANNEXE A : **LES ARRONDISSEMENTS** **197**

A-1 ARRONDISSEMENT DE LA CITÉ 199
A-1.1 Plan synthèse *199*
A-1.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Cité *200*
A-2- ARRONDISSEMENT DES RIVIÈRES 201
A-2.1 Plan synthèse *201*
A-2.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement des Rivières *202*
A-3- ARRONDISSEMENT DE SAINTE-FOY—SILLERY 203
A-3.1 Plan synthèse *203*
A-3.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Sainte-Foy—Sillery *204*
A-4- ARRONDISSEMENT DE CHARLESBOURG 205

A-4.1 Plan synthèse *205*
A-4.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Charlesbourg *206*
A-5- ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT 207
A-5.1 Plan synthèse *207*
A-5.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Beauport *208*
A-6 ARRONDISSEMENT DE LIMOILOU 209
A-6.1 Plan synthèse *209*
A-6.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Limoilou *210*
A-7 ARRONDISSEMENT DE LA HAUTE-SAINT-CHARLES 211
A-7.I Plan synthèse *211*
A-7.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles *212*
A-8 ARRONDISSEMENT LAURENTIEN 2-13
A-8.1 Plan synthèse *213*
A-8.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement Laurentien *214*

BIBLIOGRAPHIE 217

COORDINATION ET **RÉDACTION** 221

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Outils de planification de l'aménagement et du développement du territoire 7
Figure 2 : Projections démographiques Source : ISQ, 2003 8

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Potentiel de construction résidentielle et redéveloppement par arrondissement (nombre de logements)* 25
Tableau 2 : Projection du nombre de ménages — Ville de Québec, 2001-2021 26
Tableau 3 : Catégories et sous-catégories d'affectation du sol 154
Tableau 4 : Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux 161
Tableau 5 : Indice relatif au mode de gestion du fumier 161
Tableau 6 : Les affectations du sol par grande affectation 163
Tableau 7 : Densités d'occupation selon les grandes affectations du sol 169
Tableau 8 : Dispositions applicables à la rive et au littoral 182
Tableau 9 : Superficies et dimensions minimales de terrain applicables 193

LISTE DES CARTES

Titre **Numéro**
Structure urbaine 1
Potentiel résidentiel 2
Industrie, services et secteur primaire 3
Structure commerciale 4
État des logements et profils socio-économiquess 5
Patrimoine et paysages 6
Milieux humides 7
Milieux naturels d'intérêt 8
Plan vert, bleu et blanc 9
Plan d'affectation du sol 10
Densité d'habitation 11
Densité de commerce de vente de détail 12
Densité d'administration et de service 13
Structuration du réseau routier 14
Renforcement du transport en commun 15
Renforcement du réseau cyclable 16
Réseau de transport d'énergie 17
Synthèse des secteurs particuliers de planification 18
Secteurs de plan d'aménagement d'ensemble (PAE) 19
Contraintes naturelles 20
Plans d'eau visés au PDAD 21
Contraintes anthropiques 22
Territoire assujetti aux critères formulés à la section 17 du chapitre 6.9 .....
Équipement majeur d'aqueduc et d'égout 23
24
La Cité 25
Les Rivières 26
Sainte-Foy—Sillery 27
Charlesbourg 28
Beauport 29
Limoilou 30
La Haute-Saint-Charles 31
Laurentien 32

1. Introduction

1 INTRODUCTION

1.1 Le contexte

1.1 1 Le cadre d'élaboration du PDAD

Depuis sa création en janvier 2002, la nouvelle Ville de Québec a entrepris d'importants exercices de planification afin d'orienter ses actions futures. C'est ainsi qu'elle a adopté un plan stratégique en décembre 2003 et s'est également engagée dans une importante démarche de planification territoriale. Parallèlement, elle revoit l'ensemble de ses plans et de ses politiques sectoriels, que ce soit en matière de loisirs, d'infrastructures ou de développement économique.

Si la Ville a entrepris une démarche de planification de l'aménagement et de développement de son territoire, c'est d'abord parce que la *Loi portant reforme de l'organisation territoriale municipale des régions métropolitaines de Montréal, de Québec et de l'Outaouais* (LQ2000, c.56, art. 248) l'oblige à se doter d'un nouveau plan d'urbanisme appelé Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* **(L.R.Q.,** chapitre A-19.1). C'est aussi parce qu'elle a l'occasion de revoir la planification du développement de son territoire dans le contexte de la ville unifiée, remplaçant ainsi les plans d'urbanisme qui, à ce jour, avaient force sur son territoire.

Le PDAD se veut un outil de planification novateur puisqu'il intègre davantage de préoccupations de développement qu'un plan d'urbanisme traditionnel. Ce faisant, la Ville soumet un outil de planification plus engagé et soucieux de dégager une véritable politique d'aménagement et de développement du territoire. Le PDAD demeure tout de même un plan d'urbanisme au sens de la loi puisqu'il rencontre les obligations de la LAU quant aux contenus obligatoires et facultatifs d'un plan d'urbanisme.[1] Par ailleurs, le PDAD tient compte des orientations contenues dans ses politiques et plans particuliers, notamment lorsque ceux-ci contiennent des orientations qui ont une dimension spatiale ou qui influencent les choix d'aménagement et de développement.

Le PDAD n'ayant pas d'effet juridique direct sur la population, les intentions qui y sont exprimées devront être mises en application par l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire, puis par l'adoption d'une réglementation d'urbanisme conforme.
Constituant la politique officielle d'aménagement et de développement de la Ville, le PDAD sera en outre le cadre de référence pour la mise à jour et l'élaboration des futurs plans de quartier à réaliser.

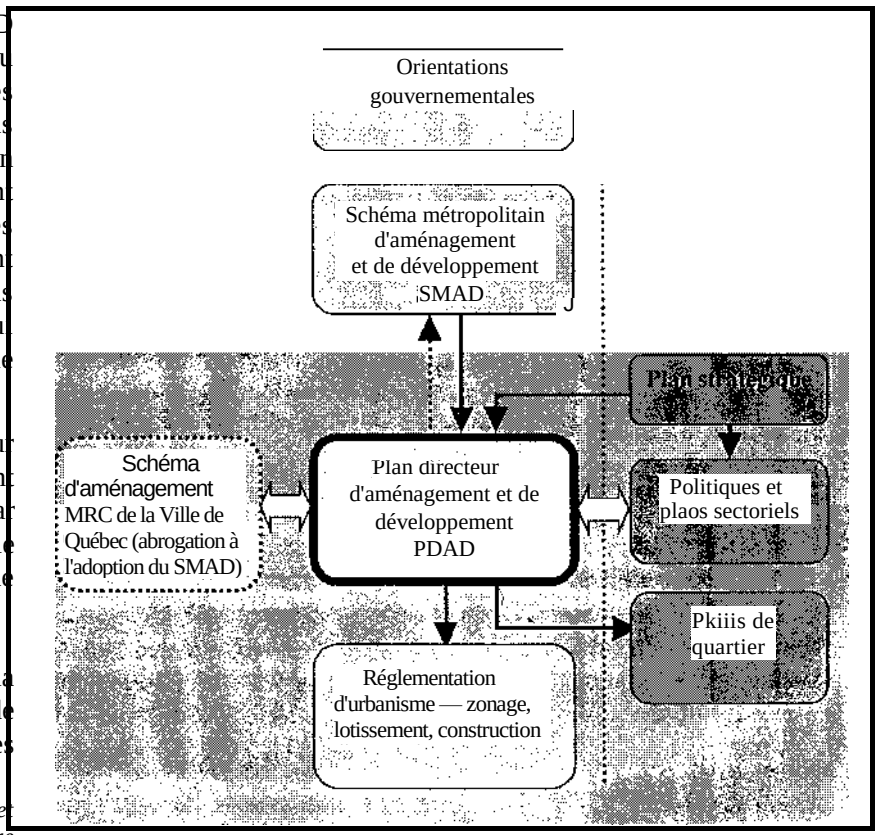


Figure I : Outils de planification de l'aménagement et du développement du territoire

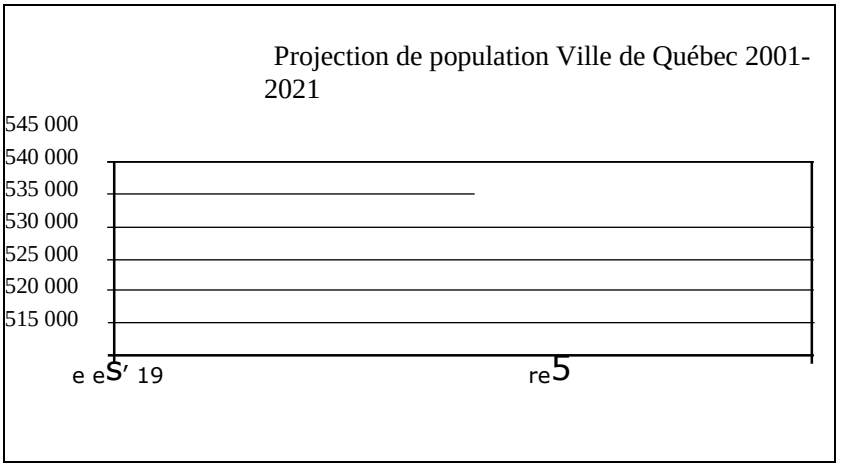
[1] Les contenus obligatoires et facultatifs d'un plan d'urbanisme sont prescrits aux articles 81 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

1.1.2 Le contexte et les perspectives sociodémographiques

En janvier 2003, le ministère des Affaires municipales et de la Métropole et la Commission de la capitale nationale du Québec publiaient *Le choc démographique*, un rapport d'étude annonçant une très faible croissance de la population de Québec de 2001 à 2021. Des projections plus récentes, basées sur le recensement de 2001, ne remettent pas en cause les faits marquants de l'analyse, bien que les prévisions soient moins pessimistes.

Les projections de population annoncent un léger accroissement de la population, de l'ordre de 4,3 % de 2001 à 2021 (par rapport à 2,7 % dans *Le choc démographique).* Elle passerait ainsi de 520 600 à 543 200 personnes en 20 ans. Cette croissance absolue masque cependant le fait qu'en fin de période, soit à partir de 2019, la population devrait commencer à décroître légèrement, le sommet attendu se situant en 2018 avec 543 300 personnes.

Du côté du nombre de ménages, l'accroissement prévu est plus prononcé puisque celui-ci augmentera de 18 % de 2001 à 2021 (14 % dans *Le choc démographique).* Contrairement à la population, le nombre de ménages sera constamment en hausse, pour atteindre 275 400 en 2021. Toutefois, plus du tiers de cette croissance (16 200 ménages) devrait avoir lieu de 2001 à 2006. C'est notamment ce qui explique les années records de mises en chantier que connaît la ville depuis la fin des années 1990. La formation de nouveaux ménages ralentira progressivement, passant d'environ 3 200 par année en début de période à 600 par année vers 2021.



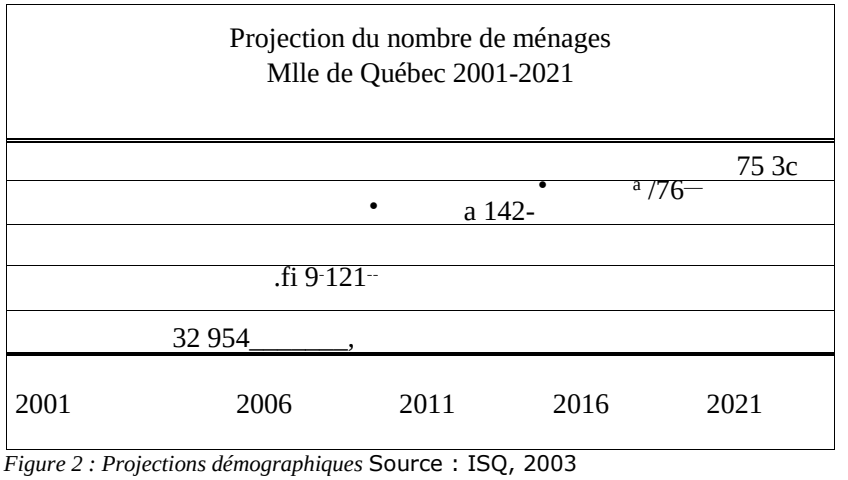


Figure 2 : Projections démographiques Source : ISQ, 2003

Les démographes de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) expliquent l'écart entre la croissance de la population et celle des ménages par l'accroissement du nombre de décès dus au vieillissement et à l'augmentation du nombre de personnes âgées de 45 à 79 ans, de même qu'au fractionnement des ménages. L'accroissement attendu du nombre de ménages pourrait se traduire par une demande accrue de logements (location ou achat) pour personnes seules au cours des prochaines années. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) arrive aux mêmes conclusions`.

Le vieillissement de la population implique évidemment une augmentation de l'âge médian, celui-ci passant de 40 à 47 ans de 2001 à 2021. Cette augmentation aura notamment des impacts sur l'emploi puisque les départs à la retraite seront de plus en plus nombreux, année après année. Sur le territoire de la CMQ, les démographes calculent que « l'indice de remplacement de la main-d'œuvre », c'est-à-dire le rapport entre les gens âgés de 15 à 24 ans (accès au marché du travail) et les gens âgés de 55 à 64 ans (départ à la retraite), passera de 159 sur 100 qu'il était en 1996 à 62 sur 100 en 2021. Le plan stratégique mentionne à ce propos que la ville pourrait connaître une pénurie de main-d'oeuvre à partir de 2011.

[2] Résumé d'une étude sur l'habitation et les tendances démographiques — coup d'oeil sur la région métropolitaine de Québec, SCHL, 2004.

Les impacts des projections démographiques sur l'emploi et sur l'économie en général étant difficiles à mesurer, les prévisions de l'ISQ peuvent s'avérer discutables. Les auteurs d'une étude portant sur le marché immobilier[3] commandée par la Ville montrent qu'en reportant les taux d'activité et de chômage de la population active de 15 à 64 ans de 2001 à 2021, la CMQ compterait 18 000 emplois de moins, soit 5 % du nombre d'emplois de 2001. Cette baisse tient essentiellement à la diminution du nombre des gens âgés de 15 à 64 ans prévue dans *Le choc démographique* et non à la performance économique de Québec et de sa région. Selon eux, il est hautement improbable que l'économie périclite ainsi. Le dynamisme de Québec et la robustesse de son économie pourraient donc faire mentir les prévisions démographiques.

1.1.3 La portée du PDAD

Par son PDAD, la Ville propose un cadre de référence essentiel à la prise de décision. Il s'agit d'un guide sur lequel la population, les intervenants socio-économiques et les différents paliers gouvernementaux pourront s'appuyer pour connaître précisément ce vers quoi la Ville entend se diriger au cours des prochaines années. Dans un tel contexte, le PDAD se veut le principal outil de référence traduisant pour les prochaines années les intentions de la Ville en matière d'aménagement et de développement.

La Ville prévoit accompagner le PDAD d'un plan d'action dont elle effectuera un suivi régulier afin de concrétiser ses intentions et de soutenir la mise en oeuvre de ses orientations et objectifs. Le plan d'action, permettra à la Ville d'établir des priorités parmi les projets qu'elle entend réaliser sur son territoire et de fixer les échéanciers et les coûts afférents à leur réalisation.

1.1.4 Les horizons de planification du PDAD

La Ville considère le premier exercice d'élaboration du PDAD selon un horizon d'environ 20 ans. Conformément à la démarche et au contenu du plan stratégique, des orientations générales sont proposées dans les domaines de l'habitation, de la structuration et de la consolidation du territoire, de la protection des milieux naturels et urbanisés, des transports et du développement des secteurs commerciaux et industriels. La Ville se prononce également sur des questions touchant entre autres le développement économique, l'offre et le niveau de desserte des équipements et des services récréatifs. L'horizon de 20 ans apparaît suffisant pour permettre la réalisation des mesures mises en avant dans le PDAD pour ces divers domaines ainsi que leur évaluation régulière.

Avec le souci d'assurer l'indispensable mise à jour de cette politique d'aménagement et d'urbanisme, le PDAD fera l'objet d'une révision quinquennale tel que le prévoit la LAU. Cette révision permettra de suivre les effets et les impacts du contenu du PDAD et d'ajuster, le cas échéant, les choix et priorités retenus.

1.1.5 Les composantes du PDAD

Outre le présent chapitre, le PDAD comprend cinq autres chapitres portant respectivement sur les thématiques suivantes :

- Les choix d'aménagement et de développement

  Ce chapitre fait état des défis auxquels la Ville devra s'attaquer d'ici 2020 et présente également le parti d'aménagement qu'elle s'est donné pour y parvenir. De ce parti découlent les grandes orientations d'aménagement et de développement qui indiquent le rôle qu'entend jouer la Ville en matière d'aménagement et de développement ainsi que son niveau d'intervention. Ces grandes orientations font partie intégrante du contenu obligatoire prescrit à la LAU.

[3] Projet d'offre résidentielle, Pluram Urbatique, décembre 2003.

- L'organisation du territoire et le développement urbain

  Les objectifs poursuivis au regard de l'organisation et du développement du territoire sont présentés dans une perspective de consolidation et de renforcement de sa structure urbaine. La Ville y traite également de son développement économique et urbain, ainsi que des grandes infrastructures soutenant ce développement.

- Les milieux de vie

  Les objectifs et les moyens d'action envisagés pour soutenir la qualité des milieux de vie en général et revaloriser le territoire y sont abordés selon les thèmes des milieux résidentiels et des services à la collectivité, de la qualité du paysage urbain et du cadre bâti, de la conservation et la mise en valeur du patrimoine ainsi que de la qualité de l'environnement. Un plan vert, bleu et blanc y est également proposé. Le réseau proposé permettra de créer des liens entre les milieux naturels et bâtis d'intérêt, de favoriser l'accès aux espaces de grande nature ainsi qu'aux rives des cours d'eau et d'exploiter les attraits hivernaux du territoire.

- Les secteurs particuliers de planification

  Dans plusieurs secteurs du territoire, la Ville entend réaliser des opérations de mise en valeur, de consolidation ou de revitalisation. Ces secteurs devront faire l'objet d'exercices de planification plus approfondis. La nature des interventions requises pourra aussi varier en fonction des exercices de planification. Désignés comme « secteurs particuliers de planification » au PDAD, les territoires visés sont : *le centre-ville; le plateau de Sainte-Foy; le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est; le littoral ouest; les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger; l'axe Maizerets-Montmorency; la zone des Capucins/de la Canardière, le Vieux-Cap-Rouge, le centre de l'arrondissement de Charlesbourg et les sablières de Beauport; l'axe Pierre-Bertrand*

- Les outils du Plan directeur d'aménagement et de développement

  Ce chapitre répond aux exigences de la LAU quant aux contenus obligatoires et facultatifs d'un plan d'urbanisme. En plus des grandes orientations d'aménagement qui ont déjà été abordées au premier chapitre, les éléments du contenu obligatoire sont :

  - *les grandes affectations du sol;*
  - *les densités de son occupation;*
  - *le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport.*

  Les principaux éléments de contenu facultatif pris en compte au PDAD sont *les délimitations d'aires d'aménagement pouvant faire l'objet :*

  - *de programmes particuliers d'urbanisme (PPU);*
  - *de plans d'aménagement d'ensemble (PAE).*

  Enfin, conformément à la charte de la Ville de Québec, un document complémentaire est inclus au PDAD afin d'établir les normes et critères auxquels devront se conformer les conseils d'arrondissement dans tout règlement prévu à l'article 115 de la charte.

2. Planifier dans une perspective de développement durable : parti et orientations

2 PLANIFIER DANS UNE PERSPECTIVE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE : PARTI ET ORIENTATIONS

2.1 Les choix d'aménagement et de développement

Au printemps 2003, les autorités municipales lançaient un important processus de réflexion sur l'avenir de Québec. L'élaboration d'un plan stratégique constituait le premier jalon de cette démarche. Intitulé *Une vision pour Québec — L 'avenir maintenant!,* cet outil de planification est entré en vigueur le 19 décembre 2003, après un processus de consultation publique. Il a permis d'établir un consensus à propos de la vision de la Ville à l'horizon 2020 et de définir le cadre de gestion de l'administration municipale ainsi que ses priorités d'action d'ici les cinq prochaines années.

Les orientations inscrites au Plan stratégique visent à assurer la cohérence des politiques et des plans sectoriels, des actions et du budget de l'administration municipale. Elles constituent un guide pour l'élaboration des divers outils de planification de la Ville. Ainsi, le Plan stratégique a servi de toile de fond à la réalisation du **PDAD.** Afin d'assurer la cohésion de ces deux outils de planification complémentaires, la Ville a décidé de les intégrer à l'intérieur d'un même processus réunissant l'ensemble des partenaires internes. Le contenu du Plan stratégique s'est articulé autour de trois thèmes : la vitalité de la communauté, des milieux de vie de qualité et une organisation municipale performante. Un diagnostic de l'état actuel de la situation et des questions propres à la Ville de Québec a été établi pour chacun de ces thèmes, ce qui a mené à la définition d'enjeux.

Enjeux établis au Plan stratégique de la Ville de Québec

- La croissance, la diversité et la cohésion de la population
- Le développement de l'économie et de l'emploi
- Le caractère exemplaire de l'environnement
- La consolidation du territoire urbain
- Une offre de services axée sur les citoyens
- Des services de qualité livrés avec compétence au meilleur coût
- L'amélioration de la fiscalité

Plan ;tratdiUque de, la Ville de Québec 2004-2008: Une *vision pour Chtébec — L'avenir maintenant!,* 'Ville de Québec, décembre2003.

Les enjeux du Plan stratégique ayant une portée territoriale ont servi de référence à la définition du parti et des grandes orientations d'aménagement et de développement du PDAD.

2.1.1 Le parti d'aménagement

Planifier l'aménagement et le développement du territoire dans une perspective de développement durable

Dès sa création en 2002, la Ville de Québec s'est dotée de stratégies de développement durable. Traduisant ses préoccupations en cette matière, ces stratégies ont teinté, dès le départ, les processus devant conduire à l'adoption du Plan stratégique et du Plan directeur d'aménagement et de développement.

La Ville fait du développement durable l'un des principes devant guider la mise en oeuvre de ses orientations et de ses actions futures. Ce principe constitue l'assise du **PDAD** tout autant que celle du **Plan** stratégique. La Ville souhaite ainsi s'assurer que les interventions qui seront réalisées sur son territoire permettront à la population de jouir de ressources naturelles en quantité et de qualité, d'évoluer dans des milieux de vie où il fait bon vivre, où s'intègrent harmonieusement les milieux naturels et construits, et de profiter d'une économie prospère et diversifiée.

Par définition, le développement durable est « *un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la câpacité des générations futures de répondre aux leurs.* » Pour tendre vers une telle forme de développement, la Ville doit prendre en compte l'ensemble des composantes qui concourent à satisfaire les besoins des individus, soit l'environnement tant **naturel** que construit, l'économie et la société. En d'autres termes, le développement se doit d'être respectueux de l'environnement, rentable d'un point de vue économique et acceptable pour la collectivité.

Plan stratégique : principes

Un développement durable tient compte des aspects culturels, économiques, environnementaux et sociaux d'tiine question ou d'un projet. Les actions retenues doivent s'insérer dans une approche de solution globale. Une telle approche repose sur la vigilance des acteurs qui interviennent dans le développement urbain pour qu'une évaluation des impacts des projets de développement sur le milieu naturel et la santé précède leur réalisation... [de.. même quel l'ensemble des coûts et des bénéfices engendrés par le développement.

Constituant la préoccupation fondamentale de la Ville, le développement durable se veut également un principe intégrateur puisqu'il chapeaute l'ensemble des grandes orientations d'aménagement et de développement établies au PDAD.

La poursuite d'un développement durable suppose notamment l'émergence de collectivités viables. Les deux plans supposent une planification de l'aménagement et du développement du territoire intégrant les principes d'intervention suivants :

- *consolider et valoriser les milieux urbains existants par des projets d'insertion, de requalification ou de reconstruction ainsi que par des opérations de réaménagement urbain;*
- *rentabiliser les investissements publics en infrastructures et en services en orientant le développement en priorité vers les milieux où les services existent déjà;*
- *protéger et mettre en valeur les espaces naturels, ruraux et forestiers existants;*
- *diversifier les activités dans les quartiers de manière à offrir plus de services, de commerces et d'emplois près des lieux de résidence;*
- *répartir les activités sur le territoire en s'assurant de les rendre accessibles autrement qu'en voiture, notamment par le réseau de transport en commun, la marche et le vélo;*
- *aménager le territoire dans le respect des espaces naturels et en tenant compte de la capacité de l'environnement à accueillir le développement;*
- *protéger et mettre en valeur les biens culturels ou patrimoniaux et la qualité des paysages.*

2.1.2 Les grandes orientations d'aménagement

Destinées à orienter le contenu ultérieur des outils de planification en matière d'aménagement et de développement, les grandes orientations précisent les directions privilégiées par la Ville en ce qui concerne certaines questions jugées incontournables.

Plan stratégique : orientations-à long terme

Préserver et mettre en valeur l'ensemble des ressourcés dans une perspective de qéveloppement durable.

Privilégier la consolidation du territoire déjà urbanisé plutôt que son expansion, accroître la complémentarité des modes de transport et assurer l'intégration des interventions en cette matière.

Protéger, mettre en valeur et développer des environnements naturels et urbains de qualité

Afin d'accroître la qualité de vie des citoyens, la Ville reconnaît l'importance de préserver et de mettre en valeur les territoires et paysages forestiers et agricoles, de permettre à l'ensemble de la population de bénéficier des espaces naturels à des fins récréatives et de détente tout en veillant à l'intégrité de ces milieux fragiles. La protection et la conservation des plans d'eau, des bandes riveraines, des zones inondables, des milieux humides, des sources d'approvisionnement en eau, des écosystèmes sensibles et des habitats fauniques qu'ils renferment sont au nombre des préoccupations de la Ville. De concert avec ses divers partenaires, elle entend développer toute mesure permettant de protéger les milieux naturels jugés d'intérêt. Elle mettra également à contribution les divers outils d'intervention qu'elle possède, dont le Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine. Afin de protéger de façon appropriée les eaux de surface et souterraines, la Ville préconise la mise en oeuvre de la gestion par bassin-versant sur son territoire. L'amélioration de la qualité de l'air fait partie des grands enjeux environnementaux auxquels s'attaquera la Ville au cours des prochaines années. À cet égard, la révision des pratiques de transport actuelles ainsi que le renforcement du transport alternatif et collectif sont des avenues incontournables.

Québec présente un environnement urbain hors du commun; la ville est caractérisée par son rôle de capitale, par quatre siècles d'histoire et par la présence de nombreux témoignages du passé qui marquent son paysage. Ces facteurs justifient l'attention particulière accordée à la mise en valeur ainsi qu' à la protection de son environnement et de son patrimoine construit et naturel. Par ailleurs, la Ville souhaite favoriser le maintien de conditions propices au développement de milieux de vie sains, agréables, conviviaux et respectueux de l'environnement naturel. La qualité de l'offre ainsi que l'accessibilité des services et des équipements publics culturels, communautaires et de loisirs à proximité du lieu de résidence constituent également des priorités.

Enfin, la Ville veut favoriser le développement d'un environnement urbain limitant les facteurs d'insécurité. La prévention des nuisances et des risques susceptibles d'être associés à des territoires, à des usages, à des pratiques ou à des activités constitue l'approche de gestion des contraintes naturelles et anthropiques privilégiée par la Ville. Elle interviendra relativement aux problèmes existants et contrôlera les nouvelles implantations qui sont jugées à risque, de manière à assurer une cohabitation harmonieuse des différents usages et à limiter les situations pouvant porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens.

Développer des milieux de vie favorisant le bien-être, la diversité et la croissance de la population

Les récentes études démographiques prévoient, pour la population de la région et de la ville de Québec, une croissance faible suivie d'une diminution à partir de 2019. Le vieillissement de la population met en évidence la nécessité de remplacer à court terme un très grand nombre d'individus prêts à prendre leur retraite. Par conséquent, le marché de l'emploi sera favorable à l'établissement de personnes et de nouveaux ménages en provenance du Québec, du Canada et du reste du monde. La Ville et ses partenaires doivent développer une stratégie gagnante à ce sujet. Plus que jamais, Québec doit s'ouvrir sur le monde. Il en va de son avenir.

La Ville souhaite maintenir des espaces résidentiels en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population actuelle et future. Elle désire stimuler le marché du logement afin qu'il offre des habitats suffisamment

nombreux et variés pour répondre aux besoins des différents groupes de la population. Enfin, elle prendra en compte les besoins d'une population vieillissante, notamment en ce qui a trait à l'habitat. Elle privilégie notamment l'émergence de milieux de vie conviviaux, à proximité des services et des réseaux de transport en commun.

Au-delà des conditions favorables au développement des individus et de la communauté, la Ville encourage la création et l'accès à des emplois variés et en nombre suffisant pour satisfaire les différents besoins de la population et soutenir son développement économique. Elle entend appuyer l'épanouissement et l'intégration de l'ensemble des individus à la société par son engagement dans les domaines de la culture, des loisirs et des sports. Elle souhaite prévenir les phénomènes d'exclusion sociale en favorisant, par exemple, la mixité des milieux de vie. Enfin, la Ville continue d'encourager l'établissement d'une population immigrante sur son territoire.

Favoriser le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire

Des pratiques d'urbanisme axées sur le développement durable

En raison des pratiques passées en matière d'aménagement et de développement du territoire, Québec présente une structure urbaine éclatée et une faible densité d'occupation. **Elle compte encore** de vastes zones vacantes présentant un fort potentiel de développement, notamment dans les secteurs centraux. Tandis que les milieux construits vieillissent et nécessitent de coûteuses améliorations, la poursuite du développement dans des secteurs excentriques suppose la mise en place de nouvelles infrastructures impliquant des investissements majeurs. La Ville fait maintenant face à un défi de taille : elle doit s'assurer de préserver les acquis dans les secteurs construits tout en abordant d'une façon plus rationnelle la poursuite de son urbanisation. Les perspectives démographiques incitent à rentabiliser les investissements publics. La Ville doit également s'assurer de la viabilité et de la durabilité de ses interventions.

La consolidation du territoire urbanisé est ainsi au coeur des préoccupations de la Ville. Celle-ci souhaite infléchir le développement de manière à le diriger vers les endroits permettant d'atteindre ses objectifs de consolidation, de structuration du territoire, de renforcement du transport en commun et de respect de l'environnement. Ainsi, la poursuite de l'urbanisation dans les secteurs présentant le plus grand potentiel sera privilégiée, en tirant avantage des équipements et des services existants ainsi que des investissements déjà réalisés. L'intégrité des territoires agricoles et forestiers sera maintenue tout en promouvant le développement durable des ressources et du potentiel de ces milieux. La Ville entend également favoriser la conservation et la mise en valeur des milieux naturels de son territoire. En milieu construit, elle favorise l'insertion, la conversion et la restauration des immeubles existants et présentant un tel potentiel. Elle préconise par ailleurs une densification et une mixité judicieuse des usages dans certains secteurs à dominance résidentielle.

La Ville favorise, sur le territoire, la consolidation des secteurs d'activité économique et leur hiérarchisation équilibrée. Ses interventions visent à ajuster progressivement les modèles de développement privilégiés jusqu'à ce jour et qui ont favorisé un étalement du territoire urbanisé. Le renforcement de la structure urbaine appuyant naturellement l'amélioration de l'offre du transport en commun, il s'inscrit dans les politiques privilégiées par la Ville en cette matière.

Une gestion intégrée des déplacements urbains

La Ville veut mettre en place une gestion intégrée des déplacements afin d'améliorer la fonctionnalité, la mobilité et la sécurité des déplacements des personnes sur l'ensemble de son territoire. Un réseau de rues mieux maillé et hiérarchisé est essentiel pour assurer et améliorer la perméabilité des milieux de vie, consolider le territoire, réduire la circulation de transit, faciliter les déplacements des piétons et des cyclistes et réduire le temps de parcours des autobus urbains. La Ville devra également assurer la complémentarité du réseau routier relevant de son autorité avec celui qui relève du ministère des Transports du Québec.

Par ailleurs, les orientations retenues par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) font partie intégrante de la stratégie de la Ville visant à mieux structurer et consolider son territoire. Outre la reconnaissance au PDAD du nouveau réseau structurant de transport en commun proposé par le RTC dans son plan stratégique, la Ville désire déployer immédiatement les conditions de succès favorisant progressivement l'utilisation accrue de ce mode de transport. Elle orientera le développement urbain de manière à favoriser l'accroissement de la demande en transport en commun le long des grandes artères urbaines et dans les principaux secteurs d'activités.

Soutenir le développement d'une économie diversifiée, respectant les ressources et le potentiel du territoire

Sources de richesse individuelle et collective, la vigueur de l'économie et la présence d'emplois de qualité et diversifiés constituent un pouvoir d'attraction pour les individus, les entreprises et les investisseurs. La Ville doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour projeter ici et dans le monde cette vision d'une ville et d'une région prospères sur le plan économique et sur le plan social, disposant d'un potentiel important de croissance et, surtout, offrant une qualité de vie unique. La Ville est consciente, tout comme ses partenaires, de l'importance d'offrir un environnement propice au développement d'occasions d'affaires. Ces dernières encouragent et, dans certains cas, stimulent les initiatives des individus, des groupes, des institutions et des entreprises.

La Ville souhaite développer le potentiel du territoire de manière à favoriser l'établissement de nouvelles entreprises et la prospérité des entreprises déjà en place. Elle veillera à fournir des espaces de qualité et en quantité suffisante pour accueillir le développement des secteurs résidentiels, commerciaux et industriels. Ce faisant, elle veut offrir à la population et aux agents économiques les conditions nécessaires à leur croissance. En outre, la Ville entend assurer une saine répartition des emplois en favorisant leur implantation à proximité des lieux de résidence.

Afin de soutenir l'économie locale et régionale, la Ville souhaite, parmi d'autres axes d'intervention, promouvoir et soutenir le secteur des sciences de la vie, de la santé et de la nutrition, celui des technologies appliquées, notamment les biotechnologies, celui des matériaux transformés et aussi l'économie du savoir", tout en poursuivant ses efforts pour encourager le secteur de la transformation. Elle veillera à leur offrir les meilleures conditions d'accueil et de développement en déterminant les lieux propices à leur établissement. La Ville soutient le développement, la promotion et la diversification de l'industrie touristique tout en favorisant le développement et le dynamisme de l'industrie culturelle. En matière de structure commerciale, elle entend confirmer la vocation des secteurs susceptibles d'accueillir les grandes surfaces, tout en favorisant le renforcement et le développement des artères commerciales existantes.

[4] Dans l'ensemble, ces secteurs sont aussi ciblés par l'organisation PÔLE Québec Chaudière-Appalaches et au Plan stratégique.

3. L'organisation et le développement du territoire

3 L'ORGANISATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

3.1 La consolidation du territoire urbanisé et la gestion intégrée des déplacements

Le modèle de développement urbain que Québec a connu depuis l'après-guerre est aujourd'hui remis en question. L'étalement toujours croissant des lieux de résidence et de l'activité économique sur un territoire toujours plus vaste n'apparaît plus comme un modèle idéal d'organisation de l'espace. On constate maintenant que le développement en saute-mouton a laissé des territoires sous-utilisés tandis que certains quartiers ont vu leur dynamisme réduit par le déplacement des activités vers la périphérie. L'adhésion de la Ville au principe du développement durable l'amène à se diriger vers une gestion plus rationnelle de son urbanisation et l'incite à prendre en compte les conséquences de ses choix en matière d'aménagement, notamment sur les modes de transport utilisés, la qualité de vie et l'environnement naturel.

Les parties de territoire où il est possible d'insérer, de rénover ou encore de remplacer des constructions devraient logiquement être développées en priorité. C'est dans cette optique de consolidation du territoire que la Ville choisit d'orienter sa croissance urbaine, en priorité, au cours des vingt prochaines années. Elle dirigera également les nouveaux projets de lotissement vers les portions de son territoire les mieux desservies en services divers et en infrastructures.

L'activité de Québec se répartit non seulement dans le centre-ville, les secteurs industriels et les centres majeurs d'affaires et de services — lieux de concentration d'activités connus — mais aussi le long des grandes artères. La somme des terrains sous-utilisés ou vacants et des bâtiments désuets qu'on y trouve aujourd'hui représente un important potentiel de développement qu'il faut redécouvrir. Les conditions de ce développement sont réunies puisque le RTC planifie l'amélioration de son service de transport en commun en misant sur la modernisation de son système actuel, l'ajout de lignes Métrobus et l'augmentation du niveau de service sur l'ensemble du territoire. Cette amélioration peut donc rendre plus attirantes les grandes artères et leur consolidation peut générer une demande accrue en transport collectif.

Le redéploiement d'une partie de la croissance vers les grandes artères de la ville — et à plus forte raison l'ajout de logements pour accueillir les ménages attendus — devrait contribuer à dynamiser l'activité commerciale tout en offrant à la population un meilleur accès par la proximité à différents biens et services. Le réseau des grandes artères de la ville présente toutefois des limites qui rendent difficiles les déplacements des personnes. Dans certaines portions du territoire, le maillage incomplet des artères entraîne des détours importants et oblige souvent les gens à utiliser des portions d'autoroute pour effectuer des déplacements locaux. De plus, les multiples barrières créées par les autoroutes isolent les lieux de résidence des lieux d'emplois et de services, ce qui oblige souvent les personnes à se déplacer en automobile plutôt qu'en marchant. Le maillage du territoire par le réseau routier doit donc être complété dans certains cas.

L'accroissement du taux de motorisation génère une congestion grandissante sur les autoroutes et les voies de circulation municipales, tout en exerçant des pressions sur l'environnement et les aménagements urbains. La Ville et le RTC ont donc intérêt à susciter une plus grande utilisation du transport en commun afin d'éviter la multiplication des inconvénients liés à une augmentation de la circulation automobile. À ce sujet, la modernisation du réseau de transport en commun par l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) peut devenir un puissant catalyseur de transfert modal et de consolidation urbaine.

En somme, la consolidation du territoire, un meilleur maillage du réseau routier et le renforcement du transport en commun, combinés à un aménagement urbain convivial, sont à même de favoriser la marche et le vélo comme modes de transport alternatifs.

3.1.1 Des composantes structurantes à consolider en priorité

Chaque jour, des dizaines de milliers de personnes se rendent au travail, aux études ou ailleurs selon leurs besoins et leurs intérêts. Elles convergent vers les principaux centres d'activités (centre-ville, Université Laval, hôpitaux, centres commerciaux, parcs industriels et d'affaires, etc.) ou vers l'une ou l'autre des grandes artères de la ville. Elles utilisent majoritairement leur voiture, bien que le transport en commun joue un rôle essentiel pour une proportion importante d'entre elles. La distribution des principaux lieux d'emplois, d'études et de magasinage et les chemins pour y accéder tissent la trame de l'organisation de la ville ou de la « structure urbaine » (carte 1).

Plan stratégique : orientation à long terme

Privilégier l'insertions la restauration. le recyclage et le renforcement des pôles multifonctionnels comme mode de développement.

,Les grandes composantes de la structure urbaine sont les suivantes :

Le centre-ville : *avec plus de 40 000 emplois, le centre-ville constitue le premier générateur d'activité économique de la région métropolitaine. Lieu de pouvoir découlant de sa fonction de capitale, siège des institutions gouvernementales et coeur historique et culturel de la ville, le centre-ville est aussi un milieu de vie multifonctionnel regroupant plusieurs milliers de logements, la majorité des chambres d'hôtel de la région, des institutions d'enseignement, le port, des établissements de santé et plusieurs autres équipements collectifs majeurs.*

- ***Les centres majeurs d'activités :*** *au nombre de trois, ils correspondent aux pôles d'activités du plateau de Sainte-Foy, du secteur de Lebourgneuf et du carrefour D'Estimauville:*
  - *Le centre majeur d'activités de Sainte-Foy constitue la seconde concentration d'espace à bureaux et d'activités dans la région avec près de 20 000 emplois. Il regroupe les premières destinations de magasinage, la seconde concentration de chambres d'hôtel de la ville ainsi que le campus de l'Université Laval, un important lieu d'enseignement fréquenté par quelque 35 000 étudiants;*

    Le centre majeur d'activités de Lebourgneuf constitue la seconde destination commerciale de la région métropolitaine (et regroupe également plusieurs immeubles de bureaux). En incluant la zone de l'Atrium, on y compte près de 10 000 emplois;

    Le secteur D'Estimauville est un centre majeur d'activités en devenir, voué à une vocation similaire à celle des centres majeurs déjà existants.

Les secteurs d'emplois : *ces secteurs correspondent notamment aux différents espaces à vocation industrielle et d'affaires du territoire, dont les principaux parcs et zones industriels ainsi que les concentrations de commerces à grande surface de Gaudarville et de Beauport. Ils regroupent à eux seuls plus de 60 000 emplois, dont plus de la moitié à l'intérieur même des zones et des parcs industriels;*

Les grandes artères : *les grandes artères déterminées au plan de la structure urbaine relient les précédentes composantes entre elles, les milieux résidentiels étant répartis de part et d'autre de leur tracé. Plusieurs d'entre elles ont soutenu la croissance de la région depuis les débuts de la colonie. C'est le cas de parcours anciens tels que l'avenue Royale, la l' Avenue et le chemin Sainte-Foy. D'autres artères plus récentes, comme les boulevards Laurier, Wilfrid-Hamel et Sainte-Anne, ont aussi influencé l'organisation du territoire : les premiers centres commerciaux s'y sont implantés bien avant le développement des grandes surfaces en bordure des autoroutes. Aujourd'hui, ces artères rassemblent une multitude d'usages et, dans plusieurs cas, génèrent une intense activité économique.*

Dans les dernières décennies, on a observé une tendance à la déconcentration des activités de plus en plus loin des pôles d'activités (dont le centre-ville) et des axes de développement traditionnels, à la faible intensité d'occupation du sol et à la spécialisation des espaces (résidentiels, commerciaux, industriels, etc.), qui a eu des répercussions significatives sur l'organisation du territoire. Parmi celles-ci figurent en tête de liste l'étalement urbain et la dépendance toujours plus grande à l'automobile pour des déplacements de plus en plus longs. La Ville est donc confrontée au choix suivant : poursuivre l'étalement des activités ou renforcer l'organisation de la ville sur les bases actuelles. En prenant le parti du développement durable, elle opte pour ce second choix.

Orienter en priorité le développement vers les centres d'activités existants et les principales grandes artères

La Ville veut renforcer la structure urbaine existante. Pour ce faire, elle verra à orienter une part du développement vers les principaux centres d'activités existants, soit le centre-ville, les centres majeurs d'activités et les principaux secteurs d'emplois, ainsi que le long des principales grandes artères, notamment celles où le RTC prévoit l'implantation de son *réseau structurant de transport en commun.*

- *Le centre-ville*

  La Ville reconnaît le centre-ville comme principal pôle d'activité urbaine et comme lieu de pouvoir lié à sa fonction de capitale en préconisant le maintien et le renforcement de son rôle structurant et des caractéristiques fondamentales qui en découlent. Elle veut faire de son centre-ville un lieu d'innovation et d'attraction privilégié pour la tenue d'événements majeurs, un centre intégrateur et symbolique, un lieu d'échanges et d'animation. Très présente, la fonction résidentielle cohabite non sans heurt avec les autres activités du centre-ville, dont l'activité touristique. La mixité des fonctions et l'équilibre entre elles constituent donc un défi constant pour la Ville.

  Par ailleurs, la Ville choisit d'accorder une place prépondérante aux déplacements piétons et par transport en commun à l'intérieur du centre-ville. Elle souhaite ainsi atténuer la pression qu'exerce l'afflux quotidien d'automobiles sur la circulation, le stationnement et les déplacements piétons ainsi que sur la qualité de vie des résidants, des travailleurs et des visiteurs.

  Le centre-ville recèle encore un potentiel de développement important puisque 10 % des terrains y sont vacants ou sous-utilisés. La Ville entend tirer profit de ce potentiel en favorisant la construction en insertion à l'intérieur du tissu bâti existant et le recyclage de bâtiments existants là où des occasions se présentent, notamment le long des principaux axes de circulation (boulevard Charest, rues de la Couronne et Dorchester, etc.). Le secteur de la pointe aux Lièvres offre également un important potentiel de développement à des fins récréatives et résidentielles.

- *Les centres majeurs d'activités*

  La Ville entend consolider le centre majeur d'activités de Sainte-Foy en mettant à profit le potentiel de développement qu'il recèle en terme d'espaces à bureau, d'habitation et d'activités liées à la recherche et au développement. Certaines propriétés de l'avenue des Hôtels, près des ponts, devront faire l'objet d'un développement soigné afin de valoriser cet important accès à la ville. À moyen terme, certaines propriétés entourant le centre majeur d'activités sont susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement de manière à diversifier et à densifier l'offre résidentielle. Par ailleurs, l'ajout de parcours Métrobus et, éventuellement, l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) sont susceptibles d'accroître l'accessibilité au secteur et le nombre de piétons qui y circulent.

  La Ville souhaite également consolider et valoriser le centre majeur d'activités de Lebourgneuf en misant sur son important potentiel de développement à des fins d'administration et de services, commerciales, d'habitation de moyenne et de haute densité, récréatives et institutionnelles. L'ajout de parcours Métrobus permettra aussi d'accroître son accessibilité et de le relier de manière efficace aux autres centres majeurs d'activités de la ville.

  Enfin, la Ville favorisera l'émergence d'un centre majeur d'activités au carrefour D'Estimauville/Sainte-Anne. Une opération de requalification globale permettra de consolider ce secteur déstructuré, d'accroître l'offre résidentielle, de rénover, voire de remplacer le bâti existant et d'assurer une meilleure répartition des activités de bureaux sur l'ensemble du territoire. La proximité de sites d'intérêt récréotouristique et du littoral fluvial contribuera à accroître l'attrait du secteur. Le renforcement du réseau Métrobus, le terminus Beauport et l'ajout d'un éventuel SLR permettront aussi d'en faire une destination de premier plan.

- *Les secteurs d'emplois*

  La Ville entend consolider le développement des principaux espaces à vocation industrielle, commerciale et d'affaires de son territoire. D'une part, elle souhaite maximiser le potentiel de développement que recèlent les zones et les parcs industriels existants tout en reconnaissant que de nouveaux espaces seront nécessaires à long terme. Bien que bénéficiant d'une bonne desserte autoroutière et ferroviaire, certains secteurs d'emplois — dont

ceux qui bordent l'axe Charest — sont aussi isolés du reste de la ville par ces mêmes infrastructures. La Ville entend améliorer certains liens afin d'assurer un meilleur maillage avec les milieux adjacents, de faciliter la desserte par transport en commun et de permettre les déplacements non motorisés.

D'autre part, les secteurs de Gaudarville et Beauport continueront d'offrir une localisation privilégiée pour les commerces à grande surface et les activités commerciales de loisirs et de restauration. Leur desserte par transport en commun devra être améliorée, tout autant que celle d'autres secteurs d'emplois périphériques.

Enfin, les principaux secteurs d'emplois des arrondissements feront aussi l'objet d'une consolidation et d'un renforcement. Ces concentrations d'emplois et de services doivent être maintenues puisqu'elles ont l'avantage d'être localisées au sein des milieux de vie ou à proximité et qu'elles sont donc accessibles, à distance de marche ou de vélo.

- *Les grandes artères*

Les grandes artères sont appelées à jouer un rôle majeur dans la consolidation du territoire puisqu'elles présentent encore un grand potentiel de développement. La Ville les désigne donc comme des lieux privilégiés de consolidation. La consolidation peut signifier « combler les vides » dans le tissu urbain existant, en mettant à profit les terrains vacants, ceux qui sont à récupérer ou à revaloriser et, parfois, en accroissant la densité et la mixité des usages privilégiés Les grandes artères de consolidation déterminées sont celles qui desservent le centre-ville, les centres majeurs d'activités ainsi que les secteurs d'emplois (carte 1) et autour desquelles se déploient les milieux de vie.

Les grandes artères de consolidation déterminées au plan de la structure urbaine sont les suivantes :

boulevard Wilfrid-Hamel/ I 8e Rue/boulevard Sainte-Anne
avenue D'Estimauville
r Avenue/boulevard du Jardin
chemin Sainte-Foy
axe Duplessis/boulevard Laurier/Grande Allée/rue Saint-Louis
avenue Belvédère/rue Marie-de-L'Incarnation
boulevard Saint-Joseph/boulevard Bastien/rue Racine
boulevard Chauveau/boulevard de l'Auvergne
boulevard de l'Ormière/boulevard Masson
boulevard Père-Lelièvre
rue Seigneuriale
chemin de la Canardière
boulevard Charest Ouest
boulevard René-Lévesque
– *boulevard Pierre-Bertrand*
– *boulevard Lebourgneuf*
boulevard du Vallon projeté
chemin des Quatre-Bourgeois
boulevard des Capucins

Les grandes artères de consolidation sont appelées à soutenir un développement mixte, lequel s'effectuera néanmoins dans le respect des caractéristiques de chacune de leurs portions. Ainsi, cette occupation mixte ne s'étendra pas nécessairement à l'ensemble de l'artère, mais pourrait se traduire par des concentrations accrues dans certaines portions ou à des intersections plus importantes, notamment là où l'on retrouve les noeuds d'échange des circuits d'autobus. En raison de leur proximité avec les milieux résidentiels, plusieurs des grandes artères de consolidation représentent des lieux privilégiés pour implanter des commerces et des services courants.

Le renforcement du *réseau structurant de transport en commun* projeté par le RTC (voir section suivante) permet d'envisager bien plus qu'un simple remplissage des vides dans le tissu urbain. En effet, les grandes artères qui supporteront ce réseau pourraient à certaines conditions accueillir une plus grande mixité d'activités et, à certains endroits, une densité plus grande, notamment à des fins résidentielles. Les points de correspondance du réseau de transport en commun sont les premiers endroits où l'on peut envisager une densité et une mixité accrues.

La mise en place du réseau structurant du RTC sur quelques-unes des grandes artères de la ville peut générer un développement urbain qui, en retour, accroîtra l'achalandage du réseau.

Enfin, la plupart des grandes artères devront non seulement faire l'objet d'une consolidation mais aussi d'une mise en valeur. La popularité croissante de l'automobile, au cours des cinquante dernières années, a graduellement transformé l'aspect de ces artères, qui sont aujourd'hui dominées par l'espace consacré aux véhicules. Certaines comptent des portions commerciales dévitalisées et il n'est pas rare d'y retrouver des terrains vacants et des établissements placardés, notamment d'anciens postes d'essence. La Ville entend ainsi créer les conditions pour les rendre plus attirantes. L'amélioration de l'espace piéton est également essentielle pour en faire des lieux plus accueillants.

Pistes d'action

- Réaliser des études particulières pour chacune des grandes artères de consolidation afin :
  - de procéder à une analyse fine des usages, des densités et des aménagements actuels et souhaités;
  - d'établir des orientations d'aménagement et de développement;
  - de planifier la mise en oeuvre des orientations par des projets de mise en valeur et une révision de la réglementation.
- Favoriser le développement en priorité le long de ces grandes artères.
- Autoriser des densités et une mixité accrues le long des axes du réseau structurant de transport en commun et, en priorité, aux noeuds d'échange des circuits d'autobus.

3.1.2 Une planification rationnelle du développement à des fins résidentielles

Selon des estimations préliminaires réalisées en septembre 2004, la Ville évalue le potentiel de développement dans l'ensemble du territoire à près de 50 000 logements, soit près de deux fois la croissance du nombre de ménages prévue par l' Institut de la statistique du Québec (ISQ). Le quart de ce potentiel est constitué de terrains vacants desservis ou de sites à réutiliser à des fins résidentielles. Il est d'ailleurs intéressant de souligner que cette estimation ne tient pas compte d'un accroissement éventuel des densités permises sur les sites vacants ou à réutiliser et ne comptabilise qu'une partie des sites potentiels à redévelopper.

*Tableau I : Potentiel de construction résidentielle et redéveloppement par arrondissement (nombre de logements) **

Arrondissement	Terrains vacants desservis	Réutilisation de sites**	Lotissement autorisé	Lotissement potentiel	Lotissement différé***	Nombre total de logements
La Cité	680	3440	0	740	0	4 860
Les Rivières	810	40	800	8980	0	10 630
Sainte-Foy—Sillery	360	2060	20	4370	0	6 810
Charlesbourg	1 180	**	260	3760	220	5 420
Beauport	460	1430	290	3260	0	5 440
Limoilou	140	300	30	50	0	520
La Haute-Saint-Charles	570	**	280	3760	1 500	6 **110**
Laurentien	720	470	400	4430	0	6 020
Total pour la ville	**4 920**	**7 740**	**2 080**	**29 350**	**1 720**	**45 810**

* Estimation au 25 avril 2005 Source : Ville de Québec
** Analyse en cours
*** Ne comprend pas les parties de territoire exclues du périmètre d'urbanisation.

Parallèlement, la croissance prévue de 2006 à 2021 sera d'environ 26 300 ménages. Le rattrapage en cours depuis le début des années 2000 tire toutefois à sa fin et la croissance du nombre de ménages devrait graduellement ralentir au cours des prochaines années. Présentement, le territoire de la ville pourrait donc offrir près du double de logements nécessaires pour répondre aux besoins des nouveaux ménages.

Tableau 2 : Projection du nombre de ménages — Ville de Québec, 2001-2021[3]

Année	**2001**	**2006**	**2011**	**2016**	**2021**		**2001-2021**	**2006-2021**
Nombre de ménages	232 954	249 121	260 142	269 176	275 393			
Accroissement en nombre		16 167	11 021	9 034	6 217		42 439	26 272
Accroissement en %		6,9 %	4,4 %	3,5 %	2,3 %		18,2 %	10,5 %

Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051*, édition 2003.

Par ailleurs, le vieillissement de la population aura vraisemblablement pour conséquence de modifier la demande résidentielle en ce qui concerne le type de logement recherché. Le marché, jusqu'ici dominé par la demande de résidences unifamiliales, évoluera progressivement vers une demande accrue pour des logements (en location ou achat). Si les plus récentes projections de l'ISQ s'avèrent justes, une proportion appréciable de ces logements sera occupée par des personnes seules. Les décisions de la Ville quant à l'aménagement et au développement de son territoire doivent prendre en compte ces tendances.

Ainsi, en accord avec les orientations du Plan stratégique, la Ville veut d'abord consolider le développement du territoire urbanisé. Elle prend également le parti d'établir des priorités parmi les terrains disponibles au développement à des fins résidentielles. Elle entend n'autoriser que les lotissements correspondant aux critères qu'elle s'est donnés. Enfin, le PDAD détermine la limite maximale d'urbanisation.

Privilégier l'insertion, le recyclage et la densification douce dans les milieux résidentiels existants et à construire

La consolidation des milieux résidentiels existants peut s'effectuer par l'insertion de nouvelles constructions sur des terrains vacants, la subdivision de lots sous-utilisés ou encore, le recyclage de bâtiments ou de sites institutionnels, commerciaux ou industriels susceptibles d'être convertis, dans la mesure où l'habitation constitue la nouvelle utilisation optimale. Ces différentes solutions permettent d'envisager un potentiel résidentiel considérable qui reste à préciser.

La Ville privilégiera d'abord la construction de logements sur les lots des terrains vacants desservis. En second lieu, elle encouragera l'insertion, la restauration et le recyclage de bâtiments en fonction du respect de certains critères. Elle souhaite notamment favoriser la réutilisation des bâtiments et des sites industriels désaffectés et les zones d'extraction de sable et de gravier dont l'activité est arrêtée ou en voie de l'être. Ainsi, les secteurs de l'ancienne cimenterie et des carrières de Beauport seront donc convertis, principalement à des fins résidentielles.

Sites de développement à privilégier

- *Terrains vacants desservis*
- *Lotissements autorisés*
- *Terrains vacants*
- *Stationnements à ciel ouvert*
- *Sites sous-utilisés*
- *Sites propices à une transformation à des fins d'habitation*
- *Bâtiments non résidentiels à transformer*

[5] Selon ces nouvelles projections de l'ISQ, le nombre de ménages prévus en 2021 excédera de près de 10 000 les prévisions ayant servi à la publication du *Choc démographique* en janvier 2003. Cet écart s'explique par les projections des taux de soutien de ménage utilisées par l'ISQ, fondées sur une plus forte propension des personnes des différentes cohortes à habiter seules. Les projections du ministère du Transport du Québec ne prévoient que 32 300 ménages de plus de 2001 à 2021, ce qui est comparable aux données du *Choc démographique*.

Les terrains contaminés, vestiges d'un passé industriel ou résidus d'usages commerciaux plus récents, s'ajoutent au potentiel résidentiel. La Ville veut poursuivre les programmes de décontamination découlant d'ententes avec le ministère de l'Environnement du Québec pour favoriser le réaménagement de sites dont le potentiel est considérable, notamment le site de la pointe aux Lièvres, les terrains des anciens réservoirs d'huile sur le boulevard Champlain et les anciens dépôts de matières résiduelles du secteur Chaudière. La Ville entend poursuivre l'identification des terrains contaminés sur l'ensemble du territoire.

Compte tenu de la diminution de la population scolaire et des effectifs des communautés religieuses, la vocation de plusieurs bâtiments et terrains pourrait être remise en question. Toutefois, il importe de préciser que si certaines propriétés peuvent être recyclées à des fins résidentielles et ainsi bonifier l'offre, ce n'est pas le cas de toutes. La Ville préconise donc une approche prudente par rapport à la conversion de ces propriétés.

Enfin, la Ville entend favoriser une densification douce des secteurs résidentiels de faible densité, notamment dans les zones bénéficiant déjà de services et d'infrastructures ou localisées à proximité des principaux parcours de transport en commun. Il en est de même pour les nouveaux lotissements pour lesquels la Ville entend exiger un taux minimal d'habitations bifamiliales ou multifamiliales.

Les principes de densification résidentielle

- *Établir un plancher de densité résidentielle minimum pour tout nouveau projet résidentiel dans les secteurs déterminés;*
- *Prévoir une densité résidentielle plus importante dans les secteurs centraux, les centres majeurs d'activités, les noyaux locaux, le long des grands boulevards et des artères mixtes ou commerciales, de même que le long des principaux axes de transport en commun majeurs existants et projetés;*
- *Permettre une adaptation des logements et une densification douce dans les secteurs de faible densité par l'assouplissement des dispositions réglementaires;*
- *Exiger un pourcentage minimum d'habitations bifamiliales ou multifamiliales pour tout nouveau projet résidentiel nécessitant un lotissement.*

Pistes d'action

- Tenir à jour l'inventaire des terrains et des bâtiments à réutiliser à des fins résidentielles.
- Déterminer les lots vacants pouvant être développés à des fins résidentielles dans chacun des arrondissements.
- Permettre des densités résidentielles accrues le long des artères de consolidation, au centre-ville et dans les centres majeurs d'activités.
- Définir un cadre réglementaire favorable à une densification douce des secteurs résidentiels, notamment en permettant l'ajout d'un deuxième logement aux résidences unifamiliales.

Diriger l'expansion résidentielle vers les secteurs ayant le plus grand potentiel

La Ville souhaite encadrer la demande résidentielle de manière à répondre le mieux possible aux besoins de la collectivité. Elle est consciente qu'elle doit offrir un éventail de possibilités suffisamment large pour permettre aux individus de choisir le type d'habitation et d'environnement urbain ainsi que le quartier ou l'arrondissement où ils préfèrent habiter. Toutefois, l'objectif de consolidation du territoire que poursuit la Ville, les besoins résidentiels changeants et les coûts découlant de la réalisation de nouveaux développements l'obligent à faire des choix qui auront nécessairement une influence sur les décisions d'ouvrir de nouveaux lotissements dans certaines parties du territoire.

Selon les orientations formulées au regard du développement durable, la Ville veut établir des priorités afin d'assurer un contrôle des nouveaux lotissements résidentiels, notamment dans les secteurs périphériques. À ce sujet, elle a réalisé une étude basée sur des critères d'analyse précis. Ce contrôle vise notamment la consolidation des secteurs existants, la rentabilité des infrastructures, des équipements et des services publics, la minimisation des impacts sur le milieu naturel et l'équilibre des finances publiques.

Critères d'analyse de la faisabilité et de la rentabilité des nouveaux lotissements résidentiels

- *La localisation du projet par rapport aux limites d'urbanisation autorisées;*
- *La capacité actuelle des réseaux d'aqueduc et d'égout domestique et pluvial de desservir les lotissements visés;*
- *La préservation des milieux naturels d'intérêt;*
- *L'existence d'équipements récréatifs et leur capacité de desserte, par rapport à un nouveau lotissement;*
- *La planification préalable des projets (design de rues, types de constructions et autres);*
- *La rentabilité fiscale des projets.*

À la lumière des résultats de cette étude, certains territoires présentant un potentiel élevé seront décrétés « secteurs prioritaires de développement ». À l'opposé, d'autres .territoires assujettis à de fortes contraintes verront leur développement jugé non prioritaire. Celui-ci sera différé afin de favoriser la consolidation des secteurs urbanisés, le redéveloppement de secteurs vieillissants et le parachèvement de secteurs dont le développement est déjà amorcé.

Principales recommandations recommandations de l'étude sur les lotissements résidentiels

- *Favoriser la construction de logements sur les terrains vacants desservis, dans les secteurs en redéveloppement, par le recyclage ou par l'agrandissement de bâtiments existants;*
- *Autoriser, dans les secteurs non desservis présentant le plus grand potentiel ou un certain potentiel, les projets rencontrant les exigences de la Ville en matière d'ingénierie, d'accessibilité (capacité du réseau routier, transport en commun), d'environnement, de design urbain, de rentabilité fiscale, de contraintes anthropiques, de diversité des fonctions et des types d'habitations;*
- *Autoriser, dans les secteurs non desservis présentant des contraintes, les projets par bouclage d'infrastructures, les projets de consolidation qui permettent d'optimiser les services publics déjà existants (école, centre de loisirs), de même que les projets novateurs sur le plan environnemental;*
- *Différer le développement des secteurs soumis aux plus grandes contraintes et privilégier les lotissements résidentiels qui minimisent les investissements publics et permettent de consolider les secteurs déjà développés. I*

La Ville veillera toutefois à s'assurer que ses choix en matière de planification résidentielle n'engendreront pas de pression à la hausse sur les prix ou de fuites de population vers les municipalités de la périphérie, ce qui accroîtrait davantage l'étalement. Pour maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande, elle exercera donc un suivi des espaces disponibles pour répondre à la demande à court et à moyen terme.

Pistes d'action

- Poursuivre le développement *des connaissances sur les* contraintes et lepotentiel s'appliquant aux zones de lotissements résidentiels et ajuster les priorités en conséquence (veille stratégique);
- Établir une vision métropolitaine du développement résidentiel avec l'ensemble des membres de la CMQ par l'adoption d'une politique commune de lotissements résidentiels; '
- Encadrer la création de nouveaux secteurs résidentiels par l'élaboration de plans d'aménagement d'ensemble;
- Différer le développement des secteurs présentant les plus grandes contraintes.

Sur le territoire de Wendake, couvrant 143 hectares et voisin de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, vivent environ 1300 personnes de la nation huronne-wendat domiciliées dans 600 logements. À la suite de pressions résidentielles exercées sur le Vieux-Wendake, le territoire s'est étendu vers le nord La grande partie de; ce secteur comprend des résidences unifamiliales de un ou de deux étages.

L'aménagement et le développement de Wendake sont étroitement imbriqués avec le secteur environnant de la ville de Québec. Les fonds provenant de programmes gouvernementaux destinés à l'installation d'infrastructures permettront en moyenne à 14 ménages par année de prendre possession d'une nouvelle construction résidentielle. Cependant, ce nombre pourrait augmenter si le Conseil de la nation dégage une somme lui permettant d'ajouter ses propres investissements dans ce domaine. Puisque l'agrandissement des limites de Wendake constitue un projet important pour la Nation la Ville assurera sa pleine collaboration en conciliant ses intérêts à ceux de la Nation.

À l'extérieur de périmètres d'urbanisation, restreindre les endroits où les résidences sont autorisées

Depuis 1985, environ 630 constructions non desservies par les réseaux d'aqueduc et d'égout, ont été érigées sur le territoire de la ville, soit environ 33 par année. Ne représentant que 1 % des 62 928 mises en chantier effectuées depuis cette date, le marché pour de telles constructions, pour la plupart résidentielles, demeure, somme toute, restreint.

Les constructions sans services sont actuellement limitées aux îlots résidentiels déstructurés dans l'affectation agricole et en bordure des chemins existants dans l'affectation forestière. Cette délimitation représente un acquis en termes de planification des constructions sans services sur le territoire et la Ville n'entend pas autoriser l'ouverture de nouvelles rues dans la zone agricole permanente ni dans la zone d'affectation forestière. Par conséquent, elle limitera aux seules rues publiques les endroits où des constructions sans services sont autorisées.

Le développement immobilier sans services est un enjeu métropolitain puisque les approches diffèrent grandement en fonction des territoires. Certaines municipalités limitrophes ont des règles beaucoup plus souples que la Ville de Québec. Pour des considérations environnementales, de protection des milieux naturels et de gestion de l'urbanisation, des règles métropolitaines uniformes devraient encadrer ce type de développement.

Pistes d'action

- Entamer une réflexion à l'échelle métropolitaine sur les développements résidentiels sans services;
- Revoir les normes minimales de lotissement en concertation avec les municipalités et les municipalités régionales de comté (MRC) limitrophes.

3.1.3 Une gestion intégrée des déplacements des personnes

Les déplacements dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Québec sont en hausse. Ils sont passés de 1,5 à 1,8 million par an de 1981 à 2001. Sur le territoire de la ville, le nombre annuel de déplacements est passé de 1,1 à 1,4 million durant la même période. L'accroissement des déplacements observé se fait principalement au bénéfice de l'auto-solo dont l'utilisation n'a cessé de croître depuis les quinze dernières années, au détriment de l'utilisation du transport en commun (voir encadré).

Orientation du Plan stratégique

Mettre en place un réseau structurant de transport en commun et moderniser le système actuel.

Des distances toujours plus grandes... à parcourir en voiture

De 1991 à 2001, la distance moyenne entre la résidence et les principaux pôles d'emplois sur le territoire de la CMQ est passée de 7,0 à 7,6 km, une hausse de 8,8 %. La distance moyenne entre la résidence et les institutions d'enseignement post secondaires, elle, est passée de 5,5 à 6,7 km, une hausse de 23 %. Au même moment, la part modale du transport collectif est passée de 16 à 10 %.

Sources: Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), *Le territoire d'intervention de la CMQ, ses limites et son intégration*, août 2003 et Ville de Québec, Service de l'aménagement du territoire, *Réflexions sur l'avenir du transport en commun à Québec*, sept. 2003.

L'automobile est aujourd'hui le mode de transport privilégié, car elle offre une souplesse et un confort supérieurs au transport en commun. Pour plusieurs activités de la vie quotidienne, elle s'avère l'option la plus simple et la plus propice aux économies de temps, particulièrement sur de longues distances ou dans les parties de territoire conçues d'abord en fonction de son utilisation. Par contre, pour les déplacements aux heures de pointe ou à destination du centre-ville, l'automobile est moins compétitive car elle est ralentie par la congestion et les difficultés liées au stationnement. Si l'on y tient compte des coûts individuels et collectifs et des impacts sur le milieu de vie qu'elle entraîne, l'augmentation de l'offre de transport routier n'est pas une solution souhaitable ou durable pour améliorer la mobilité des personnes. L'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto visant la réduction des gaz à effet de serre vient renforcer le choix du développement du transport en commun.

Malgré ces constats, les prévisions du MTQ indiquent que l'utilisation accrue de l'automobile devrait se poursuivre si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Dans ces circonstances, la Ville prend résolument le choix de rétablir un meilleur partage de l'espace-rue en privilégiant le renforcement des modes de transport collectifs (transport en commun, covoiturage) et alternatifs (marche, vélo). L'atteinte d'un tel objectif passe nécessairement par une stratégie de gestion intégrée des déplacements, tant au niveau local qu'à l'échelle de la ville.

La Ville entend développer un réseau routier cohérent et bien hiérarchisé, accessible à tous les usagers, en comblant certaines limites des infrastructures routières et des aménagements urbains. Un réseau mieux maillé permettra d'améliorer la mobilité des personnes et de réduire leur temps de déplacement, entraînant par le fait même une réduction de la circulation de transit et des émissions de gaz à effet de serre. Une meilleure perméabilité du tissu urbain rendra possibles de nouveaux liens piétonniers ou cyclables dont bénéficieront les usagers du transport en commun. Divers oùtils seront développés pour mièux canaliser la circulation vers les rues principales. Parallèlement, la Ville entend réviser les normes en matière de stationnement et restreindre dans certaines zones le stationnement sur rue afin de dissuader les personnes d'utiliser l'automobile.

Une approche intégrée des déplacements doit se traduire par des actions parallèles menant à une densification progressive du territoire et à une diversification des fonctions le long des grands axes pour augmenter la part du transport en commun. Un aménagement pensé en fonction des modes de transport collectifs et alternatifs permettra de créer des environnements plus sains et accueillants. De nouvelles pratiques multimodales seront préconisées dans les centres d'échanges, aux noeuds intermodaux et aux arrêts d'autobus afin d'améliorer les conditions de déplacement des piétons, des usagers du transport en commun et des cyclistes. Autre défi de taille : le réseau cyclable actuel. Discontinu et incomplet, il devra être développé et mieux maillé pour répondre de façon appropriée aux besoins croissants de déplacement à des fins utilitaires et récréatives.

Pour relever le défi d'une mobilité durable, la Ville doit développer en priorité une série de mesures centrées sur une amélioration des modes de transport collectifs et alternatifs afin de créer la synergie nécessaire pour entraîner un transfert modal et une réduction de la circulation motorisée. Les mesures seront adaptées au milieu traversé et les solutions tiendront compte des réalités propres à chaque arrondissement.

À terme, une stratégie de gestion intégrée des déplacements devrait fournir les résultats suivants :

- *contribuer à l'amélioration de l'environnement et à la diminution des gaz à effet de serre;*
- *accroître la part de marché du transport en commun de manière à réduire la dépendance à l'automobile;*
- *encourager la pratique de la marche et du vélo dans un environnement agréable et sécuritaire;*
- *améliorer le sentiment de sécurité et la qualité de vie dans les quartiers résidentiels;*
- *assurer un meilleur maillage des réseaux routiers, cyclables et piétonniers.*

Améliorer la perméabilité du tissu urbain par des réseaux routiers cohérents et bien hiérarchisés ainsi que le maillage du réseau des grandes artères

Le réseau de rues municipales est une composante majeure de la structure urbaine : il doit soutenir les déplacements des personnes, autant en voiture qu'en transport collectif, à pied ou à vélo. À ce sujet, le plan de la structure urbaine (carte 1) met en évidence un élément marquant du territoire de la ville : le maillage insuffisant du réseau des grandes artères.

Cette situation s'explique en partie par le fait que le réseau autoroutier de la ville est fortement développé, voire l'un des plus développés parmi l'ensemble des villes canadiennes. Par le passé, l'efficacité de ce réseau et la multiplicité des administrations municipales ont eu pour effet de retarder la construction d'un réseau d'artères continu sur le territoire, si bien qu'aujourd'hui, certains tronçons d'autoroute suppléent au manque de liaisons locales entre différentes parties du territoire. Le manque d'artères dans certains secteurs et les discontinuités fonctionnelles du réseau municipal augmentent les problèmes de congestion, génèrent un transit indésirable dans les quartiers résidentiels et affectent également les parcours de transport en commun.

Ces différentes lacunes incitent la Ville à préconiser un meilleur maillage de son réseau routier en lien avec l'amélioration de la fonctionnalité du réseau autoroutier.

En ce qui concerne le réseau autoroutier, la Ville entend profiter des interventions prévues par le MTQ au cours des prochaines années pour revoir les caractéristiques géométriques de plusieurs tronçons et échangeurs. Ainsi, le réseau autoroutier devrait être plus perméable et mieux adapté à son environnement, tout en préservant sa fonctionnalité. L'objectif poursuivi est d'assurer à la fois un meilleur arrimage entre les réseaux et une meilleure intégration avec le milieu traversé et le cadre bâti adjacent. La section 5.3.1 du chapitre 5 dresse la liste des interventions proposées afin d'améliorer le maillage du réseau routier municipal et la fonctionnalité du réseau autoroutier.

À Québec, l'abondance de voies rapides a aussi pour conséquence d'isoler des parties de territoires, à tel point que des quartiers et des secteurs d'emplois parfois distants de quelques kilomètres ne communiquent pas ensemble ou sont inaccessibles autrement qu'en auto.

De plus, la Ville entend atténuer l'effet de rupture généré par les autoroutes sur son territoire. Certains tronçons devront faire l'objet d'interventions prioritaires afin d'améliorer leur intégration au milieu urbain, ce qui aura aussi pour conséquence de rétablir les liens entre les différents quartiers et secteurs d'emplois. Il s'agit des tronçons suivants :

- l'autoroute Laurentienne, dont le tronçon au sud du boulevard Wilfrid-Hamel doit être transformé en boulevard urbain;
- l'autoroute Charest, à l'est de l'autoroute Henri-TV, qui doit faire l'objet d'améliorations fonctionnelles;
- l'autoroute du Vallon, dont le tronçon au sud de la rue de la Terrasse doit être transformé en boulevard urbain.

En ce qui concerne le réseau de rues municipales, la correction des failles observées, dans le réseau des grandes artères, vise à permettre une utilisation plus polyvalente des rues. Les interventions projetées permettront entre autres de développer des secteurs offrant un fort potentiel tout en assurant une meilleure perméabilité entre les quartiers et en facilitant l'accès aux différents pôles d'emplois et d'études. D'ailleurs, seul un réseau bien maillé, où les rues locales, les collectrices et les grandes artères forment un tout intégré et cohérent, est susceptible de permettre une desserte optimale en transport en commun et des déplacements piétons et cyclistes plus efficaces et sécuritaires.

À titre d'exemple, l'amélioration ou l'ajout dè liens entre le boulevard de l'Ormière et le boulevard Lebourgneuf, entre celui-ci et la I^fe^ Avenue et un lien direct entre la I^fe^ Avenue et l'avenue D'Estimauville sont nécessaires à la mise en place du réseau structurant de transport en commun projeté par la Ville et le RTC, en l'occurrence l'ajout d'un parcours Métrobus dans l'axe est-ouest, entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue D'Estimauville. En l'absence de ces liens plus directs, les autobus devraient emprunter des rues collectrices ou locales, ce qui réduirait la rapidité et l'efficacité du service.

Un meilleur maillage du réseau routier est également souhaitable dans les parties faisant actuellement l'objet de lotissements résidentiels. Les lotissements caractérisés par des nies tortueuses et en cul-de-sac augmentent démesurément les distances de marche. Dans les nouveaux lotissements, la Ville préconise plutôt l'aménagement d'un réseau routier facilitant la marche, l'utilisation du transport en commun et les autres modes de déplacement alternatifs.

La section 3 du chapitre 6 dresse la liste des interventions souhaitées sur le réseau routier municipal. Globalement, son renforcement devrait concourir à l'atteinte des résultats suivants :

- préserver et améliorer la fonctionnalité et l'accessibilité des axes jouant un rôle stratégique dans la région;
- améliorer l'accessibilité aux quartiers résidentiels et désenclaver des secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement;
- accroître la perméabilité des tissus urbains;
- améliorer la sécurité et la qualité des milieux de vie.

Piste d'action

- Réaliser les projets ou les études préalables, identifiés au chapitre 6.3.1, pour aménager ou transformer des liens routiers existants ou projetés.

Les projets visant à renforcer le réseau routier seront évalués à partir d'une grille d'évaluation. La priorité sera accordée aux projets qui répondent le plus favorablement aux critères suivants, qui découlent des objectifs poursuivis :

- *réponse aux objectifs de consolidation des secteurs résidentiels existants;*
- *amélioration de l'accessibilité aux centres d'affaires et aux secteur d'emplois;*
- *amélioration de l'accessibilité aux quartiers et de la perméabilité entre ceux-ci;*
- *amélioration de la qualité du service de transport en commun;*
- *réduction de la circulation de transit dans les rues résidentielles;*
- *amélioration de l'écoulement de la circulation;*
- *impact minimal sur le milieu naturel traversé;*
- *impact minimal sur le milieu urbain traversé;*
- *niveau d'investissement requis par la Ville.*

Accroître l'utilisation du transport en commun et le covoiturage

Le réseau de transport en commun à Québec est actuellement saturé aux heures de pointe, ce qui entraîne une surcharge à bord des autobus, un inconfort pour les usagers et rend le service moins compétitif. Le réseau Métrobus est en quelque sorte victime de son succès. Bien que l'achalandage du transport en commun se maintienne, son importance relative ne cesse de fléchir. En 1991, 16 % des déplacements motorisés s'effectuaient en autobus contre seulement 10 % aujourd'hui, une tendance que la Ville souhaite redresser.

Des actions rapides doivent être posées pour accroître la qualité du service de transport en commun àfin de fidéliser la clientèle et d'attirer de nouveaux usagers.

L'ajout de véhicules de plus grande capacité permettrait entre autres de répondre à la demande actuelle et à celle qui sera induite par la consolidation du développement urbain. La Ville fait sienne la stratégie du RTC visant à mettre en place un vaste réseau structurant de transport en commun (voir encadré) reliant entre eux les principaux axes de déplacement et centres d'activités. Rapide, moderne et à fréquence élevée, ce réseau permettra de desservir, à moins de 500 m, la majorité des résidants de Québec. Cette stratégie de renforcement du transport en commun est susceptible d'accroître la part modale du réseau dans les déplacements motorisés afin de retrouver le taux d'utilisation de 1991.

Une étude du CRAD tend à montrer que la densité actuelle d'emplois, de commerces et de logements de part et d'autre des lignes principales du Métrobus 800 et 801 pourrait justifier l'implantation d'un système léger sur rail — ou tramway moderne. Avec une densité de 9 500 personnes et emplois par kilomètre carré, dans un corridor de 500 mètres, la ville de Québec présente une densité comparable à celle de certaines villes américaines ou françaises où des tramways sont actuellement en service ou projetés à court terme.

CP Arib *Porcnortivoc ri'mwnir nnur Iv trancnnrt on enmmun cur lo torritnirp do In _*

Le réseau structurant de transport en commun projeté

- *Renforcer les deux lignes Métrobus actuelles par l'utilisation d'autobus articulés, la réfection de la chaussée, l'ajout de mesures préférentielles et l'amélioration des zones d'attente;*
- *Implanter de nouvelles lignes Métrobus, avec des mesures préférentielles, dans les axes suivants :*
  - *axe sud-est reliant le terminus Beauport à la station Belvédère via le boulevard Wilfrid-Hamel;*
  - *axe nord-sud reliant Loretteville au plateau de Sainte-Foy;*
  - *axe est-ouest reliant le terminus Beauport au terminus Les Saules via le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est*
- *Poursuivre les études d'avant-projet du tramway afin de déterminer les coûts exacts du projet, ses conditions d'implantation et la possibilité de le réaliser par phases; envisager l'implantation du tramway lorsque les conditions de réussite (adhésion de la population et financement) auront été rencontrées;*
- *Créer un lien rapide en transport en commun, de type Métrobus ou autre, entre la rive nord et la rive sud pour récupérer une part de la forte demande globale en transport (140 000 véhicules traversent les ponts chaque jour);*
- *Mettre en place le plan de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec.*

Sources : RTC et Ville de Québec.

Ce réseau structurant, quadrillant le centre de la région, doit guider l'aménagement du territoire et le choix de la localisation des entreprises et des zones d'emplois. Ainsi, la Ville privilégiera l'établissement des services et des principaux générateurs de déplacements le plus près possible des arrêts de transport en commun. Les établissements visés sont notamment les bibliothèques, les institutions d'enseignement, les centres communautaires, les centres de services sociaux, de même que les habitations à forte densité. Elle propose également d'augmenter la densité résidentielle et la mixité des usages le long des axes Métrobus actuels et projetés, plus particulièrement aux abords des noeuds de correspondances et des stations d'autobus. La Ville désire également améliorer la rapidité et la régularité de la desserte locale ainsi que les liaisons entre les quartiers périphériques. Un réseau intermédiaire de transport en commun sera développé qui, sans avoir la fréquence du Métrobus, assurera un lien rapide entre le réseau structurant et le réseau local. Par ailleurs, l'amélioration des conditions d'attente aux arrêts d'autobus, qui suppose notamment l'adaptation des aménagements aux rigueurs climatiques de l'hiver, est essentielle pour accroître le confort des usagers et l'attrait du transport en commun.

Afin d'inciter la population à utiliser davantage l'autobus, notamment lors de déplacements pendulaires (domicile/travail), des efforts doivent être entrepris pour rendre les conditions de stationnement moins favorables aux automobilistes. En ce sens, la Ville prévoit se doter d'une nouvelle politique du stationnement. Une gestion plus serrée du stationnement, visant en particulier les espaces de longue durée sur les lieux de travail, s'avère un outil essentiel pour diminuer la circulation automobile. Une réduction du nombre minimal de cases de stationnement requis le long des parcours Métrobus pourrait également être envisagée.

Le covoiturage et le recours à des services de partage de véhicules (du type Communauto) peuvent également contribuer à accroître la mobilité des personnes sans pour autant augmenter le nombre de véhicules sur les routes. Par diverses mesures, la Ville pourrait contribuer à l'essor de ces solutions alternatives à l'auto-solo.

Pistes d'action

- Mettre en place un réseau structurant de transport en commun (voir encadré ci-dessus);
- Mettre en place un réseau intermédiaire de transport en commun;
- Améliorer la desserte locale et les liaisons entre les quartiers;
- Instaurer des voies réservées au transport en commun et au covoiturage sur des tronçons des autoroutes du Vallonet Laurentienne et du boulevard Charest;
- Aménager de nouveaux parcs de stationnement incitatifs, attirants et facilement accessibles, aux extrémités du réseau structurant et des voies réservées, tout en améliorant les parcs existants;
- Élaborer des critères d'aménagement pour améliorer les conditions d'attente aux arrêts d'autobus et particulièrement aux stations Métrobus ainsi qu'aux noeuds de correspondances;
- Élaborer une politique de stationnement visant à réduire le nombre de cases requises pour tout nouveau projet immobilier le long des axes structurants de transport en commun.

Accroître la pratique du vélo à des fins récréatives et utilitaires

La bicyclette est un moyen de transport écologique, non polluant et associé au transport actif et durable. Elle peut constituer une alternative intéressante à l'utilisation de l'automobile pour des déplacements à différentes fins : travail, étude, magasinage et loisir. Pour ses bienfaits pour la santé, l'environnement et l'économie, le cyclisme tant récréatif qu'utilitaire devrait être privilégié et davantage développé sur le territoire de la ville. Il devrait être intégré dans la planification du transport, en lien étroit avec la marche et le transport en commun, afin de mettre en place un système de déplacement réellement multimodal.

Le réseau cyclable actuel totalise 273 kilomètres (carte 16). Il est aménagé à 40 % hors rue, à 40 % en bandes cyclables et à 20 % sur des chaussées désignées. Il ne forme pas un réseau homogène, continu, cohérent et bien hiérarchisé, c'est-à-dire capable de répondre de façon appropriée aux besoins des clientèles qui en font un usage récréatif ou utilitaire. Il est incomplet et devrait être prolongé par des voies cyclables déjà prévues mais non encore réalisées. La pratique du vélo est donc freinée en raison du tracé discontinu des voies cyclables, du maillage déficient et du manque d'information sur le réseau existant. D'autres facteurs limitent également la pratique du vélo : les dénivellations, l'intensité de la circulation, les contraintes naturelles (cours d'eau, falaises) ainsi que les infrastructures ferroviaires et autoroutières.

Le réseau cyclable existant présente les limites structurelles suivantes :

- *dans l'arrondissement La Cité, le réseau est composé presque exclusivement de chaussées désignées, à l'exception du corridor du Littoral et de la piste longeant la rivière Saint-Charles. Aucune voie cyclable structurante ne traverse les parties centrales du plateau, ni ne relie les centres majeurs d'activités de Lebourgneuf et de Sainte-Foy;*

  plusieurs centres d'emplois, centres commerciaux ou parcs et espaces verts ayant un rayonnement régional ne sont pas desservis par le réseau cyclable existant;

  aucune voie cyclable directe et continue n'existe dans l'axe nord-sud permettant de relier le plateau Québec-Sainte-Foy au corridor des Cheminots, en raison de la présence des autoroutes;
- *plusieurs pistes bien conçues ne mènent nulle part, comme celle du boulevard du Versant-Nord en direction est qui se bute à l'autoroute du Vallon;*
- *le réseau cyclable est mal interconnecté et plusieurs liens cyclables manquent, particulièrement entre le réseau local et le réseau supérieur (corridors des Cheminots et du Littoral).*

La Ville entend favoriser et promouvoir l'utilisation de la bicyclette comme moyen de transport à des fins utilitaires, touristiques et récréatives. L'aménagement des espaces publics, des routes et des quartiers devrait toujours favoriser la sécurité et le confort des cyclistes. La Ville élaborera un nouveau plan directeur du réseau cyclable en fonction des principes suivants :

concevoir un réseau confortable, fonctionnel et sécuritaire accessible à l'ensemble de la population;

bâtir un réseau intégré, structurant et bien hiérarchisé;

- desservir efficacement les principaux générateurs de déplacements, dont les équipements récréatifs majeurs;
- aménager un réseau attrayant mettant en valeur les attributs biophysiques présents sur le territoire;
- déterminer les liaisons devant être complétées pour relier les différents tronçons du réseau cyclable existant;
- définir un réseau cyclable utilitaire;
- déterminer les endroits où le réseau cyclable doit être développé en lien avec le réseau existant;
- déterminer les endroits plus problématiques où le réseau existant doit faire l'objet d'une réflexion;
- définir les interconnexions entre les réseaux cyclable, de transport en commun et piétonnier récréatif.

Les principales composantes du réseau, liées entre elles, seront les suivantes :

- le réseau récréotouristique, destiné au cyclisme récréatif et au vélotourisme; il s'agit surtout d'un circuit vert et bleu permettant aux cyclistes de jouir d'une vue sur la nature ou le littoral;
- le réseau principal, qui suit les grands axes de déplacement et relie entre eux les différents secteurs de la ville et les principaux générateurs de déplacements, tout en étant relié à la fois au réseau récréotouristique et au réseau secondaire par des trajets plus directs;
- le réseau secondaire, de proximité et d'interconnexion qui relie les secteurs non desservis au réseau principal.

Piste d'action

- Réaliser un nouveau plan directeur du réseau cyclable.

Favoriser la marche comme mode de déplacement

La marche est le mode de transport le plus économique, le plus universel et le plus écologique. Elle favorise les interactions sociales en plus d'être bénéfique pour la santé. Même l'automobiliste ou l'usager du transport en commun est nécessairement un piéton et doit marcher au début et à la fin de son déplacement. Toutefois, on reconnaît aujourd'hui que l'automobile occupe une place disproportionnée par rapport aux autres modes de transport. Une planification et un aménagement urbain davantage axés sur les besoins des piétons s'avèrent donc impératifs pour améliorer le cadre de vie urbain du plus grand nombre. Redonner la place au piéton dans son quartier devrait être l'une des priorités en matière de déplacement sur de courtes distances. Il faut pour cela améliorer la convivialité, le confort, la sécurité et la continuité des chemins piétonniers. Un nouveau partage de l'espace public par l'implantation de diverses mesures favorables à la marche devrait être la ligne directrice à suivre.

Ce rééquilibrage implique la nécessité de prendre systématiquement en considération les besoins des piétons, et ce, autant dans le cadre de travaux de réfection de la voirie que dans celui de nouveaux projets de construction (construction d'habitations et d'équipements publics, aménagement de zones d'activité industrielle ou commerciale, etc.). Par exemple, les nouveaux lotissements devraient être conçus de manière à limiter l'espacement entre les rues collectrices afin que les habitations soient situées à une distance de marche raisonnable des arrêts d'autobus et des services de première nécessité.

Pistes d'action

- Définir une politique de déplacement ou un plan de circulation pour les piétons en privilégiant l'aménagement d'itinéraires courts et dirigés vers les principaux générateurs de déplacements;
- Assurer la continuité des principaux chemins piétonniers;
- Mettre en place un réseau piétonnier structurant et urbain facilement accessible à la population.

3.2 **Le développement économique**

La position géographique de Québec en fait un pôle de services important pour les régions de la Capitale-Nationale et de Chaudière-Appalaches de même que pour tout l'est du Québec et une partie des Maritimes. Les bureaux gouvernementaux, les bureaux administratifs d'entreprises, les établissements de soins de santé, les commerces de gros et de détail, les centres de distribution et plusieurs autres équipements et activités desservent un bassin de population bien supérieur à celui de la ville elle-même. Québec est donc à la fois :

- le siège du gouvernement du Québec;
- un pôle régional de services pour de grandes entreprises, notamment celles de l'assurance et de la finance;
- un pôle de services en santé et en éducation pour tout l'est du Québec;
- un lieu de recherche et de développement de nouvelles technologies;
- un pôle commercial important pour la grande région métropolitaine et l'est du Québec;
- une destination touristique prisée et reconnue internationalement;
- un centre culturel important.

L'économie de Québec est de plus en plus diversifiée. Des progrès notables sont survenus dans les secteurs des services professionnels, scientifiques et techniques, du tourisme, de la culture ainsi que des industries manufacturières. Le projet de cité éducative montre bien que l'industrie du savoir prend une place de plus en plus importante dans la ville. Par ailleurs, le territoire comporte encore de nombreux endroits dont le potentiel de développement est important.

Parallèlement, l'évolution démographique au cours des prochaines années aura des effets significatifs sur la performance économique de Québec et l'ensemble de la région. Le vieillissement de la population annoncé pourrait entraîner une baisse d'emplois allant jusqu'à 5 % (18 000 emplois) d'ici 2021 dans la région. Pour conserver son dynamisme actuel, Québec devra sans doute attirer davantage d'immigrants. La qualité de vie et des aménagements urbains que l'on associe à la ville de Québec est un atout à mettre à profit pour convaincre un plus grand nombre de personnes de l'extérieur de s'y établir et d'y rester.

Plan stratégique : orientation et actions à court terme

Poursuivre la diversification de l'économie de Québec, notamment en :

- favorisant la création d'emplois durables et de qualité qui répondent aux compétences des populations locales;
- maintenant le niveau d'emploi lié à l'activité gouvernementale:
- développant un meilleur positionnement national et international pour accélérer le développement des secteurs de l'enseignement supérieur, de la technologie, de la culture et du tourisme:
- augmentant et en diversifiant l'offre touristique.

La Ville entend saisir les occasions qui se présenteront sur le plan économique pour renforcer son rôle de pôle régional dans plusieurs secteurs. Elle prévoira les conditions propices au maintien et à l'implantation des activités les plus porteuses d'avenir pour son développement. Elle désignera les endroits les plus propices à l'établissement des activités économiques majeures, dans le respect de son orientation visant à consolider le territoire urbanisé (cartes 3 et 4).

Enfin, la Ville a l'intention de mettre davantage à profit le potentiel de ses importantes zones agricoles et forestières, présentement sous-exploitées, d'oeuvrer à la protection des caractéristiques de ces territoires et de les mettre en valeur. Parallèlement, les activités d'extraction feront l'objet d'un nouvel examen.

3.2.1 Le secteur des services

En matière de services, les enjeux identifiés par la Ville dans son projet de plan de développement économique sont :

- *Consolider le statut de capitale et le rôle du gouvernement dans l'économie régionale;*
- *Favoriser l'essor de Québec à titre de pôle de services de l'est du Québec.*

Le secteur des services représente plus de 88 % des emplois dans la ville, comparativement à 74 % pour l'ensemble du Québec. La part de l'emploi occupée par l'administration publique, est de plus de deux fois supérieure à la moyenne québécoise (15 % contre 6 %). La diversification de l'économie de la capitale prend graduellement forme. Le secteur tertiaire moteur, qui comprend entre autres les services aux entreprises à forte valeur ajoutée et les activités de recherche et de développement, représentait en 2001 environ 19 % des emplois, un taux qui correspond à la moyenne québécoise (20 %), mais qui demeure inférieur à la situation dans la région de Montréal (25 %). Québec compte aujourd'hui une centaine de centres de recherche réunissant près de 6 000 chercheurs ainsi que plus de 500 entreprises de haute technologie embauchant près de 23 000 personnes. Ces centres de recherche et ces entreprises
se répartissent un peu partout sur le territoire, avec toutefois des concentrations sur le campus de l'Université Laval, dans le Parc technologique du Québec métropolitain, dans le Centre national des nouvelles technologies de Québec (CNNTQ) ainsi que dans le quartier Saint-Roch et sur le Campus de haute technologie de Saint-Augustin.

Le bon rendement économique des dernières années et les efforts de la Ville en matière de revitalisation, notamment dans le quartier Saint-Roch, ont considérablement fait chuter le taux d'inoccupation des bureaux, et ce, malgré l'ajout de superficies importantes. Toutefois, le gouvernement du Québec a annoncé son intention de réduire la taille de l'État, ce qui pourrait éventuellement signifier une baisse de la demande de locaux pour bureau dans la ville. Dans ce contexte, le développement de l'industrie du savoir et des concepts comme celui de « Québec cité éducative » peuvent s'avérer des avenues de développement viables à long terme.

Promouvoir l'établissement d'entreprises liées à l'économie du savoir

La Ville doit prévoir des espaces appropriés pour ces activités économiques d'avenir et travailler à l'établissement des conditions favorables à leur essor. (carte 3)

En tant que cité éducative, la Ville de Québec veut faire des institutions universitaires présentes sur son territoire des partenaires de choix pour le développement des activités de recherche et la formation d'une main-d'oeuvre qualifiée. La cité universitaire est un moteur de développement économique, éducationnel et social pour la ville de Québec. Ainsi, avec certains réaménagements, l'axe du Vallon pourrait devenir un corridor technologique reliant le campus de l'Université Laval au Parc technologique du Québec métropolitain.

Misant sur ses acquis dans le domaine de l'économie du savoir, elle favorisera, en priorité, le renforcement des activités du Parc technologique du Québec métropolitain. Le Campus de haute technologie de Saint-Augustin et le CNNTQ feront aussi l'objet d'efforts de consolidation.

Avec son réseau de centres hospitaliers affiliés, l'Université Laval compte plus de 1200 chercheurs de toutes les disciplines, dont la réputation et la qualité permettent de la positionner parmi les grandes universités de recherche. [Elle] mise sur ses forces pour consolider et renforcer les foyers de recherche au sein desquels elle se démarque plus particulièrement. Elle préconise une formation enracinée dans la recherche et encourage ses étudiants de tous les cycles à s'insérer activement dans les équipes et les centres de recherche.

Site Internet du vice-rectorat à la recherche de l'Université Laval.
http://www.vrr.ulaval.ca

Reconnu mondialement, le Parc technologique du Québec métropolitain est le lieu par excellence pour l'implantation et l'expansion de centres de recherche et de développement, d'entreprises de services-conseils et de produits et services de haute technologie. Il facilite le réseautage, la synergie, l'émergence de nouveaux partenariats, de même que des échanges de qualité exceptionnelle entre milieux d'affaires, universitaires et gouvernementaux.

11 accueille une centaine d'entreprises évoluant dans les domaines d'excellence suivants : optique et photonique; bioalimentaire et médical; nouveaux matériaux; technologies de l'environnement; technologies de l'information; foresterie et technologies du bois.

http://www.parctechno.qc.ca/

Pistes d'action

- Poursuivre le développement du Parc technologique du Québec métropolitain, du Campus de haute technologie de Saint-Augustin et du CNNTQ en confirmant leur vocation dans le secteur de l'économie du savoir;
- Désigner la partie sud de l'autoroute du Vallon comme axe technologique lié à l'industrie du savoir et à la recherche;
- Regrouper les institutions d'enseignement supérieur, le milieu des affaires et la Ville pour développer un projet de cité éducative.

Concentrer les immeubles de bureaux aux endroits les plus appropriés

Le centre-ville (en particulier les centres d'affaires de la Haute-Ville et de la Basse-Ville), l'axe Laurier à Sainte-Foy, le boulevard Lebourgneuf, le secteur D'Estimauville et les grandes artères sur lesquelles le RTC prévoit implanter son réseau structurant concentreront les plus grandes densités d'immeubles de bureaux à l'intention des entreprises et des gouvernements ainsi que les grands équipements collectifs. Les affectations du sol et les densités d'occupation prévues au chapitre 6 reflètent cet objectif.

En collaborant avec la Société immobilière du Québec (SIQ) et la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), la Ville souhaite parachever l'aménagement de la colline Parlementaire et amorcer la revitalisation du secteur D'Estimauville, un des centres majeurs d'activités déterminés au PDAD.

Parallèlement, la Ville cherchera à freiner la prolifération d'immeubles de bureaux dans les zones et les parcs industriels reconnus. Ainsi, elle réservera en priorité ces espaces aux entreprises manufacturières et para-industrielles.

Pistes d'action

- Permettre des superficies maximales de bureaux plus grandes au centre-ville, dans les centres majeurs d'activités et le long des grandes artères de consolidation, principalement celles qui sont desservies par le réseau structurant de transport en commun;
- Réviser les usages permis dans les zones et les parcs industriels de manière à limiter l'implantation des immeubles de bureaux à l'intérieur de ceux-ci;
- Élaborer les stratégies de développement économique nécessaires à l'émergence d'un pôle de services et de bureaux au carrefour D'Estimauville.

3.2.2 Les commerces de détail

La structure commerciale de la ville se compose d'artères commerciales, de centres commerciaux (de voisinage, de quartier, locaux, régionaux et supra-régionaux) ainsi que de zones commerciales de grande surface (ou mégacentres). Les 123 artères commerciales de la ville rassemblent quelque 6 000 établissements commerciaux tandis que les 87 centres commerciaux en comptent 2 600. De plus, les quatre mégacentres reconnus sur le territoire regroupent le tiers des 60 magasins à grande surface de la ville.

La multiplication à outrance de certaines formes de commerces, dont les grandes surfaces commerciales qui s'implantent en bordure des autoroutes, pourrait affecter l'équilibre de l'offre commerciale dans la ville. Par la détermination des affectations et des densités, la Ville peut tenter de préserver un équilibre entre les différents types de commerces. De manière générale, les commerces et services de première nécessité (aliments et santé) devraient être localisés à proximité des lieux de résidence.

Les magasins à grande surface requièrent de grandes superficies de terrain et sont d'abord conçus pour une accessibilité par l'automobile. Le plus souvent, les produits vendus dans ces commerces exigent d'ailleurs l'utilisation d'un véhicule automobile pour les transporter. En ce sens, leur construction à proximité des autoroutes (Félix-Leclerc, Henri-IV, Duplessis) apparaît somme toute logique. À l'opposé, aucune grande surface commerciale n'est établie au centre-ville puisque, malgré l'affluence quotidienne de dizaines de milliers de travailleurs, de résidants, de touristes et d'excursionnistes, de telles formes construites s'intégreraient mal au milieu construit.

Par ailleurs, la réduction de la dépendance à l'automobile dans les déplacements quotidiens implique le maintien et la consolidation des noyaux de commerces et de services de première nécessité au sein des quartiers de la ville. C'est dans cette perspective que 22 artères commerciales ont été identifiées comme devant faire l'objet d'interventions en priorité. Pour certaines d'entre elles, la Ville envisage l'amorce d'opérations de revitalisation et pour les autres, elle procédera à une évaluation afin de déterminer la nature de l'intervention requise. Éventuellement, un certain nombre de petits centres commerciaux de voisinage devront aussi faire l'objet d'attention particulière. La Ville, par ses choix en matière d'aménagement, de développement et d'animation, milite en faveur du renforcement de ces lieux de services courants. Parallèlement, compte tenu de l'évolution constante du commerce de détail et des habitudes de consommation des personnes, certaines portions d'artères commerciales ou de boulevards urbains ne constitueront plus des localisations commerciales privilégiées. La Ville devra alors évaluer et proposer d'autres fonctions pour ces portions. (carte 4)

Veiller au maintien du dynamisme commercial de la ville et d'un équilibre entre les différents types de commerces

La population de Québec et les visiteurs ont actuellement accès à une offre commerciale diversifiée ainsi qu'à différents types d'établissements commerciaux, dans les rues commerciales, les centres commerciaux ou les « mégacentres ». Le maintien de cette diversité est essentiel. Aussi, la Ville entend poursuivre ses efforts afin de revitaliser les artères commerciales ciblées et orienter ses interventions en vue d'y maintenir la variété de l'offre. Parallèlement, la Ville continuera à régir l'implantation des magasins à grande surface sur son territoire. Une réflexion sur les petits centres commerciaux de voisinage doit également être amorcée afin de planifier leur revitalisation ou leur requalification, au besoin.

Pistes d'action

- Amorcer une réflexion sur la requalification des centres commerciaux de petite taille;
- Utiliser, au besoin, un mécanisme de contingentement des usages pour limiter le nombre de certains types de commerces dans différents endroits du territoire.

Favoriser la concentration et la densification commerciales dans les noyaux locaux

En ce qui concerne l'aménagement, le développement et l'animation urbaine, la Ville milite en faveur d'un renforcement des noyaux de quartiers, où l'on devrait notamment retrouver des biens et services courants. Ces noyaux sont également destinés à accueillir des services publics, institutionnels, communautaires et des lieux d'activité culturelle. Dans cette perspective, la Ville poursuivra ses efforts afin de renforcer le dynamisme de certaines portions d'artères commerciales et noyaux de services locaux. Au besoin, elle entreprendra des démarches afin de favoriser leur revitalisation.

Les artères mixtes sont des endroits privilégiés pour y localiser les services de proximité. Toutefois, l'éparpillement de l'activité commerciale tout le long de celles-ci n'est pas favorable à leur vitalité. La Ville privilégie plutôt la présence de concentrations accrues dans certaines portions ou à des intersections plus importantes.

Une artère commerciale en santé devrait offrir...

- *de 10 à 15 % de commerces et services d'achat courants (épicerie, pharmacie, banque, etc.);*
- *de 29 à 34 % de commerces et services d'achat semi-courants (vêtements, librairie, coiffure, etc.);*
- *de 33 à 42 % de commerces et services d'achat réfléchis (décoration, meubles, clinique);*
- *et de 16 à 21 % de restauration et divertissement (restaurant, bistro, hébergement, etc.).*

Piste d'action

- Établir un zonage favorable au maintien de commerces et de services de proximité dans les noyaux de services et dans certaines portions des artères mixtes et de consolidation.

Préserver le rôle de Québec comme centre majeur du commerce de détail dans l'agglomération métropolitaine et dans l'est du Québec

La Ville doit continuer à offrir une gamme de commerces variés ainsi que des endroits appropriés et des espaces en quantité suffisante pour les accueillir. Elle s'efforcera donc consolider le développement et renforcer les activités des principales destinations commerciales de son territoire, dont les centres majeurs d'activités de Sainte-Foy et de Lebourgneuf.

Pistes d'action

- Exercer un suivi constant de la vitalité des principaux secteurs d'activité commerciale de la ville (y compris les artères, les centres commerciaux et les mégacentres) et des tendances du marché de la consommation.

3.2.3 Le tourisme

Le tourisme représente une part appréciable de l'économie de la ville. En 2003, le secteur de l'activité touristique générait pas moins de 42 780 emplois directs et indirects sur le territoire.

En 2003, la région touristique de Québec a accueilli 8 352 000 visiteurs (dont quelque 5 millions de touristes) qui ont dépensé 1,6 milliards de dollars en biens et services de toutes sortes. Même si Québec offre une expérience unique en Amérique du Nord, sa richesse historique ne peut à elle seule assurer l'augmentation des clientèles touristiques et excursionnistes. Pour attirer plus de visiteurs et allonger la durée de séjour des touristes, la Ville doit chercher à consolider, à améliorer et à mettre en valeur sa situation géographique, ses attraits originaux et ses équipements.

Motifs des voyages à Québec (région touristique)

Agrément (visite de la ville, magasinage, activités culturelles)	*43,5 %*
• *Visite de parents ou d'amis*	*36,8 %*
• *Affaires et congrès*	*16,2 %*
• *autres*	*3,5 %*

Enquête 2003, Office du tourisme et des congrès de Québec.

Dans un contexte où le tourisme évolue vers une recherche plus individuelle d'expériences, la qualité de l'environnement naturel et construit, des équipements et des infrastructures d'accueil est particulièrement importante. La visite de la ville, en particulier du Vieux-Québec, compte parmi les activités les plus populaires. Comme les hôtels cherchent généralement à s'implanter à proximité des principaux lieux d'intérêt, il n'est pas surprenant de constater que plus de la moitié de ces établissements sont situés au centre-ville. Néanmoins, d'autres attraits méritent également d'être promus auprès de la clientèle touristique. La Ville souhaite d'ailleurs favoriser la déconcentration — c'est-à-dire la localisation hors du centre-ville — de l'activité récréotouristique et des grands événements, en créant notamment des circuits touristiques vers d'autres quartiers et arrondissements. Les pressions exercées pour l'ouverture de nouveaux établissements dans ces secteurs ainsi que pour la location à court terme de résidences existantes, en particulier dans le Vieux-Québec, seront toujours très fortes. Une répartition équilibrée de l'hébergement touristique sur le territoire demeure souhaitable, afin d'en faire bénéficier les différents secteurs d'attrait touristique de la ville et d'en limiter les incidences sur la population résidante.

Diversifier l'offre de produits touristiques

La Ville souhaite promouvoir et rehausser, sur l'ensemble de son territoire, l'attractivité de pôles touristiques existants ou en développement. Ainsi, les interventions publiques et privées doivent contribuer à maintenir la qualité du produit d'appel qu'est le Vieux-Québec. Toutefois, le territoire compte aussi les trois arrondissements historiques de Sillery, Charlesbourg et Beauport, qui gagneraient à être davantage connus. Plusieurs anciens noyaux de village et les plus anciennes voies de circulation constituent aussi des éléments significatifs du paysage urbain susceptibles d'attirer des clientèles touristiques particulières. La Ville entend par ailleurs miser sur l'dpport d'aménagements et de services urbains novateurs (kiosques, taxis-vélos) pour appuyer la diversification des produits touristiques.

Le tourisme culturel et éducatif peut également contribuer à la diversification de l'offre dans la ville. Les équipements reliés au tourisme culturel sont nombreux et diversifiés (musées, centres d'interprétation, économusées, galeries d'art, etc.). La culture autochtone à Wendake ainsi que d'autres particularités de Québec peuvent également attirer de nouveaux touristes et excursionnistes. Le fleuve Saint-Laurent de même que les principales rivières qui sillonnent le territoire, en particulier les rivières Saint-Charles et Montmorency, présentent des potentiels importants en matière d'activités récréatives ou d'observation (et même de croisière dans le cas du fleuve). L'écotourisme et l'activité récréotouristique pourraient avantageusement tirer profit de la mise en place d'un vaste réseau vert, bleu et blanc sur le territoire. Le volet blanc de ce réseau pourrait contribuer encore davantage au développement du tourisme hivernal dans la ville.

Chaque année, le territoire de la ville est le théâtre d'une quarantaine d'événements ayant un impact touristique. La Ville continuera à soutenir le rayonnement des grands événements qui font sa renommée tels le Festival d'été de Québec, le Carnaval de Québec, les Fêtes de la Nouvelle-France et Expo Québec. Le tiers d'entre eux — et la plupart de ceux de grande envergure — ont lieu dans l'arrondissement de La Cité. La majorité des événements se déroule d'ailleurs durant la période estivale. Étant donné l'affluence qu'ils génèrent, il apparaît souhaitable de mettre en place un système de navette durant leur déroulement.

Pistes d'action

- Développer des activités à caractère patrimonial mettant en valeur les arrondissements historiques et les noyaux anciens du territoire;
- Développer des activités à caractère écotouristique mettant en valeur les particularités naturelles et paysagères du territoire;
- Développer l'offre hivernale de produits touristiques.

Maintenir un équilibre entre le développement touristique et les autres fonctions urbaines

Les différentes clientèles, qu'elles soient familiales, d'affaires ou autres, doivent trouver à Québec un hébergement adapté à leurs besoins spécifiques. Les hôtels de moins de 200 chambres répondent aux exigences modernes d'une partie importante de la clientèle touristique, à la recherche d'une expérience plus personnalisée. Par contre les grands hôtels conviennent mieux aux congressistes et doivent être situés près du centre des congrès de Québec. La Ville souhaite préserver les possibilités de développement de différents types d'hébergement à divers endroits sur le territoire, notamment le long des grandes artères de consolidation et à proximité des pôles récréotouristiques secondaires (par exemple, le long du boulevard Sainte-Anne, à proximité du site de la chute Montmorency).

La Ville cherchera en outre à consolider et à valoriser le secteur de la rue des Hôtels qui forme la seconde concentration hôtelière significative de la ville. Dans ce dernier cas, la présence des centres commerciaux constitue l'un des principaux facteurs d'attrait pour la clientèle. Il importe de miser sur la localisation stratégique de cette zone hôtelière à l'entrée des ponts et à quelques pas d'un équipement récréotouristique majeur, le parc Aquarium du Québec.

Le centre-ville et le Vieux-Québec sont les secteurs les plus fréquentés par les visiteurs et ils pourraient accueillir davantage d'hôtels et de gîtes. L'ajout de chambres d'hôtel ou la location de résidences pour de courtes périodes

dans ces quartiers devront se faire de manière à préserver un équilibre et à maintenir une population résidante. Parallèlement, d'autres secteurs de la ville pourraient accueillir des établissements hôteliers.

La popularité croissante des voyages en véhicule récréatif oblige les villes à prévoir des espaces adaptés. La Ville devra trouver à court terme des lieux d'accueil pour ces véhicules.

Pistes d'action

- Réévaluer la réglementation concernant les zones où les hôtels sont autorisés afin de voir s'il y a équilibre entre les potentiels, les demandes et les autres vocations de ces secteurs;
- Confirmer la vocation d'hébergement touristique du secteur de l'avenue des Hôtels;
- Déterminer des lieux propices à l'accueil des véhicules récréatifs.

Aménager la ville pour la rendre accueillante en toute saison

Outre l'hôtellerie, les composantes touristiques sont rarement destinées exclusivement au tourisme. Les activités pratiquées et les lieux fréquentés par les touristes le sont également par les résidants, ce qui fait que les touristes s'ajoutent à la clientèle locale. La qualité de la ville, de ses équipements, des événements et des services qu'on y retrouve forment donc un tout susceptible de renforcer son pouvoir d'attraction auprès de visiteurs tout en profitant aux résidants.

L'Office du tourisme et des congrès de Québec (OTCQ) désire augmenter de 6 % le nombre de nuitées des mois de novembre à avril d'ici 2007 et de 9 % le nombre de nuitées du tourisme d'affaires. La Ville peut contribuer à l'atteinte de ces objectifs en protégeant et en mettant en valeur des attraits de la ville et en prévoyant, dans ses interventions, des aménagements ainsi que des services à l'intention des visiteurs. Les aménagements hivernaux sont particulièrement importants et la Ville aurait avantage à développer une relation plus positive avec l'hiver.

Pistes d'action

- Tenir compte des besoins de la clientèle touristique lors des aménagements urbains;
- Multiplier l'accessibilité à l'information touristique pertinente sur le territoire.

Développer le potentiel des grands équipements récréatifs et culturels du territoire

En plus de bénéficier d'une notoriété sur les plans culturel, patrimonial et paysager, la Ville dispose d'équipements récréatifs d'envergure, de grands espaces verts et de sites naturels d'un intérêt élevé, qui peuvent contribuer à bonifier l'offre touristique. Le littoral, la baie de Beauport, le site d'ExpoCité, le parc Aquarium du Québec, le jardin zoologique du Québec, le parc de la Chute-Montmorency, le mont Bélair, le lac Saint-Charles et les marais du Nord, la baie Charles-Talbot, la chute Kabir Kouba et les parcs linéaires longeant les rivières s'ajoutent au potentiel touristique du territoire.

Certains de ces sites ne sont pas suffisamment mis à profit pour le moment. De concert avec ses partenaires, la Ville favorisera leur mise en valeur, dans le respect de la capacité de soutien du milieu naturel et de la qualité de vie des résidants. La mise en oeuvre du Plan vert, bleu et blanc s'inscrit également à l'intérieur de cet objectif.

Pistes d'action

- Compléter les aménagements commencés au parc Aquarium du Québec;
- Poursuivre les exercices de planification d'ExpoCité;
- Compléter la mise en valeur du parc de la chute Kabir Kouba;
- Participer, de concert avec la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ), au projet de réaménagement du parc de la Chute-Montmorency.

3.2.4 Les espaces industriels

---- -

En raison de sa forte tertiarisation, l'économie de Québec se caractérise par une proportion d'emplois manufacturiers plus faible que la moyenne canadienne (8 % contre 18 %). Sur le terrain, on constate en effet que les entreprises para-industrielles, commerciales et des services occupent en majorité les terrains compris dans les 26 zones et parcs industriels et d'affaires du territoire

En 2009, le territoire comptait plus de 3 000 entreprises, qui employaient 36 000 personnes (15 % des emplois). Les entrepôts et les entreprises de commerce de gros occupaient plus de 50 % des espaces industriels.

La bonne performance économique des dernières années s'est traduite par une consommation accrue d'espaces industriels puisque le taux d'occupation des zones et parcs est passé de 62 % à 89 % de 1998 à 2004. Une part importante de cette progression est attribuable à de nouvelles implantations de commerces de gros, de centres de distribution et d'entreprises de transport. Une autre part appréciable va aux entreprises qui doivent accroître leur compétitivité et agrandir leurs installations. En se basant sur la moyenne annuelle des ventes de terrains industriels de 1990 à 2003, soit 305 600 m^2, la Ville estime que tous les espaces affectés à cette fin seront occupés d'ici 2012. Elle évalue à 3,5 millions de mètres carrés les besoins totaux d'espaces industriels pour les vingt prochaines années. La Ville veut s'assurer qu'elle disposera des terrains nécessaires pour l'accueil de nouvelles entreprises dans le futur. **Il** importe ainsi qu'elle localise dès maintenant les emplacements susceptibles d'accueillir de nouvelles zones industrielles. Elle doit par ailleurs contrer la tendance des dernières années à la multiplication d'établissements non industriels dans certains parcs et zones industriels. Il est donc nécessaire que les espaces industriels servent d'abord à l'accueil d'entreprises manufacturières, de commerces de gros ou d'entrepôts.

La constitution de la nouvelle Ville permet une approche globale de planification des espaces industriels et une répartition optimale des entreprises en fonction de leur gabarit et des nuisances qu'elles occasionnent. Déjà, des études ont permis de revoir la dominance de certaines zones afin d'y accueillir, à l'avenir, des entreprises présentant des contraintes moins élevées. C'est le cas du parc industriel de la Canardière et de la zone industrielle du Colisée.

Pas moins de 661 entreprises manufacturières sont implantées à l'extérieur des zones et parcs industriels. Elles sont parfois aussi anciennes que le quartier où elles sont implantées. Cette mixité des usages dans le tissu urbain offre des avantages, notamment au chapitre de l'accessibilité aux lieux d'emplois (accès par la proximité). Par contre, elle génère parfois des conflits de voisinage et limite les possibilités d'expansion des entreprises. Dans certains cas, une relocalisation vers une zone industrielle sera la seule solution durable. (carte 3)

Soutenir le développement industriel sur le territoire, par la détermination des lieux propices et des conditions favorables à l'établissement d'entreprises de divers gabarits

Cet objectif implique de faciliter la venue d'entreprises industrielles variées, en leur réservant en priorité les espaces disponibles dans les parcs industriels gérés par la Ville. La présence de commerces de détail et de bureaux sera fortement limitée dans les zones et parcs industriels pouvant accueillir des entreprises manufacturières, particulièrement dans ceux qui sont desservis par le rail.

Compte tenu de l'horizon de planification du PDAD de vingt ans et du caractère contraignant des usages industriels et para-industriels, il y a lieu de prévoir le plus tôt possible l'ajout, sur le territoire, de superficies destinées à ces usages. Ces ajouts se traduisent par l'agrandissement d'espaces industriels existants ou par la création de nouveaux espaces. Par ailleurs, la vocation de certains secteurs industriels existants sera soumise à un nouvel examen. Les nouveaux terrains potentiellement destinés à des usages industriels et para-industriels devront faire l'objet d'analyses afin de confirmer leur vocation. L'accessibilité, la localisation et le type de sol, la compatibilité de l'usage industriel avec le voisinage et les coûts d'acquisition et d'aménagement de terrain seront notamment pris en compte.

Pistes d'action

- Réévaluer périodiquement les besoins actuels et projetés afin de prévoir des espaces industriels de qualité et en quantité suffisante;

- Établir une fonction dominante pour les différents parcs industriels du territoire;
- Assujettir le secteur compris entre la rue de la Faune et la zone industrielle des Carrières à un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) afin d'encadrer son éventuel développement à des fins industrielles.

Établir les conditions optimales de cohabitation des zones et des usages industriels et non industriels

L'aménagement de zones tampons entre l'activité industrielle à fortes contraintes et les autres usages constitue la meilleure façon de prévenir les problèmes de cohabitation. Cette solution n'est toutefois pas possible partout, notamment dans les milieux déjà fortement urbanisés tels les quartiers centraux. D'autres solutions doivent être envisagées, parmi lesquelles le zonage et la relocalisation. S'il est acquis que les entreprises à contraintes n'ont pas leur place en milieu résidentiel, d'autres entreprises sans contraintes pourraient avantageusement s'y implanter- et réutiliser des bâtiments existants, contribuant de ce fait à la mixité des usages en milieu urbain. Le règlement de zonage prévoit les usages industriels et commerciaux pouvant côtoyer les résidences et les commerces de quartier.

Pistes d'action

- Planifier la relocalisation des entreprises les plus contraignantes pour leur voisinage immédiat et analyser la possibilité d'offrir des incitatifs à la relocalisation dans certains cas;
- Rendre obligatoire l'aménagement de zones tampons entre les espaces industriels accueillant des entreprises contraignantes et les secteurs résidentiels ou institutionnels contigus.

3.2.5 Les sites d'extraction de matières minérales

Il existe sur le territoire de la ville d'importantes réserves d'agrégats de qualité. Cependant, l'extension continue ou discontinue de la ville peut limiter les secteurs potentiels d'extraction. Les entreprises d'extraction sont soumises à un règlement provincial spécifique (Règlement sur les carrières et sablières, R2-Q2), qui régit les conditions d'implantation et d'exploitation de nouveaux sites et l'agrandissement des sites existants. Cette réglementation limite la portée des pouvoirs municipaux en matière de zonage. Certaines entreprises privées bénéficient de droits acquis reconnus sur de très grands terrains non encore exploités. Seules les nouvelles exploitations ou l'agrandissement de celles qui existaient en 1977 et après doivent obligatoirement faire l'objet de travaux de restauration au terme de leur exploitation.

Dans de nombreux cas, l'extension progressive de la ville aura permis le rapprochement des secteurs habités et des sites d'extraction, qu'ils soient conformes ou non aux réglementations en vigueur. Compte tenu des impacts associés aux opérations d'extraction proprement dites (vibration, détonation, poussière, fumée, etc.) ou aux activités incidentes (circulation de véhicules lourds, poussière et salissure de la voirie, etc.), des conflits peuvent apparaître. Dans un contexte de resserrement des périmètres d'urbanisation et d'établissement de priorités parmi les espaces à développer, la présence ou la venue de•ces entreprises extractives contribue à toujours faire porter la prédilection sur les secteurs localisés à distance de ces activités.

Le développement des activités d'extraction sur le territoire de la ville doit se réaliser en tenant compte d'un équilibre entre les entreprises existantes et futures ainsi que de la nécessité de prévoir des conditions assurant une qualité d'environnement aux pourtours de ces exploitations. La reconversion et le réaménagement des sites abandonnés ou en voie de l'être constituent également un objectif fondamental pour la Ville.

Reconnaître les sites d'extraction autorisés par les réglementations d'urbanisme en vigueur et assurer un suivi des besoins de l'industrie extractive

La Ville privilégie le statu quo dans les secteurs autorisant déjà les activités extractives. Elle reprend par l'intermédiaire du PDAD le contenu des réglementations d'urbanisme en vigueur en matière d'usages et de groupes d'usages ayant trait aux activités extractives. Un suivi de l'évolution des besoins en agrégats sur le territoire lui

permettra de prendre des décisions éclairées si des demandes pour l'ouverture de nouveaux sites d'extraction lui sont présentées.

Pistes d'action

- Évaluer en continu les besoins en agrégats sur le territoire de la ville;
- Développer des partenariats avec les représentants de cette industrie afin d'anticiper les besoins éventuels des entreprises d'extraction.

Limiter les impacts associés aux exploitations de matières minérales et planifier l'avenir des sites en fin d'exploitation ou en voie de le devenir

La Ville veut s'assurer que les exploitations de matières minérales existantes et futures n'affectent pas la qualité des environnements naturels et des milieux habités ou susceptibles de le devenir. Dans le cas d'agrandissement de sites existants et d'implantation de nouvelles activités d'extraction, la Ville, de façon à être proactive à l'égard des impacts associés à ce type d'activités industrielles, maintient les règles de distances séparatrices déjà en vigueur pour certains usages qui y sont sensibles (résidentiels, institutionnels et de services).

Certains sites d'extraction ne seront bientôt plus exploités et devront alors être dotés d'une nouvelle vocation. Dans ces circonstances, il apparaît souhaitable de mettre en place une stratégie d'intervention applicable aux carrières et sablières concernées afin de planifier leur éventuelle récupération et leur recyclage. À cet égard, certaines sablières localisées à l'est du boulevard Raymond, dans l'arrondissement de Beauport, sont déjà désignées au **PDAD** comme des secteurs particuliers de planification.

Pistes d'action

- Examiner et proposer des solutions aux conflits ou difficultés de cohabitation connus;
- Faciliter et encourager la reconversion et la restauration des sites abandonnés en tenant compte des contextes d'urbanisation actuel et futur des secteurs adjacents;
- Réaliser un exercice de planification détaillée pour les sablières localisées à l'est du boulevard Raymond;
- Évaluer les projets potentiels de reconversion et de restauration de sites d'extraction dont les activités sont terminées ou en voie de l'être;
- Encourager la restauration des sites abandonnés là où elle n'est pas rendue obligatoire par la réglementation provinciale applicable.

3.2.6 Les activités agricoles

Les milieux agricoles et forestiers de la ville constituent une composante très importante de son territoire. Plus de 50 % de sa superficie totale est occupée par ces milieux. La superficie de la zone agricole décrétée par le gouvernement du Québec totalise quant à elle près de 12 800 hectares.

La Ville s'est engagée auprès du gouvernement du Québec et des partenaires agricoles à respecter le caractère permanent de la zone agricole et elle n'entend pas modifier ses orientations. Cet engagement garantit aux agriculteurs la stabilité qui leur permet d'envisager l'avenir de leur production à long terme. En parallèle, la Ville souhaite mieux contrôler les phénomènes de l'étalement urbain et de l'urbanisation diffuse et ainsi éviter des problèmes de cohabitation dans le secteur agroforestier.

Plan stratégique : actions à court terme

- Promouvoir l'écotourisme, y compris les activités des érablières
- Favoriser la préservation et la mise en valeur des territoires agricoles et forestiers

Le tracé actuel de la zone agricole soulève des interrogations relatives au caractère véritablement agricole de certains terrains. D'une part, la Ville constate que certaines inclusions à la zone agricole consenties au cours des

dernières années n'ont pas nécessairement favorisé la pratique d'activités agricoles. D'autre part, des doutes subsistent aujourd'hui quant à l'existence des conditions essentielles au développement d'entreprises agricoles sur certains terrains compris dans la zone agricole permanente. Pour cette raison, la Ville devra évaluer l'opportunité d'apporter des ajustements mineurs à certaines affectations du sol.

Les indicateurs économiques applicables aux milieux agricoles et forestiers révèlent généralement un niveau plutôt faible de développement des activités agroforestières sur le territoire de la ville. Par rapport aux potentiels de ces territoires, des analystes parlent même de sous-exploitation des ressources. De plus, on note une tendance au vieillissement de la population agricole, un manque de relève, une faible diversité des activités ainsi qu'un faible niveau d'investissement et de dépenses des entreprises. Le recensement agricole de 2001 révèle néanmoins une légère croissance de la diversification des productions.

La Ville ne peut tolérer que ses territoires agricoles et forestiers soient mal ou sous-exploités: Un milieu agroforestier parsemé d'un grand nombre de friches ou de terres laissées à l'abandon aux portes d'entrée de la ville, des pratiques forestières abusives ou des difficultés de cohabitation entre les milieux agricoles et urbanisés ne sont pas souhaitables. La Ville souhaite soutenir le développement et la mise en valeur des potentiels des milieux agricoles et forestiers, lesquels doivent s'effectuer dans le respect inconditionnel de la qualité des milieux naturels et habités, de la protection des prises d'eau à des fins d'alimentation, de la conservation des plans d'eau et de la valorisation des paysages périurbains.

Actions prioritaires ciblées lors du colloque « L'agriculture, une force à cultiver»

- *Élaborer des programmes incitatifs de développement et de soutien à l'agriculture;*
- *Développer des programmes de récupération et de mise en valeur des terrains laissés en friche ou à l'abandon;*
- *Sensibiliser la population à l'importance des activités agricoles;*
- *Adopter une politique municipale visant la protection et l'intégrité de la zone agricole permanente;*
- *Développer des programmes d'aide afin de soutenir la relève chez les agriculteurs;*
- *Adopter une politique de mise en valeur et de développement du territoire agricole;*
- *Faire la promotion des produits et des producteurs locaux;*
- *Mettre en place, à la Ville de Québec, un guichet unique pour les dossiers agricoles et des agriculteurs;*
- *Favoriser le développement de marchés publics;*
- *Favoriser le développement d'une agriculture à temps partiel;*
- *Contrôler l'usage des véhicules tout-terrain et des motoneiges en zone agricole.*

Événement tenu par la Table de concertation agricole de la Ville de Québec le 2 novembre 2004.

La Ville souhaite favoriser la mise en valeur et la protection des milieux agricoles et forestiers (carte 3), tout en assurant une cohabitation convenable des activités agroforestières et des milieux urbains adjacents. Elle s'adjoindra aux producteurs pour promouvoir des pratiques agricoles et forestières durables et en faire un trait distinctif de la capitale.

Soutenir et mettre en oeuvre les objectifs de protection de la zone agricole permanente formulés par le gouvernement du Québec

La Ville endosse les objectifs d'aménagement et de développement poursuivis par le gouvernement du Québec à l'égard de la zone agricole. Elle privilégiera ainsi un contrôle strict de l'urbanisation, de manière à assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique des activités agricoles et une utilisation judicieuse de la ressource ligneuse. Dans le cas des secteurs agricoles et forestiers localisés en zone agricole permanente, la Ville accorde la priorité aux usages et activités agricoles et limite considérablement l'implantation d'usages à caractère urbain. À cette fin, le PDAD intègre le contenu et les objectifs d'aménagement du Règlement 2000-562 de la MRC de Québec qui sont applicables à la zone agricole permanente. Cette réglementation concrétise les orientations du gouvernement du Québec en matière de protection du territoire agricole en définissant les secteurs réservés exclusivement aux activités agricoles ainsi que les îlots déstructurés. En agissant ainsi, la Ville met en oeuvre l'une

des principales orientations formulées lors du colloque « L'agriculture, une force à cultiver », tenu le 2 novembre 2004 et organisé par la Table de concertation agricole de la Ville de Québec.

Pistes d'action

- Intégrer à la nouvelle réglementation d'urbanisme applicable à la zone agricole le contenu du règlement 2000562 de l'ancienne communauté urbaine de Québec;
- Poursuivre la réflexion sur les impacts associés à l'existence des îlots déstructurés en dressant un bilan du cadre d'intervention en vigueur depuis l'an 2000 et, s'il y a lieu, en y proposant des ajustements.

Collaborer à la formulation et à la mise en oeuvre d'une stratégie de développement et de renforcement des activités agricoles et forestières

Devant le manque de diversité des productions et activités agricoles, la sous-exploitation des potentiels qu'offrent ces milieux ressources, le manque de relève agricole et la faiblesse des investissements et des dépenses des entreprises, la Ville désire être active, tout en veillant à ne pas se substituer aux interlocuteurs et intervenants directement touchés par ces champs d'activité.

La Ville envisage cinq axes d'intervention en matière de développement des activités agricoles et forestières :

- la promotion des produits et des producteurs locaux;
- la transmission d'information au public et sa sensibilisation;
- un soutien apporté au développement, à la commercialisation et à la relève agricole en conformité avec les pouvoirs et responsabilités de la Ville;
- une priorité accordée au développement durable des ressources agricoles et forestières;
- la valorisation des paysages agricoles et forestiers.

Pistes d'action

- Collaborer à la mise en oeuvre des actions prioritaires ciblées par la Table de concertation agricole lors du colloque de l'automne 2004 et soutenir toute initiative favorable au renforcement des activités agricoles et forestières.

3.3 Les infrastructures en soutien au développement

3.3.1 Les services et les infrastructures de transport ferroviaire

Orientation du Plan stratégique

Viser l'amélioration du transport ferroviaire par la mise en place d'un train à"grande vitesse entre Québec et MOntréaL •

Comme dans les autres régions métropolitaines, la performance des services ferroviaires est, sur le territoire de la ville, en étroite relation avec le dynamisme économique régional. La qualité des infrastructures ferroviaires et leur potentiel de développement de même que les possibilités d'interconnexions avec les autres modes de transport ont une incidence directe sur le développement économique. Dans le contexte actuel de déréglementation des transports et de libéralisation des échanges commerciaux, l'interconnexion des différents modes de transport est le gage d'une économie régionale forte. Les partenaires économiques de la Ville confirment que le transport des marchandises par rail devrait connaître au cours des prochaines années une croissance significative.

La compétition est très vive dans le domaine du transport des marchandises et des personnes. Les agents économiques et de développement devraient être invités à encourager l'utilisation des infrastructures et des services ferroviaires et à en faire des leviers de croissance et de diversification économique pour l'agglomération de Québec. Dans ce cadre, les entreprises ferroviaires concernées, les gouvernements supérieurs et les partenaires du milieu devront s'engager à intégrer, à relier et à développer l'ensemble des services de transport axés vers les marchés extérieurs dans une perspective d'intermodalité. C'est à ces conditions qu'il sera possible de positionner la région dans le réseau nord-américain et international des transports de marchandises. (cartes 3 et 4)

La ville de Québec, à titre de capitale et troisième destination touristique préférée en Amérique du Nord[6], doit disposer d'une offre appropriée de transport des personnes par train. Les marges de manoeuvre de la Ville en matière de développement ferroviaire sont pratiquement inexistantes. Malgré cela, il a été mis en évidence qu'une politique municipale d'urbanisme visant la consolidation de son territoire permettrait indirectement le renforcement des services ferroviaires. Inversement, cette politique pourrait prendre appui sur les perspectives de développement qu'offre l'implantation éventuelle d'un train à haute vitesse **(THV)** sur le territoire.

Soutenir le développement des services ferroviaires en reconnaissant aux infrastructures existantes leur fonction prioritaire à ces fins et en réservant les espaces industriels adjacents aux usages susceptibles de les utiliser

En reconnaissant de manière implicite l'utilisation prioritaire de ces infrastructures à des fins ferroviaires, la Ville donne aux intervenants concernés une orientation claire quant à leur avenir. Cette reconnaissance doit être accompagnée de gestes complémentaires qui assureront les conditions d'existence et de développement de ces services. Cependant, une utilisation prioritaire n'exclut pas la possibilité d'implanter dans l'avenir d'autres usages compatibles avec ces infrastructures. Le développement de certains secteurs de municipalités a déjà permis de mettre en évidence des perspectives de réaménagement tirant avantage du partage de ces infrastructures. Dans tous les cas, ces utilisations doivent pouvoir compter sur des bases solides de développement.

Par ailleurs, l'offre limitée des infrastructures ferroviaires au sud de l'autoroute Félix-Leclerc met en évidence l'importance, voire l'urgence, de préserver les espaces industriels existants de l'implantation généralisée d'usages à caractère non industriel. La présence d'immeubles commerciaux et de bureaux au milieu d'espaces réservés initialement à des utilisations industrielles nuit aux conditions de viabilité des services ferroviaires. L'objectif énoncé ci-dessus s'inscrit dans la foulée d'un autre souhait exprimé par la Ville, celui de limiter les usages commerciaux et de services dans les parcs et zones industriels, afin de favoriser l'implantation de ces usages dans les secteurs plus centraux ou plus accessibles pour les travailleurs.

[6] Selon le Reader's Choice Awards publié par le magazine *Condé Nast Traveler* en novembre 2004.

La Ville entend soutenir le renforcement de l'offre de transport des personnes par train. Ainsi, elle appuie les efforts de VIA Rail visant à améliorer la qualité des services ferroviaires pour passagers, en particulier entre Québec et Montréal. Elle soutient également la compagnie Chemin de fer Charlevoix dans ses démarches visant à établir un train multifonctionnel, destiné à des fins récréotouristiques et de transport interurbain.

Le renforcement des services ferroviaires passe également par la création d'un lien rapide dans l'axe Québec-Windsor, via l'implantation d'un THV. Ce nouveau train moderne emprunterait la rive nord entre Montréal et Québec, un corridor actuellement délaissé, et serait lié à une gare principale au centre-ville ainsi qu'à une gare secondaire projetée dans le secteur de Gaudarville, près de l'aéroport international Jean-Lesage. La réalisation de ce projet, encore au stade des études, renforcerait le rôle de Québec comme destination majeure au Canada et serait susceptible d'attirer une clientèle de gens d'affaires, de congressistes et de touristes.

Pistes d'action

- Participer à l'élaboration d'une stratégie de développement du transport ferroviaire en collaboration avec les intervenants concernés conformément aux souhaits exprimés dans le Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec;
- Favoriser l'établissement d'un lien ferroviaire à haute vitesse empruntant la rive nord dans l'axe Québec-Montréal ainsi que la construction d'une gare multimodale dans le secteur de Gaudarville.

Limiter les impacts des infrastructures et activités ferroviaires sur les milieux de vie et protéger leurs abords de manière à empêcher l'implantation d'activités incompatibles

L'implantation, d'usages incompatibles avec les activités et services ferroviaires, aux abords des infrastructures existantes, est susceptible de compromettre leur développement à long terme, tout en étant susceptible de générer des plaintes et des recours de contribuables affectés. Afin d'offrir les conditions favorables à l'expansion de ce secteur d'activités, la Ville souhaite empêcher la venue de telles implantations. Dans certains cas, elle évaluera aussi l'opportunité d'établir des zones tampons entre les usages et infrastructures ferroviaires et certains usages incompatibles avec ce type d'activité, notamment ceux des secteurs habités. Lorsque nécessaire, elle évaluera, en collaboration avec ses partenaires, l'opportunité de relocaliser certaines installations ou de démanteler les infrastructures devenues inutiles.

Piste d'action

Analyser les conditions permettant l'abandon éventuel de l'antenne ferroviaire Champlain à Sainte-Foy—Sillery par le rehaussement et la revalorisation du tunnel percé sous la falaise.

3.3.2 Les services maritimes et les infrastructures portuaires

Le port et la Ville sont intimement liés, tant dans leur origine que dans leur développement. Le port constitue un atout non seulement pour l'économie de la ville mais également pour toute la région. La Ville veut promouvoir son caractère portuaire.

La Ville est à la recherche d'un équilibre entre les espaces réservés exclusivement au port et les espaces d'habitation, d'emploi et de loisirs. Si le développement du port et des services maritimes exige certaines conditions essentielles, les secteurs touristiques, le Vieux-Québec et les milieux habités adjacents exigent quant à eux des conditions de mise en valeur et de protection. Tels sont les enjeux applicables à l'un des secteurs les plus stratégiques de la ville. La Ville souhaite établir un équilibre dynamique entre ces différents milieux.

Vision 2020 du Plan stratégique

Inciter les entreprises à devenir plus productives en mettant en oeuvre des stratégies d'encouragement à l'innoVation et à l'exportation

Poursuivre la diversification de l'économie de la capitale

Rechercher un équilibre entre les besoins de développement du port, l'accessibilité des berges pour la population et la qualité de l'environnement et des milieux habités adjacents

Cet équilibre est l'une des conditions essentielles au développement et à la mise en valeur de ce secteur particulier de la ville. Étant donné les potentiels de développement du port et des secteurs habités adjacents, tous les efforts doivent être faits afin de réduire les sources de conflits potentiels, tout en offrant les conditions permettant la poursuite des activités de chacun des occupants du secteur.

Piste d'action

- Traiter conjointement avec les divers intervenants les projets d'aménagement le long du littoral dans le but d'assurer une planification intégrée tout en soutenant le développement des activités portuaires.

Accorder aux installations portuaires et maritimes existantes les espaces que requiert leur développement

Étant donné l'importance des activités portuaires pour l'économie, non seulement de la Ville mais de toute la région, il est nécessaire de satisfaire les besoins en espace que demande le développement des installations du port. Toutefois, cela devra toujours se faire en préservant un équilibre avec les autres usages existants et futurs, selon le principe du bon voisinage et de la compatibilité des fonctions.

Piste d'action

- Prévoir l'agrandissement des installations portuaires sur les battures et à la baie de Beauport, conformément au projet de réaménagement récréotouristique proposé par la Ville.

Garantir aux installations et infrastructures portuaires une accessibilité routière

Il importe que les installations portuaires bénéficient d'un niveau d'accessibilité routière qui leur assure un développement approprié. Cette accessibilité doit être accompagnée d'une mitigation des impacts associés à la circulation lourde et d'un contrôle des usages incompatibles.

Piste d'action

- Maintenir le rôle des boulevards Champlain et Henri-Bourassa comme principaux accès routiers aux installations et infrastructures portuaires de l'anse au Foulon et des battures de Beauport.

3.3.3 Les services aériens et les infrastructures aéroportuaires

Compte tenu de sa localisation géographique, de son importance dans l'économie régionale et du bassin de population qu'il dessert, l'aéroport international Jean-Lesage joue un rôle fondamental non seulement dans le développement de la ville mais aussi dans celui des agglomérations situées à l'est de la province. L'aéroport joue un rôle de premier plan à l'égard des activités du secteur industriel, du commerce de gros et de détail, des administrations publiques et privées et du tourisme (carte 3). Constituant l'un des atouts du développement actuel de l'agglomération de Québec, il sera appelé à jouer un rôle encore plus important dans l'avenir, compte tenu des créneaux de développement privilégiés par les intervenants socio-éconorfiques.

Orientations du Plan stratégique

- Poursuivre la diversification de l'économie de la capitale
- Augmenter et diversifier l'offre touristique -•;
- + Soutenir l'établissement de nouvelles liaisons aériennes transfrontalières

La Ville appuie les orientations de l'administration aéroportuaire qui vise à faire de l'aéroport « le pivot du transport aérien de l'est du Québec ». La Ville soutient et encourage également le développement de l'aéroport et de ses terrains limitrophes. En dépit du fait que les réglementations locales d'urbanisme ne sont pas applicables sur les terrains relevant de la couronne fédérale, les autorités de la Ville et de l'aéroport se sont engagées à collaborer et à unifier leurs efforts pour favoriser le développement harmonieux de l'aéroport et des services aériens. Cette collaboration s'inscrit dans une volonté de positionner la capitale et la région métropolitaine de Québec dans le circuit des grandes régions urbaines de l'Est américain.

Les discussions ayant actuellement cours entre la Ville et l'administration aéroportuaire s'annoncent positives pour l'avenir de la mise en valeur des terrains à vocation industrialo-commerciale situés dans les limites de l'aéroport. La Ville tente de mobiliser ses différents partenaires publics, privés et institutionnels, dans le but de convenir avec eux d'une stratégie intégrée de développement des terrains à vocation industrielle. En s'appuyant sur les dernières évaluations disponibles, la Ville prévoit un besoin additionnel d'espaces industriels à moyen terme. Elle cherche à s'entendre avec ses différents partenaires afin de déterminer les meilleures avenues dans ce domaine. La Ville souhaite ardemment poursuivre avec l'Aéroport de Québec un exercice similaire à celui qu'elle a réalisé avec les autorités du port de Québec.

Favoriser le maintien, la protection et le développement de l'activité aéroportuaire et des services aériens, tout en assurant leur compatibilité avec les milieux habités adjacents

Au même titre que les services et activités portuaires, les équipements et infrastructures aéroportuaires contribuent à la prospérité et au développement de la région de Québec. Ils répondent aux besoins de la population, des entreprises, en plus de soutenir les efforts de développement touristique de la région. Pour ces raisons, il importe à la Ville d'accorder à ces infrastructures la place et les conditions leur permettant de jouer pleinement leurs rôles. Elle veut s'assurer que ces conditions optimales de développement seront offertes, tout en veillant à maintenir une compatibilité des activités et des opérations avec les milieux habités adjacents.

La Ville souhaite définir les paramètres qui permettront à l'aéroport et aux services aériens de se développer en conformité avec les grandes orientations d'aménagement du PDAD. Elle appuiera les efforts de l'administration aéroportuaire visant à accroître les liaisons aériennes et les services aéroportuaires susceptibles d'être offerts à partir de Québec. Dans le but d'accroître l'intermodalité des déplacements dans le domaine du transport des personnes, la Ville est favorable au renforcement des liens entre les services ferroviaires et aéroportuaires. Compte tenu des réflexions en cours à propos de l'éventuelle mise en place d'un train à haute vitesse, la Ville évaluera notamment l'opportunité de favoriser l'implantation d'une gare multimodale dans le secteur de Gaudarville.

Enfin, la Ville a été sensibilisée par les autorités de Transports Canada aux risques d'impact associés à la présence de volatiles ayant élu domicile à proximité des installations aéroportuaires lors des manoeuvres de décollage et d'atterrissage des aéronefs. Elle souhaite interdire l'implantation de certains usages susceptibles d'attirer les oiseaux à proximité des installations aéroportuaires. L'établissement de sites d'enfouissement et de dépotoirs sera notamment prohibé.

Pistes d'action

- Poursuivre les études d'aménagement et de développement du centre d'affaires et de services (CAS) de Gaudarville dans la perspective de l'implantation d'une gare ferroviaire multimodale à cet endroit;
- Prohiber l'implantation d'activités à caractère industriel susceptibles de favoriser la présence d'oiseaux à proximité de l'aéroport.

Favoriser le développement des espaces vacants à vocation industrielle et commerciale sur les terrains de l' aéroport

Bien localisés et facilement accessibles par les différents réseaux et infrastructures de transport, les espaces vacants présents sur les terrains de l'aéroport offrent des perspectives de développement industriel et commercial intéressantes. La Ville soutiendra leur mise en valeur, en lien avec l'objectif de consolidation du territoire qu'elle poursuit.

Pistes d'action

- Favoriser l'implantation d'entreprises susceptibles de bénéficier de la proximité de l'aérogare sur les terrains disponibles sur le site de l'Aéroport de Québec;
- Évaluer, avec les autorités aéroportuaires, le niveau de desserte routière donnant accès à leurs installations.

3.3.4 Le transport multimodal de marchandises

Le transport des marchandises constitue un maillon important de la chaîne d'approvisionnement des entreprises et de la distribution des biens de consommation. Cette industrie a connu de profondes mutations au cours des 20 dernières années avec la mondialisation 'des échanges commerciaux, la déréglementation dans le domaine du transport, le libre-échange, les nouvelles cadences de production et les pratiques de livraison plus rapides qu'autrefois (juste à temps). Ces changements ont favorisé le camion, plus souple que le rail, à un point tel qu'aujourd'hui, le transport intraprovincial se fait presque exclusivement par voie routière, avec une part de marché estimée à près de 90 %.

Les principaux défis à relever en matière de transport des marchandises sont les suivants :

- *préserver l'accessibilité au port de Québec par des réseaux ferroviaires et routiers fonctionnels de manière à maintenir le transport maritime compétitif par rapport au camionnage;*
- *consolider et développer le transport ferroviaire des marchandises et accroître l'intermodalité entre la route et le rail;*
- *éviter l'éparpillement des parcs industriels et des entrepôts dans la région en favorisant leur implantation le long des grands axes routiers.*

Dans les années à venir, la Ville encouragera une utilisation accrue des corridors ferroviaires et maritimes ainsi que leur intégration multimodale dans le transport des marchandises. Le développement de ces activités porteuses sur le plan économique, environnemental et de l'emploi doivent contribuer à réduire le camionnage sur nos routes.

Un pouvoir municipal limité

Le champ d'intervention municipal en matière de transport des marchandises est très limité. Plusieurs grands équipements (le réseau ferroviaire, le port de Québec, l'aéroport international Jean-Lesage) relèvent d'une juridiction fédérale ou provinciale. Tout règlement municipal visant à encadrer la circulation lourde est également sujet à une approbation du ministère des Transports du Québec avant qu'il puisse entrer en vigueur.

Le transport maritime appelé à jouer un rôle accru

Le port de Québec, porte d'entrée principale vers le marché des Grands Lacs, est la plaque tournante du transport des marchandises, grâce à la diversité de ses activités et à l'efficacité de ses connexions intermodales. Il se classe au sixième rang des ports d'importance au Canada. Environ 16 millions de tonnes y ont été manutentionnées en 2002, une légère hausse depuis dix ans. Le port de Québec possède plusieurs atouts : sa profondeur à marée basse, une activité à longueur d'année, des capacités d'expansion (secteurs de Beauport et de l'anse au Foulon), des installations à grain (élévateurs Bunge), ses nombreux liens ferroviaires et un réseau routier efficace le reliant aux grands centres urbains de l'Est et du Mid-West nord-américain. Son avenir repose sur la consolidation de ces acquis, un accroissement des activités intermodales et une plus grande diversification des produits manutentionnés en visant notamment une augmentation du tonnage des marchandises générales. Il doit également faire face à la concurrence accrue des petits ports commerciaux et régionaux ainsi que du camionnage dans le transport de longue distance. _

La Ville désire favoriser les activités portuaires et préserver l'accessibilité au port par des réseaux ferroviaires et routiers fonctionnels afin d'accroître la compétitivité du transport maritime dans la région.

Le camionnage : une industrie en croissance

En 2000, plus de 5 500 camions lourds pénétraient quotidiennement dans l'agglomération, dont 40 % en transit vers le Saguenay—Lac-Saint-Jean, la Côte-Nord, le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie et les Maritimes. Le nombre de véhicules pourrait encore augmenter, suivant la tendance nord-américaine et la croissance prévue des activités de commerces de gros et de détail dans la région. Les camions lourds empruntent le réseau autoroutier et les voies de transit (cartes 3 et 4). Ils se dirigent principalement vers le port de Québec, la papetière Stadacona, les sites d'entreposage, les sites d'extraction et les parcs industriels dont plusieurs sont concentrés de part et d'autre de l'autoroute Charest et le long du boulevard Wilfrid-Hamel. Pour préserver l'importance stratégique du transport des marchandises, la Ville veillera à la fonctionnalité des axes routiers générateurs de trafic lourd et faire en sorte que les usages autorisés en bordure des autoroutes soient compatibles avec une circulation de transit.

La Ville souhaite limiter dans l'avenir la croissance des activités du camionnage qui entraînent une pression sur les infrastructures routières, accélèrent la dégradation de celles-ci, en plus d'accroître les risques d'accidents et la pollution atmosphérique. Un trafic lourd plus intense aura également tendance, en période d'encombrement, à s'étendre dans les rues locales et, de ce fait, à porter atteinte à la qualité des milieux de vie, d'où l'importance pour la Ville de limiter son expansion territoriale en définissant des secteurs de localisation des entreprises génératrices de trafic lourd et en valorisant l'intégration modale et les autres modes de transport des marchandises.

Le transport ferroviaire : un mode sous-utilisé et en forte concurrence

Les compagnies ferroviaires en service à Québec disposent d'un réseau étendu mais sous-utilisé et en forte concurrence avec les entreprises de camionnage, qui grugent une part de son marché. Depuis 1981, le trafic ferroviaire a chuté de 30 % sur le marché intraquébécois alors qu'il augmentait sur le marché international. Le réseau ferroviaire assure une excellente desserte sur le territoire de la ville, en particulier vers les secteurs portuaires via l'antenne Champlain et les cours de triage de Limoilou et de Sainte-Foy. Ce réseau relie la ville de Québec aux régions de Saguenay—Lac-Saint-Jean et de Montréal et s'étend sur la rive sud via le pont de Québec.

Selon le Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, le complexe ferroviaire de la région offre une capacité d'accueil quotidienne de 9 000 wagons alors qu'il ne transporte en moyenne que 120 wagons de marchandises par jour. Le transport ferroviaire n'a accueilli en moyenne que 36 000 wagons par année. Le volume de marchandises transportées correspond à 120 wagons par jour, alors que sa capacité d'accueil quotidienne est de 9 000 wagons. Les activités ferroviaires sont pénalisées par rapport au camionnage en raison de coûts élevés d'exploitation liés à l'entretien et aux obligations en matière de sécurité, ainsi qu'à des frais liés à l'utilisation des installations que les camionneurs n'ont pas à assumer en empruntant le réseau routier.

L'avenir des services ferroviaires de marchandises repose sur une diminution du coût de transport du chemin de fer, une intermodalité plus étendue avec le port, l'expansion des activités des compagnies de chemins de fer d'intérêt local et le développement de nouvelles technologies de transport rail-route qui rendraient ce service rentable sur des distances plus courtes.

Le transport des marchandises par voie aérienne : une perspective d'avenir nuancée

Le transport aérien des marchandises (service cargo) à l'aéroport international Jean-Lesage demeure une activité marginale par rapport au transport des passagers en raison des coûts élevés d'exploitation. Cette industrie reste compétitive dans un créneau particulier (produits de grande valeur), mais pour le reste, elle est en décroissance malgré les investissements récents effectués pour améliorer les installations.

Encourager l'intermodalité dans l'industrie du transport des marchandises

La Ville entend favoriser la diversification des activités portuaires de manière à accroître la manutention de marchandises conteneurisées et par chemin de fer. Elle encourage également une utilisation accrue du rail intermodal, qui transporte des semi-remorques ou des conteneurs sur rail, pour réduire le nombre de camions sur les routes.

Dans la même perspective, elle souhaite assurer la fonctionnalité et le développement des activités ferroviaires et portuaires. Depuis la fin du XIX' siècle, le port et le chemin de fer se sont développés parallèlement à Québec et ils continueront ainsi pour de nombreuses années. Dans ces circonstances, la Ville entend s'assurer que les activités ferroviaires et portuaires se développent normalement, dans le respect des secteurs habités adjacents.

Pistes d'action

- Soutenir les compagnies de chemin de fer d'intérêt local dans leurs démarches pour améliorer les infrastructures ferroviaires exploitées par ces entreprises et offrir des solutions de remplacement au transport routier;
- Créer une table de concertation réunissant tous les partenaires concernés par le transport des marchandises, afin de faciliter les échanges et mieux connaître les problèmes propres à chaque mode.

Préserver la durée de vie des infrastructures routières et assurer un meilleur encadrement des activités de camionnage lourd

La Ville souhaite que la fonctionnalité des axes stratégiques (boulevard Champlain, route de l'Aéroport, boulevard Henri-Bourassa, rues Abraham-Martin et Saint-Paul) donnant accès au port de Québec soit préservée. Elle souhaite également concentrer les activités génératrices de transport lourd le long des grands axes routiers.

Le transport des marchandises par camionnage est un secteur en croissance jouant un rôle économique majeur dans la région de Québec. Depuis quelques années, on observe une hausse du nombre et du dimensionnement des camions ainsi que des charges transportées, ce qui a pour effet d'augmenter le sentiment d'insécurité chez les automobilistes et les populations riveraines. Cette surcharge sur les réseaux routiers entraîne également une détérioration accélérée des infrastructures. La circulation lourde, y compris l'utilisation du frein moteur des camions, est source de nuisances (pollution, vibrations et bruit) et porte atteinte à la qualité de vie des résidants en milieu urbain.

La Ville désire intervenir, en respectant ses champs de compétence, pour mieux canaliser la circulation lourde sur le réseau routier municipal. Elle cherchera d'abord à s'assurer que les camions en transit dans la région empruntent le réseau autoroutier et évitent d'utiliser les rues locales. Pour les activités locales génératrices de circulation lourde, concentrées dans les parcs industriels, le port et les sites d'extraction, la Ville prévoit procéder à l'identification des routes sur lesquelles devront circuler les camions lourds et faire approuver ce plan par le ministère des Transports du Québec afin qu'il ait force de loi. La mise en place d'un plan précis de circulation pour les activités de camionnage permettra que soit préservé un niveau de quiétude acceptable dans les quartiers résidentiels.

Pistes d'action

- Élaborer un programme de surveillance avec la Société de l'assurance automobile du Québec afin d'appliquer rigoureusement la réglementation (charges, dégel) pour maximiser la durée de vie du réseau routier;
- Adopter un plan de réseau routier municipal pour le camionnage.

3.3.5 Les réseaux d'aqueduc et d'égout

La ville est desservie par un vaste réseau d'aqueduc et d'égout permettant à l'ensemble de la population des zones urbanisées d'avoir accès à de l'eau d'excellente qualité et à un système complet de collecte et de traitement des eaux usées. Malgré le fait que la présence des deux réseaux soit requise pour desservir les immeubles résidentiels et non résidentiels localisés à l'intérieur des limites maximales d'urbanisation, chacun d'entre eux a une réalité distincte comportant des enjeux différents.

Orientations du Plan stratégique

Accélérer la réfection des infrastructures, des équipements et des immeubles municipaux de maniere a rattraper le retard accumulé.

Concentrer les développements là où les coûts publics à court et à long terme seront les moins élevés.

Pour assurer la consolidation du territoire urbain, la Ville établit au PDAD deux grandes orientations qui ont une incidence directe sur la réfection et le prolongement des réseaux d'aqueduc et d'égout. D'une part, elle désire intensifier la revitalisation urbaine et, d'autre part, elle souhaite favoriser la concentration des nouveaux développements là où les coûts publics à court et à long terme seront les moins élevés. En ce qui concerne les infrastructures des réseaux, la Ville doit établir des priorités d'intervention en assurant un équilibre entre leur réfection et le prolongement de réseaux requis pour les nouveaux développements.

Réseau d'aqueduc

Un réseau d'aqueduc fait partie d'un système d'alimentation en eau potable comprenant trois éléments principaux : la source (fleuve, rivière, lac ou nappe souterraine), l'usine de traitement d'eau (UTE) et le réseau de distribution de l'eau (aqueduc). Pour assurer une desserte minimale, la Ville doit avoir une connaissance de ses ressources en eau, de l'état du réseau, de son potentiel et de ses contraintes. Elle a par conséquent l'obligation d'évaluer les contraintes au développement liées notamment à la limitation de pression ou à la quantité d'eau disponible dans certains secteurs et à la qualité de l'eau afin de répondre aux dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement, à l'article 25 (protection—incendie), qui commande de grands débits d'eau à de faibles pressions.

Réseau d'égout sanitaire

Le bon fonctionnement du réseau d'égout sanitaire doit permettre d'assurer un niveau de service hydraulique approprié pour la collecte des eaux usées, de réduire les risques de refoulement chez les usagers et de rencontrer les exigences de débordement fixées par le ministère de l'Environnement du Québec. Les problèmes observés sur le réseau ne surviennent normalement qu'en temps de pluie. Ils sont engendrés par les surfaces de captage qui sont raccordées aux conduites et par l'imperméabilisation des bassins desservis par les conduites sanitaires. Pour résoudre les problèmes énoncés précédemment, la Ville doit posséder une bonne connaissance du réseau et procéder à une analyse globale de tous les secteurs de la ville, d'où la nécessité de réaliser un plan directeur du réseau collecteur d'eaux usées.

Réseau d'égout pluvial

Le réseau de drainage combiné, pratique courante rencontrée jusqu'à la fin des années 1960, n'était pas conçu pour acheminer efficacement des débits importants entraînant des débordements d'eaux usées dans les cours d'eau et un volume supplémentaire aux usines de traitement d'eau. L'imperméabilisation des surfaces et les conséquences sur le débit de pointe des cours d'eau, les problèmes d'érosion et de variation du niveau des rivières requièrent l'implantation d'un système de double drainage, qui permet d'acheminer les petites pluies vers les canalisations et en dernier recours vers les rivières, tandis que le ruissellement de l'eau de surface provenant de pluies très importantes est acheminé vers des bassins de rétention où l'eau est stockée pendant un certain temps et libérée vers les plans d'eau. La rétention à même les stationnements et l'implantation des bassins de rétention visent à assurer un régime hydrologique mieux contrôlé. Afin d'assurer une gestion efficace des eaux pluviales, la Ville reconnaît la valeur des nouvelles méthodes de contrôle de ces eaux.

Favoriser la réfection des réseaux d'aqueduc et d'égout lors de la revitalisation d'artères commerciales et des projets de requalification des secteurs existants

Dans le cadre des projets de revitalisation ou de requalification, la Ville doit profiter de la réfection des rues pour apporter les correctifs requis aux réseaux d'aqueduc et d'égout afin d'assurer la pérennité des infrastructures, de réduire les fuites et d'offrir le niveaux de service requis.

Piste d'action

- Accorder une priorité à la réfection des infrastructures pour les secteurs faisant l'objet d'une revitalisation ou d'une requalification.

Favoriser les développements là où les coûts publics seront les moins élevés

Dans le cadre de l'évaluation des projets de développement, la Ville doit favoriser les projets dont l'incidence financière à court et à long terme est la moins importante. La disponibilité des services d'aqueduc et d'égout à proximité et la capacité des réseaux collecteurs sont des facteurs déterminants dans les choix de localisation pour les nouveaux développements.

Pistes d'action

- Évaluer l'incidence financière inhérente à l'ouverture de nouveaux secteurs de développement;
- Élaborer une stratégie d'investissement liée aux réseaux majeurs d'aqueduc et d'égout pour les nouveaux lotissements résidentiels, en fonction des priorités suivantes :
  1. favoriser la réalisation des projets de lotissements et de redéveloppement qui ne nécessitent pas de travaux;
  2. réaliser les travaux requis au bénéfice de la population existante;
  3. réaliser les travaux requis afin de favoriser le redéveloppement des sites abandonnés ou dégradés;
  4. réaliser les travaux requis pour permettre la réalisation de nouveaux lotissements résidentiels, notamment dans les parties nord et ouest du territoire.

Assurer le maintien du niveau de service requis pour l'approvisionnement en eau potable

Afin d'assurer à l'ensemble des citoyens un service qui leur permet d'avoir accès à une eau de qualité en quantité suffisante pour leur confort et leur sécurité, la Ville prévoit construire deux nouvelles usines de traitement d'eau. Elle devra également procéder à la réalisation de travaux sur son réseau existant afin de réduire les fuites.

Piste d'action

- Poursuivre l'étude de l'ossature du réseau d'aqueduc municipal et produire un plan directeur d'aqueduc.

Parfaire les connaissances concernant les réseaux d'égout et promouvoir des nouvelles méthodes de conception de ces réseaux

Afin de proposer des correctifs et des améliorations à apporter à son réseau d'égout sanitaire et pluvial, la Ville doit avoir une excellente connaissance de l'état des composantes de ces réseaux. À cet égard, l'élaboration de plans directeurs s'avère essentielle.

Par ailleurs, un système de double drainage doit être privilégié. Cette méthode, qui vise notamment à protéger les cours d'eau, permet d'exercer un contrôle à la source en régularisant les débits qui transitent vers le réseau d'égout pluvial et en gérant les volumes excédentaires qui doivent être retenus temporairement en surface, notamment en accordant la priorité aux stationnements, aux bassins de rétention et aux toitures végétales.

Piste d'action

- Poursuivre les études relatives à l'ossature du réseau d'égout sanitaire et produire un plan directeur du réseau collecteur d'eaux usées.

3.3.6 Les équipements de gestion des matières résiduelles

Les municipalités du Québec se sont engagées dans une démarche d'envergure qui devrait à brève échéance modifier substantiellement les pratiques individuelles et collectives de gestion des matières résiduelles. Ces transformations découlent de la mise en oeuvre de la Politique québécoise de gestion des matières résiduelles 1998-2008. En vigueur depuis 2000, cette politique vise les objectifs suivants :

Plan stratégique : actions à court terme

Augmenter les taux de récupération et de recyclage des matières résiduelles

Élaborer et mettre en oeuvre des plans d'action destinés a réduire les émissions de gaz à effet de serre

- la prévention ou la réduction de la production de matières résiduelles en intervenant notamment dans _la fabrication et la mise en marché des produits;
- la promotion de la récupération et la valorisation des matières résiduelles;
- la réduction de la quantité de matières résiduelles à éliminer et l'assurance d'une gestion sécuritaire des installations d'élimination;
- la prise en compte par les fabricants et importateurs de produits des effets de ces derniers sur l'environnement, des coûts afférents à leur récupération, à la valorisation et à l'élimination des matières résiduelles.

La Politique québécoise de gestion des matières résiduelles privilégie cinq principes fondateurs pour réaliser ces objectifs

- *la pratique des 3RV (soit la réduction à la source, le réemploi, le recyclage et la valorisation);*
- *la responsabilité élargie des fabricants et des importateurs de produits;*
- *la participation des citoyens;*
- *la régionalisation;*
- *le partenariat.*

Les objectifs quantifiés de récupération visés par la politique interpellent les individus, les municipalités, les producteurs ou les importateurs de produits, les secteurs institutionnels, du commerce et de l'industrie en général et ceux de l'industrie de la construction en particulier. Ces objectifs sont élevés et leur mise en oeuvre provoquera à moyen terme des bouleversements dans les pratiques et habitudes des citoyens, des sociétés et des entreprises. La Ville est interpellée dans ce contexte dans la mesure où de nouveaux équipements et services seront rendus nécessaires sur le territoire. L'adaptation des équipements existants sera parfois nécessaire. Si certains objectifs visent surtout à accorder aux citoyens un accès simplifié à des services diversifiés de récupération de matières recyclables, d'autres auront un caractère industriel puisqu'ils entraîneront des activités de tri, de conditionnement et de transformation des matières récupérées en quantité bien supérieure à celle qui prévaut aujourd'hui.

Sur le territoire de la ville, l'élaboration du Plan de gestion des matières résiduelles (PGMR) a été confiée à la CMQ. Ce plan formule l'objectif de valoriser 65 % des résidus, les 35 % restants étant destinés à l'élimination. Ces mesures devraient permettre de reporter à plus de vingt ans l'agrandissement de l'incinérateur régional ou l'ouverture de nouveaux sites d'enfouissement.

Le PGMR de la CMQ met en évidence la venue de nouveaux équipements et l'abandon de certains autres, en fonction de leurs capacités. Les obligations de la Ville relatives au contenu du **PGMR** requièrent l'implantation et la planification d'équipements et d'infrastructures spécialisés susceptibles d'accueillir des matières résiduelles en provenance de la Ville et des MRC environnantes. À cette fin, la Ville doit établir les paramètres de leur implantation éventuelle. Dans l'état actuel de ce dossier, de nombreuses interrogations subsistent en ce qui concerne l'implantation et la localisation de ces équipements.

Certaines activités spécialisées, dans le cadre desquelles sont collectées, traitées ou déposées des matières résiduelles, peuvent avoir des impacts sur l'environnement immédiat. Pour ces motifs, la Ville estime que ces équipements et infrastructures majeurs doivent se situer à des endroits spécifiquement identifiés ou encore dans des

lieux où les usages à caractère industriel sont autorisés. Par contre, d'autres activités légères de récupération et de tri, des services communautaires ou des usages liés aux secteurs de l'économie sociale ont intérêt à être localisés à proximité des secteurs habités. Dans tous les cas, ces équipements et services doivent s'insérer d'une façon harmonieuse dans leurs milieux d'accueil.

La Politique québécoise de gestion des matières résiduelles a des objectifs ambitieux et stimulants. Le PGMR de la CMQ permet à la Ville et à la région de s'engager dans une gestion responsable et durable des matières résiduelles. Il importe que la mise en oeuvre de ce plan assure le maintien et l'amélioration des secteurs habités et naturels.

Prévoir l'implantation des équipements et infrastructures nécessaires à la mise en oeuvre du PGMR

L'atteinte des objectifs du PGMR exige un engagement plus important de la population, des entreprises et des institutions. L'amélioration des performances individuelles et collectives de récupération et de recyclage des matières résiduelles dépend toutefois de la mise en place de différents équipements et infrastructures.

Dans le but d'appuyer les efforts de la population et des entreprises pour accroître leur performance individuelle de réduction des déchets et d'augmentation de la récupération des matières résiduelles, les installations permettant la collecte, le tri et la valorisation devront être plus nombreuses et plus accessibles. Elles seront donc nécessairement plus visibles. Certaines de ces installations devront s'intégrer au mobilier urbain, tandis que d'autres devront s'implanter à des endroits en vue de minimiser leurs impacts immédiats et les coûts de transport associés à la gestion des matières résiduelles. La Ville souhaite être proactive dans ce dossier.

La gestion des matières résiduelles est un dossier complexe où les objectifs de valorisation des résidus visés par le gouvernement du Québec impliquent des changements à venir importants et susceptibles d'affecter tout un chacun. Ces interventions seront graduelles et se réaliseront au fur et à mesure des décisions des principaux interlocuteurs.

Pistes d'action

- Planifier la localisation des équipements majeurs de gestion des matières résiduelles;
- Planifier l'implantation de mobilier urbain de récupération de matières résiduelles sur le territoire;
- Planifier la mise en place d'une dizaine d'écocentres municipaux ou la conversion des déchetteries existantes;
- Prévoir l'augmentation de la capacité des centres de tri existants;
- Planifier l'implantation possible d'un centre régional de compostage;
- Prévoir à brève échéance l'aménagement de centres de récupération d'agrégats;
- Favoriser l'implantation de centres de conditionnement des matériaux secs.

Prévoir la mise en place de mesures de mitigation applicables aux équipements de gestion des matières résiduelles susceptibles de générer des inconvénients ou des contraintes dans les milieux adjacents

Compte tenu des objectifs ambitieux du **PGMR,** les habitudes individuelles et collectives de gestion des ordures ménagères et des autres matières résiduelles devront profondément changer. Certains des équipements et infrastructures majeurs qui sont associés à la mise en oeuvre du **PGMR** pourront entraîner des répercussions sur le milieu habité. Puisque le succès des objectifs du **PGMR** dépend en grande partie de l'accueil réservé par la population et les entreprises à ces changements, l'implantation de ces installations doit s'effectuer dans le respect des besoins et des exigences formulées pour celles-ci. La Ville souhaite faciliter l'implantation de ces équipements en misant sur la prudence et en consultant les intervenants. En ce qui concerne les équipements majeurs pouvant avoir des impacts sur le voisinage, la Ville évaluera l'opportunité d'imposer des distances séparatrices entre ces installations et certains usages qui y sont sensibles.

Pistes d'action

- Prévoir les mesures de mitigation applicables aux équipements majeurs de gestion des matières résiduelles non encore localisés;
- Permettre la modernisation et l'accroissement de l'efficacité de l'incinérateur régional.

3.3.7 Les infrastructures de transport d'électricité

Pour des raisons essentiellement géographiques, le territoire de la ville accueille une quantité plus importante qu'ailleurs d'équipements majeurs de transport d'électricité. En effet, la ville est traversée par plusieurs lignes de transport majeures et compte également d'importants postes de transformation d'énergie ainsi qu'une centrale électrique privée, celle des Marches-Naturelles, sur la rivière Montmorency. Ces équipements et infrastructures sont généralement inesthétiques et créent des tranchées, parfois même .des barrières entre les milieux habités.

Les infrastructures électriques majeures existantes répondent actuellement aux objectifs d'Hydro-Québec. Elles donnent accès à une source d'énergie indispensable aux activités et aux besoins des citoyens, des entreprises et des institutions. La Ville et les intervenants concernés doivent donc tenir compte de leur présence dans l'aménagement et le développement du territoire en vue d'atténuer leur impact sur les milieux de vie et le paysage urbain. Au cours des prochaines années, la société d'État convient qu'elle devra probablement aménager de nouvelles lignes de transport et des postes additionnels de transformation d'électricité. Compte tenu de l'urbanisation du territoire, la Ville et Hydro-Québec ont tout avantage à travailler ensemble afin de s'assurer de l'adéquation de leurs démarches de planification respectives, l'une visant le développement du territoire et l'autre, l'implantation de ces nouvelles infrastructures (carte 17).

Pour toute intervention, un partenariat avec la société d'État s'avère incontournable. Dans les secteurs de développement traversés par des lignes de transport d'énergie, la Ville a l'occasion d'adopter une approche préventive en vue d'une meilleure intégration des infrastructures hydroélectriques. Par une planification judicieuse du développement et de l'aménagement des milieux riverains, elle peut prévoir l'espace nécessaire à la plantation d'écrans végétaux de part et d'autre des emprises d'Hydro-Québec.

L'effet de rupture provoqué par les corridors hydroélectriques doit également faire l'objet d'une attention particulière. Hydro-Québec montre de plus en plus d'ouverture aux projets municipaux impliquant l'aménagement de parcours ou d'espaces récréatifs à même ses emprises. De telles interventions contribuent à mettre en lien les milieux de vie et à développer des réseaux alternatifs *de* transport. Dans certains cas, Hydro-Québec accepte également que des bassins de rétention d'eaux de surface soient aménagés à l'intérieur des corridors de transport d'énergie. Ce type d'intervention s'avère des plus profitables dans une perspective de développement durable du territoire.

Les projets d'intervention annoncés par Hydro-Québec

Pour compléter le renforcement du réseau de transport d'électricité débuté en 1999, la Société annonçait la fin en 2001 de travaux de relocalisation et de construction de lignes à 69 kV dans le secteur nord du territoire. Par ailleurs, sans toutefois être en mesure d'identifier des projets précis, les représentants d'Hydro-Québec ont annoncé en 2004 l'imminence d'interventions significatives visant à garantir une disponibilité adéquate de puissance électrique à certains secteurs en développement de la Ville.

Favoriser une meilleure intégration des infrastructures de transport d'énergie existantes et atténuer l'effet de rupture que génèrent leurs corridors

La Ville entend saisir toutes les occasions pour améliorer l'environnement immédiat des infrastructures hydroélectriques majeures qui traversent son territoire, notamment en soumettant sa candidature aux programmes de financement auxquels elle est admissible. De plus, elle encourage la société d'État à continuer d'intervenir en atténuant l'impact de ses équipements.

Tout en tenant compte des contraintes techniques auxquelles fait face Hydro-Québec, la Ville souhaite développer des ententes avec cette dernière en vue d'utiliser les emprises à des fins récréatives, notamment pour l'aménagement de parcours piétonniers ou cyclables. L'aménagement de sites sportifs de faible envergure pourrait même être considéré dans certaines circonstances. De telles interventions ont pour but de surmonter l'obstacle que représentent souvent ces emprises, de relier les quartiers limitrophes et d'améliorer la qualité des milieux de vie.

Piste d'action

- Favoriser la réalisation de projets contribuant à améliorer la qualité des environnements naturel et urbain adjacents aux équipements de transport, de distribution et de transformation d'énergie électrique.

En concertation avec Hydro-Québec, assurer un arrimage entre la planification du développement urbain et celle relative aux équipements de transport et de transformation d'énergie existants et projetés

La Ville désire accorder une attention toute particulière à la planification des secteurs de développement traversés par des lignes de transport, en prévoyant un dégagement suffisant de part et d'autre des emprises d'Hydro-Québec, ces espaces pouvant alors être utilisés pour l'aménagement d'écrans végétaux de haute stature qui permettraient de masquer partiellement les pylônes depuis les habitations adjacentes. La collaboration des promoteurs est alors essentielle.

À l'égard des nouveaux équipements, elle préconise d'ailleurs une approche permettant de privilégier le mode d'insertion ayant le moins d'impact sur les milieux naturels et habités.

Piste d'action

- Développer une démarche conjointe de détermination et de planification des projets majeurs d'infrastructures hydroélectriques.

4. Les milieux de vie

4. LES MILIEUX DE VIE

Reconnue pour sa qualité de vie exceptionnelle, Québec est composée d'environnements urbains sécuritaires et variés où la nature s'intègre pleinement au paysage urbain. La Ville souhaite maintenir cet acquis et procurer à ses résidants un cadre de vie digne du statut de capitale et propice à l'épanouissement individuel et collectif. Elle veut développer chez les citoyens le sentiment d'appartenance à leur quartier, à leur arrondissement et à leur ville par le renforcement de milieux de vie mixtes et animés, par l'amélioration continue de la qualité de l'aménagement urbain et du cadre bâti et par la protection des composantes naturelles du territoire. Le renforcement et la création de milieux de vie conviviaux, sains, sécuritaires et respectueux de l'environnement bâti et naturel sont le gage de l'établissement de communautés en santé.

Principes favorisant l'établissement de communautés en santé

- *Concevoir un cadre de vie exemplaire pour les citoyens et stimuler le sentiment d'appartenance à la communauté;*
- *Créer un paysage urbain remarquable par la mise en valeur de l'environnement bâti et par la protection du patrimoine naturel et bâti;*
- *Concevoir un aménagement urbain agréable et sécuritaire, en misant sur la qualité et la convivialité des composantes urbaines;*
- *Assurer une offre variée de logements répondant aux attentes de l'ensemble des différents ménages en matière de type d'habitation, de prix et de localisation;*
- *Favoriser une mixité fonctionnelle dans les milieux de vie (habitation, commerces, équipements communautaires, espaces verts , etc.) pour assurer l'accessibilité à des services et commerces de proximité;*
- *Aménager, à proximité des lieux de résidence, des espaces verts et des lieux publics qui favorisent l'interaction communautaire et qui contribuent à la qualité des milieux de vie;*
- *Fournir les services et équipements publics ou communautaires nécessaires à la vitalité et à la santé de la communauté;*
- *Aménager des milieux de vie favorisant les déplacements à pied et à vélo et l'utilisation du transport en commun.*

4.1 Les milieux résidentiels et les services à la collectivité

La Ville désire développer des milieux de vie mixtes qui répondent aux besoins de la population en conjuguant, à proximité ou au coeur des secteurs résidentiels, la présence de types de logements variés et celle de services, d'espaces verts, d'équipements culturels et de loisirs. Elle favorise les projets qui visent à améliorer les conditions de vie des individus, notamment celles des familles et des populations fragiles, en offrant un parc immobilier résidentiel diversifié et de qualité ainsi qu'une desserte équitable en services.

Vision 2020 du Plan stratégique

Les Québécois et Québécoises résident dans des secteurs dotés de services de proximité accessibles autrement qu'en voiture, s'ils le désirent. Ces secteurs, aménagés de façon agréable et sécuritaire, contiennent plusieurs types d'habitation, de sorte qu'ils peuvent envisager changer de logement en fonction de l'évolution de leur situation personnelle tout en continuant de fréquenter leurs voisins ou les établissements de services qu'ils apprécient. Ces aménagements ont également été pensés pour permettre de concilier plus facilement travail et famille. Par ailleurs, plusieurs. personnes retraitées et actives ont décidé d'occuper des logements construits ou remis à neuf ces dernières années... »

La consolidation des secteurs existants et la planification des nouveaux milieux de vie devront assurer une réponse appropriée aux besoins actuels et projetés de la communauté en matière de services publics d'éducation, de santé, de loisirs et de culture. Plusieurs secteurs résidentiels sont arrivés à un état de maturité et nécessitent des interventions, tant au regard du cadre bâti que de l'aménagement urbain et des services à la communauté.

Dans certains cas, l'approche des plans de quartier peut s'avérer utile pour planifier l'évolution d'un quartier. Propre à la Ville et unique au Québec, cet outil flexible et démocratique vise à améliorer la qualité de vie dans les quartiers et à établir des principes de cohérence devant guider la prise de décision des instances politiques et de l'administration municipale, en concertation avec la population.

L'accès à des espaces verts à proximité du lieu de résidence et à des espaces de grande nature sera au coeur des exercices de planification. En complémentarité, des milieux de vie de qualité doivent offrir des commerces et services courants aux citoyens de tous les quartiers. Le fait de tendre vers une meilleure qualité de vie suppose également une diminution de la dépendance à l'automobile par l'amélioration du transport en commun et l'aménagement d'espaces urbains plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes.

4.1.1 L'habitation et les milieux résidentiels

Les résidants de Québec sont choyés par la diversité des milieux résidentiels qui leur sont offerts, et ce, à une distance raisonnable des grands espaces naturels et des principaux secteurs d'emplois.

Les objectifs de consolidation du territoire urbanisé, conjugués aux modes de vie des familles contemporaines et aux perspectives démographiques qui annoncent une croissance faible, induisent une nouvelle vision de l'aménagement urbain. Le parc de logements existant et les nouveaux secteurs résidentiels doivent dès aujourd'hui s'adapter à ces nouvelles réalités et aux tendances à venir. Conformément aux objectifs du Plan stratégique, un intérêt particulier sera porté aux besoins des jeunes ménages, afin qu'ils demeurent dans la région, et à ceux des immigrants.

Au recensement de 2001, la ville de Québec comptait au total 237 830 unités de logement, ce qui représente une augmentation du parc immobilier résidentiel de l'ordre de 9 % par rapport à 1996. De ce nombre, 13 % des logements ont été construits avant 1946, 33 % entre 1946 et 1970 et 54 % après 1970. Ces données confirment la nécessité de poursuivre les efforts afin de maintenir la qualité d'un parc de logements vieillissant.

La ville compte à la fois des quartiers très anciens, des quartiers correspondant à la banlieue de première couronne et des développements plus récents, périphériques ou insérés dans des zones plus centrales jusqu'alors laissées en friche. Dans certains cas, l'âge, l'état ou les caractéristiques du milieu justifient des interventions de revitalisation ou de requalification en vue d'améliorer la qualité du cadre bâti et du milieu de vie en général (carte 5).

Fournir une gamme de logements diversifiés, de qualité et en nombre suffisant

La Ville veut s'assurer que l'ensemble de la population aura accès à un habitat de qualité. Pour répondre aux besoins en logements de toutes les clientèles, elle favorisera une diversité des types d'habitation, répartie équitablement en fonction des caractéristiques sociodémographiques du milieu.

Les principes d'intervention de la Ville en matière d'habitation

- *Assurer l'accessibilité à un logement de qualité à l'ensemble de la population;*
- *Améliorer la mixité de l'offre résidentielle sur l'ensemble du territoire;*
- *Consolider les secteurs existants et réhabiliter le bâti existant;*
- *Encourager l'accession à la propriété par diverses mesures;*
- *Favoriser l'émergence de projets mixtes qui conjuguent des types d'habitation, des usages et des densités d'occupation variés;*
- *Améliorer l'équilibre des finances publiques;*
- *Intégrer les coûts imputables aux nouveaux projets résidentiels à l'investissement des promoteurs et des constructeurs.*

Par l'adoption d'une politique d'habitation, la Ville veut s'assurer de l'adéquation du parc immobilier résidentiel avec les besoins de l'ensemble des citoyens.

La Ville souhaite également favoriser une plus grande mixité sociale dans l'ensemble des arrondissements. Dans un contexte de vieillissement de la population, les pressions exercées en vue de la construction d'habitations sociales seront encore plus importantes. Sans se substituer au gouvernement, la Ville assurera le soutien nécessaire au développement de ces nouveaux projets. Elle favorisera la construction, par le secteur privé, de logements locatifs abordables et évaluera la possibilité d'inciter les promoteurs à participer à la construction de projets résidentiels mixtes, comportant une certaine proportion de logements abordables et accessibles à diverses clientèles. Sensible au souhait des aînés et des retraités de se relocaliser dans les limites de leur quartier, la Ville veillera à assurer une distribution appropriée des habitations qui leur sont destinées, à proximité des services dont ils ont besoin. Elle souhaite également maintenir les efforts entrepris pour accroître l'accession à la propriété des jeunes ménages et des ménages à faible revenu, en fonction des programmes gouvernementaux disponibles.

Le regroupement des ressources intermédiaires en santé mentale dans certains quartiers y entraîne des pressions importantes, exercées afin de demander l'implantation de maisons de chambres destinées aux individus aux prises avec des problèmes de santé mentale. Ce phénomène a pour effet de concentrer ces clientèles au même endroit et il appert qu'une meilleure répartition sur le territoire des logements destinés à ces clientèles est souhaitable.

Tel que cela a été énoncé au chapitre 3, la Ville tend à consolider le territoire urbanisé en favorisant la construction d'habitations neuves dans les milieux déjà construits. Elle veut également établir des priorités parmi les différents secteurs de lotissements résidentiels. Ainsi, les secteurs soumis à de fortes contraintes verront leur développement différé, de manière à favoriser la consolidation des secteurs urbanisés, le redéveloppement de secteurs vieillissants et le parachèvement des lotissements amorcés. Cette approche contribuera à assurer un meilleur équilibre entre le marché de l'habitation neuve et celui des constructions existantes. Les habitations disponibles dans les milieux existants, notamment dans la banlieue de première couronne, pourraient alors susciter un intérêt accru chez les jeunes familles.

Pistes d'action

- Adopter une politique d'habitation pour répondre aux besoins de toutes les clientèles en tenant compte de la capacité financière de la Ville et des programmes gouvernementaux disponibles;
- Assouplir les dispositions réglementaires et encadrer la transformation douce des secteurs résidentiels de faible densité afin de les adapter aux nouvelles réalités sociales et économiques (réduction des marges, augmentation du nombre de logements autorisés, assouplissement des normes minimales de stationnement, etc.);
- Déterminer les sites propices à la construction d'habitations pour les clientèles vieillissantes et modifier la réglementation en conséquence;
- Pour tout nouveau projet résidentiel d'ensemble localisé dans certains secteurs, évaluer la possibilité d'exiger un pourcentage minimal d'espace réservé à la construction d'habitations multiples;
- Développer et valoriser l'innovation dans les projets résidentiels, en matière de diversité d'habitations et de coût d'acquisition, notamment pour répondre aux besoins de la population vieillissante, des jeunes familles et de la population immigrante;
- Promouvoir auprès du gouvernement la mise en place d'incitatifs à la construction de logements locatifs par le secteur privé.

Revitaliser les secteurs résidentiels anciens ou vieillissants afin d'améliorer le cadre de vie qu'ils offrent, de les rendre plus attractifs pour de nouveaux résidants et d'accroître l'offre résidentielle

Les secteurs anciens, essentiellement développés avant l'essor de l'automobile, englobent les quartiers centraux, les noyaux traditionnels périphériques et les milieux adjacents aux parcours anciens. En raison de l'époque de construction des quartiers centraux, le vieillissement du parc résidentiel s'y fait davantage sentir. Les efforts soutenus de la Ville pour la mise en valeur de ces quartiers ont permis d'aménager des milieux de vie de grande qualité, en plein coeur du centre-ville et des secteurs contigus.

À l'heure actuelle, le territoire compte plus de 13 000 logements nécessitant des réparations majeures, soit près de 6 % de l'ensemble du parc de logements. Globalement, les bâtiments qui requièrent les réparations les plus importantes sont concentrés dans les secteurs développés avant 1945. Dans les secteurs de la banlieue de première couronne, certains immeubles sans ascenseur (de type *walk-up)* nécessitent également des rénovations majeures'. L'entretien des bâtiments vieillissants exige des efforts soutenus. Il demeure essentiel de continuer les actions entreprises afin de maintenir les acquis et de poursuivre les améliorations, tout en minimisant l'incidence de ces améliorations sur le loyer et le coût d'acquisition de ces propriétés.

Au regard des quartiers plus anciens ou vieillissants, la Ville fait face aux grands enjeux suivants[8] :

- *la protection de l'actif que constitue le parc de logements existant, ainsi que des infrastructures publiques et communautaires;*
- *le freinage du dépeuplement des secteurs plus anciens ou vieillissants et le renouvellement de la population;*
- *l'accroissement de l'attrait des quartiers anciens ou vieillissants par la mise en valeur de leur identité locale;*
- *l'adaptation du parc de logements existant aux besoins des nouvelles clientèles et de la population vieillissante;*
- *la consolidation des milieux existants et la rentabilisation des infrastructures en place;*
- *l'amélioration continue de la qualité de vie des résidants.*

La Ville souhaite assurer le maintien et le renouvellement du parc de logements. Elle accordera une attention particulière à la protection de la fonction résidentielle dans les secteurs fortement fréquentés par une clientèle non résidante, dont le centre-ville. Elle entend encourager la rénovation des bâtiments résidentiels compris dans les secteurs les plus anciens et intensifier les efforts en vue d'augmenter le nombre de propriétaires occupants, notamment dans les quartiers centraux. Elle veut également favoriser la rénovation et la mise aux normes des logements sociaux. De tels gestes ont avantage à être posés, en priorité, à proximité des noyaux de services, des zones d'emplois et des parcours structurants de transport en commun.

Depuis quelques années, les quartiers compris dans la première couronne de banlieue commencent aussi à vieillir. Pour accroître l'attrait de ces secteurs, la Ville saisira les occasions propices à l'amélioration de la qualité de l'espace urbain et à l'adaptation graduelle de ces milieux aux modes de vie des jeunes familles. Par exemple, lors des travaux de réfection des rues, elle cherchera à réaliser des aménagements plus conviviaux pour les piétons, en complétant le réseau de trottoirs ou en réduisant la largeur de la chaussée par exemple. La remise en état des bâtiments âgés et la consolidation des lieux d'interaction sociale existants (parcs, places publiques, rues commerciales locales) ou, s'ils sont insuffisants, la création de nouveaux lieux permettront, graduellement, de bonifier ces milieux de vie. La Ville évaluera également la possibilité de développer des mécanismes spécifiques à ces secteurs, afin d'encourager la remise en état des bâtiments les plus anciens ou nécessitant des rénovations plus importantes, en fonction de ses priorités et des programmes gouvernementaux disponibles.

La banlieue de première couronne englobe de nombreux quartiers, dont la plupart sont compris dans les arrondissements de Beauport, de Sainte-Foy—Sillery, des Rivières et de Charlesbourg. La Ville et ses partenaires ont déjà amorcé une réflexion globale sur l'avenir de ces quartiers.

Le Groupe interdisciplinaire sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval a bien décrit les enjeux associés aux' banlieues de première couronne : « Alors que la première génération de propriétaires arrive à l'âge de la retraite, leur maison atteint celui des rénovations majeures et l'infrastructure des rues est à refaire. Dans la région de Québec, entre 1991 et 1996, les banlieues construites dans les années 50 et 60 ont subi une perte de population allant jusqu'à 10 pour cent; les couples avec enfants n'y représentent plus que le tiers des ménages [et] entre 20 et 25 % de la population est âgée de 60 ans et plus. Mais, pendant que celles-ci vieillissent, l'étalement urbain se poursuit.[9] »

Les enquêtes du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) ont permis d'établir ce constat.

[8] *La banlieue revisitée,* ouvrage collectif publié sous la direction d'Andrée Fortin, de Carole Després et de Geneviève Vachon, aux éditions Nota bene, en 2002.

[9] Source : http://www.girba.crad.ulaval.ca/Francais/problematique.htm.

Le potentiel de recyclage et de redéveloppement des secteurs vieillissants pourrait accroître considérablement l'offre résidentielle, principalement le long des grands corridors urbains — c'est-à-dire les axes de consolidation tels que l'axe Maizerets-Montmorency (chemin de la Canardière/boulevard Sainte-Anne), les boulevards Charest, René-Lévesque, Laurier, de l'Ormière et le chemin des Quatre-Bourgeois. Des milliers d'unités d'habitation pourraient être construites dans le cadre d'une démarche de revitalisation ou de consolidation. Certains secteurs de faible densité de la première couronne de banlieue recèlent encore des terrains susceptibles d'être développés. Ces secteurs offrent à la Ville, en raison de leur relative proximité du centre-ville, des infrastructures en place et du potentiel de densification, une possibilité à saisir, celle de diversifier l'offre en logements tout en répondant à ses objectifs en matière de consolidation du territoire.

La définition de zones d'intervention en matière de revitalisation résidentielle se fait conjointement avec le gouvernement du Québec, dont la participation financière est indispensable. L'approche retenue en ce domaine consiste à intervenir dans des secteurs où, pour des raisons économiques, le marché ne peut répondre à un besoin spécifique. La Ville veut ainsi s'assurer que les secteurs dont le parc immobilier résidentiel nécessite des efforts soutenus et dont le profil socio-économique de la population résidante justifie une aide financière auront accès aux différents programmes d'aide.

La Ville souhaite donc maintenir l'application de programmes d'aide à la rénovation, au recyclage et à la construction résidentielle dans les quartiers vieillissants. Elle étudiera également la possibilité de revoir les limites des zones d'intervention, en fonction de ses priorités et de l'état du bâti, dans le cadre des programmes gouvernementaux existants. Enfin, elle évaluera l'opportunité de développer de nouveaux mécanismes d'accompagnement propres à la banlieue de première couronne, et ce, en fonction des divers programmes gouvernementaux disponibles.

Pistes d'action

- Évaluer l'opportunité de développer de nouveaux mécanismes propres aux secteurs de banlieue de première couronne dans le but de maintenir l'attrait de ces quartiers auprès des diverses clientèles, dont les familles;
- Compléter l'élaboration des plans directeurs de quartier dans les quartiers vieillissants, en fonction des principes favorisant l'émergence de collectivités viables;
- Maintenir et développer divers mécanismes d'aide pour encourager la rénovation, la restauration, le recyclage et la construction résidentiels, plus particulièrement dans les secteurs où la dégradation du cadre bâti se conjugue à des conditions socio-économiques qui reflètent un plus faible niveau de vie;
- Définir des critères d'aménagement et d'intégration architecturale applicables aux projets de transformation résidentielle et de rénovation urbaine dans les banlieues vieillissantes (rétrécissement de la chaussée, diminution des surfaces asphaltées, aménagement de trottoirs, accroissement du couvert végétal, hauteurs minimales, etc.).
- Poursuivre les études sur le parc immobilier résidentiel, notamment sur les immeubles sans ascenseur (de type *walk-up),* et proposer des moyens visant à éviter sa dégradation.

4.1.2 Les services à la communauté

Les anciens faubourgs et villages qui sont à l'origine de la ville actuelle se sont développés à partir de noyaux de services centraux ou d'artère principale combinant une diversité de fonctions, où s'effectuaient les échanges commerciaux et où se trouvaient les services offerts à la communauté. Ils constituaient le lieu par excellence d'interaction sociale, de rassemblement et de vie communautaire. Synonyme de qualité de vie, la mixité des fonctions demeure, en matière de service à la population, au coeur des préoccupations de la Ville de Québec.

Les équipements et services culturels et de loisirs contribuent à l'épanouissement individuel et collectif et à la qualité de vie des citoyens et favorisent les échanges. La Ville veut stimuler le développement de l'identité individuelle et collective par l'établissement de conditions propices à l'enrichissement culturel et à la détente, et ce, en fournissant des espaces de détente et de loisirs répondant aux besoins de tous les groupes d'âge, à proximité de leur lieu de résidence.

Destinées à répondre aux besoins courants des résidants, plusieurs artères commerciales et noyaux de services ont fait l'objet d'une revitalisation au cours des dernières années. La Ville préconise leur mise en valeur et veut en faire des lieux privilégiés d'animation urbaine et d'interaction sociale. Par ailleurs, la sécurité des biens et des personnes constitue une mesure fondamentale de la qualité des milieux de vie. Entre autres, l'élaboration d'un Schéma de couverture de risques en incendie et d'un Plan de sécurité civile témoigne de la volonté de la Ville d'assurer aux citoyens un milieu de vie sécuritaire et de prévoir des mesures appropriées en cas de sinistre.

Le schéma de couverture de risques en incendie a pour but d'optimiser la sécurité incendie sur le territoire de la ville, en conformité avec la Loi sur la sécurité incendie et les orientations du ministère de la Sécurité publique. Il se traduit en fait par :

- *une amélioration majeure de la réglementation et des programmes de prévention, et ce, par une organisation des secours renouvelée;*
- *un plan d'optimisation qui permettra à l'ensemble des résidants de bénéficier d'une protection contre les incendies répondant aux exigences de la Loi.*

Le Plan de sécurité civile vise à assurer la protection des personnes et la sauvegarde des biens au regard des risques de sinistres majeurs. Ayant pour but de coordonner l'action de la municipalité et de ses partenaires lors d'une situation d'exception, ce plan s'inscrit dans une démarche de gestion intégrée des risques.

La Ville entend favoriser une répartition et une localisation appropriée des services publics, notamment des équipements de santé et d'éducation, de préférence au sein des noyaux de services locaux et le long des axes desservis par le transport en commun.

Consolider, revitaliser et densifier les noyaux de services locaux et les artères commerciales traditionnelles pour créer des milieux de vie mixtes et animés

Les noyaux de services locaux et les artères commerciales traditionnelles sont essentiels à la desserte en services de proximité. Dans certains secteurs résidentiels, l'éloignement des principaux centres d'activités justifie la nécessité d'assurer une diversité de commerces et de services et la présence d'équipements communautaires à proximité des milieux de vie. La Ville veut s'assurer que les artères commerciales de quartier répondent aux besoins courants des citoyens. Elle veut aussi en faire des lieux d'échanges et d'animation permettant la détente et favorisant les déplacements à pied, à vélo et par transport en commun. L'aménagement de places publiques, l'ajout de mobilier urbain et l'élargissement de trottoirs sont autant d'initiatives pour rendre ces milieux attrayants.

Vision 2020 du „Plerstratégique

« Les artères commerciales locales sont dynamiques et animées, chacune ayant développé sa personnalité propre ainsi que des commerces et des services de proximité qui répondent aux besoins de la population environnante, »

La consolidation des artères coinmerciales et des noyaux de services ponctuant les parcours traditionnels ou localisés au coeur des secteurs résidentiels est la pierre angulaire de l'organisation spatiale privilégiée par la Ville, tant dans les quartiers centraux que dans les secteurs résidentiels périphériques. La Ville poursuivra donc ses efforts de revitalisation de ces noyaux et de ces artères traditionnelles, sur les tronçons situés au coeur des centres de quartier et d'arrondissement. Elle préconisera d'ailleurs la localisation à ces endroits des nouveaux services à la communauté (des services de garde, par exemple) et autres équipements publics.

Pistes d'action

- Assouplir les dispositions réglementaires relatives aux usages et aux normes d'implantation et de stationnement;
- Revitaliser en priorité les rues commerciales ciblées dans la politique de revitalisation des artères commerciales;
- Poursuivre avec le Centre local de développement (CLD), et de concert avec les gens d'affaires, les partenariats concernant l'animation des artères commerciales de quartier;
- Reconnaître tous les noyaux de quartier et d'arrondissement, au moyen des plans directeurs de quartier, et revoir la réglementation pour favoriser la mixité fonctionnelle dans ces secteurs.

Assurer à la population l'accès à un réseau d'espaces verts ainsi qu'à des équipements récréatifs, culturels et communautaires de qualité, situés au coeur des milieux de vie et répondant aux besoins des différentes clientèles

La population de Québec dispose d'un riche réseau de parcs et d'espaces extérieurs et intérieurs de loisirs, répartis sur l'ensemble du territoire. Elle bénéficie également d'équipements culturels de qualité composés d'un réseau de bibliothèques bien développé et de nombreuses salles polyvalentes ou spécialisées qui constituent des lieux de prédilection pour l'animation culturelle et les activités communautaires en général. La Ville compte également des sites récréatifs d'envergure régionale tels que le Jardin zoologique du Québec, le Parc Aquarium du Québec, la baie de Beauport et le terrain d'ExpoCité, qui offrent des activités diversifiées. À cet égard, la Ville reconnaît le rôle essentiel des parcs, espaces verts et équipements de quartier qui, localisés à quelques pas de leur résidence, contribuent directement à la qualité de vie des citoyens.

Le Plan directeur des équipements récréatifs et culturels établit une vision d'ensemble des besoins. Il vise à assurer la complémentarité et la diversité des installations, la meilleure utilisation possible du sol et un développement équilibré des équipements et espaces culturels et récréatifs sur l'ensemble du territoire. Il détermine les interventions requises pour parfaire l'offre et combler les carences observées dans certains secteurs de la ville ou pour une certaine activité.

De plus en plus consciente de l'importance de la qualité de son milieu de vie, la population exige des aménagements récréatifs et culturels spécialisés et de qualité. La Ville veut répondre aux besoins exprimés par ses citoyens tout en planifiant la consolidation et la bonification des espaces et équipements. Elle désire se pencher sur les besoins des immigrants de manière à s'assurer que les équipements de loisirs, culturels et communautaires répondent aux attentes de l'ensemble des communautés culturelles de la ville. Afin que toutes les couches de la société disposent aisément d'un accès à la culture, notamment les personnes à faible revenu, le réseau de bibliothèques constituera le lieu privilégié de diffusion et de sensibilisation aux arts et à la culture.

Pour ajuster l'offre aux besoins exprimés par la population et aux tendances, la flexibilité et la complémentarité sont incontournables dans la planification des espaces et équipements récréatifs et culturels. Les objectifs de la Ville en matière de consolidation du territoire urbanisé commandent davantage l'amélioration des équipements existants que l'ajout de nouveaux équipements. Les investissements nécessaires à la consolidation, au recyclage et à la rénovation des équipements du réseau existant, plutôt que les nouvelles constructions, seront préconisés. Une approche de complémentarité et de concertation avec les partenaires privés et publics ainsi qu'avec les organismes communautaires sera privilégiée, de façon à assurer une gestion efficace du développement de la culture et des loisirs.

Pistes d'action

- Procéder aux interventions relatives à la consolidation des équipements récréatifs et culturels sur l'ensemble du territoire en tenant compte des projets inscrits au Plan directeur des équipements récréatifs et culturele;
- Privilégier, pour tout nouveau projet résidentiel, l'aménagement par le promoteur de nouveaux espaces verts ou la consolidation des espaces existants plutôt que le versement d'une somme en vertu du règlement relatif aux droits payables en matière de parcs et d'espaces verts ;
- Étudier la possibilité d'établir des redevances de développement pour l'ajout d'équipements communautaires dans les nouveaux lotissements.

Participer à la planification des équipements de santé sur le territoire, de concert avec les organismes responsables, et accroître leur accessibilité

Le territoire compte au total 29 établissements de santé et de services sociaux, répartis dans 134 installations. Des cliniques médicales d'omnipratique s'ajoutent à eux et constituent des points d'accès aux services de première ligne. Les organismes communautaires et les entreprises d'économie sociale offrent aussi une variété de services et d'activités. Une répartition équilibrée des équipements de santé sur le territoire permettra de procurer les services de première ligne aux résidants de tous les secteurs, tant centraux que périphériques. De concert avec le gouvernement, l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de la

[1°] Le plan d'action du PDAD inclut uniquement les projets à caractère supra-local du Plan directeur des équipements récréatifs et culturels.

Capitale nationale et les autres intervenants du milieu, la Ville souhaite participer plus activement à la répartition des équipements et services de santé. Elle donnera formellement son avis par rapport à la localisation des nouveaux projets et aux projets d'agrandissement. Elle incitera le Ministère à orienter l'implantation des principaux équipements de santé, tels les CLSC, vers les secteurs facilement accessibles pour les clientèles moins mobiles, prioritairement dans les noyaux de services existants et sur les artères mixtes desservies par le transport en commun.

Enfin, la Ville établira un partenariat avec les intervenants responsables des services de santé mentale pour favoriser une meilleure répartition des ressources intermédiaires sur l'ensemble du territoire et déconcentrer les populations bénéficiant de ces services. La réflexion amorcée sur la localisation des populations fragiles nécessitant des services de nature psychosociale ou psychiatrique devra être poursuivie afin d'éviter leur concentration excessive dans certains quartiers.

Pistes d'action

- Former un comité de travail permanent regroupant des intervenants du milieu de la santé, de la Ville, des citoyens et des élus pour discuter de toute question concernant l'implantation ou la transformation des équipements de santé sur le territoire;
- Former un comité de travail permanent regroupant des intervenants en santé mentale, de la Ville, des citoyens et des élus pour assurer une répartition équilibrée des ressources intermédiaires sur l'ensemble du territoire.

Participer à la planification de la localisation des services d'enseignement scolaire sur l'ensemble du territoire, de concert avec les intervenants responsables

Les équipements scolaires ont un effet structurant sur le développement de la collectivité et sur l'aménagement urbain. Le ralentissement de la croissance démographique et la diminution du nombre d'enfants laissent entrevoir une baisse de la clientèle scolaire dans les années à venir, ce qui entraînera, à terme, la fermeture d'écoles. Dans les secteurs vieillissants tels que les quartiers centraux et la banlieue de première couronne, le maintien des écoles de quartier est une condition essentielle au renouvellement des ménages, au profit des jeunes familles avec enfants.

Le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport du Québec entend limiter l'accroissement du parc immobilier scolaire aux seuls endroits où un déficit en places pour les élèves est constaté. L'approche préconisée par la Ville en matière de planification, soit l'amélioration des équipements et des services scolaires déjà existants, l'utilisation polyvalente ou nouvelle des équipements scolaires et le contrôle de l'ouverture des nouveaux secteurs au développement, s'inscrit dans le sens des volontés du Ministère. La priorité sera donc accordée à la consolidation et à l'amélioration des équipements dans les secteurs construits.

La Ville appuiera le maintien des écoles de quartier, dans la mesure où la population étudiante et les ressources matérielles disponibles dans l'environnement immédiat justifient le maintien d'une école. Elle continuera à participer aux programmes d'amélioration des parcs d'école et soutiendra les projets de rénovation, le cas échéant. Dans l'éventualité du recyclage d'un équipement scolaire, elle encouragera les projets à vocation communautaire ou partiellement communautaire. Les projets permettant la réutilisation éventuelle des bâtiments à des fins d'éducation seront considérés en priorité.

La Ville désire renforcer sa collaboration avec les partenaires concernés afin d'établir une planification intégrée des équipements scolaires sur son territoire. Elle favorisera la mise en place d'un dialogue permanent avec le ministère de l'Éducation, du Loisir et du Sport et les commissions scolaires, dans le cadre d'une entente officielle. Cette entente permettra de statuer sur l'avenir des écoles et de prévoir les mécanismes sous-jacents à tout projet, de recyclage, de transformation ou autre.

Pistes d'action

- Former un comité permanent regroupant des élus et des gestionnaires des administrations municipale et scolaire pour élaborer des protocoles d'entente, discuter de toute question concernant l'avenir des écoles et définir des projets potentiels de recyclage des écoles appelées à fermer.

4.2 La qualité du paysage et du cadre bâti

Le paysage est la toile de fond de l'environnement urbain. 11 est le reflet des valeurs culturelles et sociales des communautés et le résultat des efforts déployés pour créer des milieux de vie sains, conviviaux, sécuritaires et respectueux du milieu naturel. Parmi les grands fondements qui guideront la Ville dans ses efforts pour valoriser le paysage urbain, pour bonifier l'image globale de Québec et pour révéler son identité, soulignons la qualité des aménagements, l'équilibre et la cohérence de la structure formelle de l'espace urbain ainsi que la qualité de l'environnement bâti et de l'architecture.

4.2.1 La dimension paysagère du territoire

> *« Le paysage est à la fois le résultat et la reconnaissance des occupations successives du territoire. Il se situe à diverses échelles et est en évolution constante selon les choix d'activités et de développement. 11 sert de lieu de mémoire, de lien avec notre passé et est source de création. Le paysage est d'intérêt public et de responsabilité individuelle et collective. »*
>
> Tiré de la Charte du paysage québécois formulée par le Conseil du paysage québécois en janvier 2000

Située entre fleuve et montagnes, la ville de Québec se distingue par une topographie extrêmement variée, où s'élève la colline de Québec, ceinturée par le fleuve et la dépression de Limoilou. Une succession de terrasses et de plateaux, appartenant aux basses-terres du Saint-Laurent, marque la transition vers les collines des Laurentides méridionales (du massif laurentien). Largement ouvert sur le fleuve, un réseau développé de rivières et de plans d'eau sillonne son territoire, ceinturé par une large couronne agricole et forestière. La proximité et l'imbrication des milieux naturels avec le tissu bâti contribuent à la qualité des lieux habités et à la renommée du cadre de vie de la ville. L'importance du Réseau vert et bleu et la protection des milieux fragiles témoignent d'une appropriation collective de la richesse naturelle du territoire. Quatre cents ans d'histoire ont transformé le territoire en une ville à l'identité forte, laquelle s'inscrit dans un patrimoine varié, largement reconnu et estimé par la population. La topographie, le fleuve et la configuration des occupations permettent de découvrir de larges champs visuels et des panoramas remarquables.

Le découpage en diverses unités découle du cadre écologique de référence défini par le ministère de l'Environnement du Québec. Le district écologique correspond à une portion de territoire formant une combinaison de formes de reliefs, de sols et de cours d'eau apparentés. Chaque district écologique influence l'occupation du sol et génère un paysage particulier. Bordés par le fleuve et son littoral, où se succèdent les battures et la baie de Beauport, la plage Jacques-Cartier et les battures de Cap-Rouge et de Saint-Augustin, sept districts écologiques forment autant de paysages différents, qui serviront de base à l'élaboration d'une analyse plus fine en matière de paysage. Il s'agit de :

- la colline de Québec : celle-ci domine le fleuve et la dépression de Cap-Rouge—Limoilou du haut d'une falaise et d'un coteau boisés. Cette position surélevée lui confère des panoramas exceptionnels sur le fleuve et les ponts, l'île d'Orléans et les Laurentides. Les arrondissements historiques de Québec et de Sillery, la colline Parlementaire, les quartiers anciens de la Haute-Ville et ceux de Sainte-Foy marquent l'identité de ce paysage urbain;

- la dépression de Cap-Rouge—Limoilou : cette dépression se distingue par l'embouchure encaissée de la rivière du Cap Rouge et par les méandres de la rivière Saint-Charles. Largement urbanisée, elle se démarque par le caractère des noyaux anciens de la Basse-Ville et de Cap-Rouge, du quartier du Vieux-Limoilou, du port et de complexes industriels. Elle forme un vaste bassin visuel dominé par le versant nord de la colline de Québec, le plateau de Charlesbourg et les Laurentides;

  la terrasse de L'Ancienne-Lorette : les rivières du Cap Rouge et Lorette et le lac Saint-Augustin l'ont morcelée. Le long du fleuve, la présence d'une falaise et de terrasses boisées crée des panoramas remarquables. L'aéroport profite du surplomb de la partie centrale. Le développement, outre les noyaux anciens de Saint-Augustin et de L'Ancienne-Lorette, rejoint la principale zone agricole du territoire de la ville;

- le plateau de Charlesbourg : trois terrasses successives s'élèvent vers le massif laurentien, découpées par les rivières Beauport et Montmorency. Le développement urbain prend d'assaut les versants du plateau en raison de la qualité des vues vers la colline Parlementaire et l'arrondissement de Limoilou. Vers l'est, la transition se fait abrupte avec la falaise de Beauport, d'où émerge la chute Montmorency. Les noyaux anciens de Beauport, de l'avenue Royale aux airs de Nouvelle-France et de Charlesbourg au cadastre unique, ainsi que quelques terres agricoles, contribuent à son caractère particulier;

- les basses collines de Beauport : un ensemble de buttes et de collines boisées entame l'entrée dans les Laurentides. Le développement se concentre dans un fond de vallée étroit, entre la montagne des Ormes et le mont Irma-LeVasseur, avant de conquérir les espaces forestiers;

  Mont Bélair — Lac Saint-Charles : le mont Bélair et le fond de vallée dans lequel coulent le lac et la rivière Saint-Charles et la chute Kabir Kouba distinguent la partie méridionale de ce district forestier. Son rebord, où prend place le noyau ancien de Loretteville, donne lieu à de vastes panoramas s'étendant de la zone agricole jusqu'à la colline Parlementaire;

- la plaine de la rivière Jacques-Cartier : située dans la partie ouest, elle occupe une portion restreinte du territoire. De relief peu accidenté, elle forme une transition vers le mont Bélair constituée de sols pauvres ou mal drainés et occupée par la forêt et un habitat linéaire dispersé.

La création de paysages de qualité dans la ville contribue à l'appréciation des milieux de vie par les citoyens, renforce leur sentiment d'appartenance, procure une plus-value économique au développement et au tourisme et soutient le statut de capitale de Québec. Évoluant de jour comme de nuit, au gré des saisons, les paysages comportent de multiples facettes — temporelle, &éographique, patrimoniale, culturelle, écologique, économique et esthétique —, qui dépassent la question visuelle. A cause de leurs valeurs symboliques, patrimoniales et identitaires, la Ville confirme sa volonté de faire de la protection et de la mise en valeur des paysages l'une de ses priorités en matière d'aménagement de l'espace.

Préserver et mettre en valeur les composantes et secteurs sensibles du territoire

L'approche « de paysage » permet de prendre en compte les composantes naturelles structurantes du territoire et les éléments ou secteurs investis de valeurs partagées par la population à l'échelle de la ville, du quartier ou localement. Le cap Diamant, choisi depuis longtemps par les peintres et les photographes, représente un véritable emblème de Québec. La chute Montmorency et le pont de Québec figurent parmi les éléments symboliques de la ville. Le Vieux-Québec possède une identité patrimoniale forte et sa reconnaissance par l'Unesco lui confère une portée mondiale. D'autres noyaux et parcours anciens font l'objet d'une reconnaissance particulière.

Principes issus de la Charte du paysage québécois

- *les citoyens, les entreprises et les instances publiques partagent la responsabilité de reconnaître, de mettre en valeur et de protéger le paysage;*
- *le paysage doit devenir une préoccupation fondamentale lors de toute intervention sur le territoire;*
- *le paysage évolue et se modifie constamment, si bien que toute intervention doit :*
  - *tenir compte de sa spécificité et de ses caractères particuliers;*
  - *reposer sur une connaissance appropriée de ses dimensions temporelle, géographique, économique, patrimoniale, culturelle, écologique et esthétique;*
  - *s'appuyer sur un exercice participatif et démocratique de la collectivité en vue d'assurer l'équité lors de tout arbitrage;*
  - *assurer un développement durable fondé non seulement sur la viabilité économique mais aussi sur le droit des citoyens à vivre dans un cadre de vie qui leur soit culturellement significatif:*

En complément des principes découlant de la Charte du paysage québécois, les principes de qualité du paysage suivants guideront les choix de la Ville dans la conception et l'arbitrage des divers projets et pratiques sur l'ensemble de son territoire :

- *Comprendre et respecter les traits caractéristiques du paysage sur lesquels se fondent l'identité et l'intégrité de la ville;*
- *Créer un paysage dans le respect des populations qui y vivent, un paysage dans lequel elles se reconnaissent, notamment en encourageant leurs actions d'amélioration et de consolidation;*
- *Assurer une préoccupation transversale en ce qui concerne le paysage et soutenir la cohérence des actions dans les divers domaines qui touchent la qualité des milieux de vie et le développement économique du territoire;*
- *Respecter l'évolution du paysage dans le temps, même si certains éléments sont des exceptions qui ne cadrent pas dans le paysage d'origine et dont l'implantation passée s'est faite sans égard à celui-ci.*

Les entrées de ville sont associées à de larges champs visuels. Elles doivent composer une image de qualité correspondant au statut de capitale et de lieu historique et culturel de la ville. La Ville soutient les réflexions de la CCNQ en matière de requalification des entrées de ville et des parcours cérémoniels. Ces projets s'accompagneront d'une réflexion sur le milieu urbain adjacent qui considérera les caractéristiques propres à l'environnement bâti présent aux abords de ces axes. Les projets de mise en valeur des entrées de ville seront donc développés en fonction de l'identité du milieu, dans le respect des populations qui y vivent et sur la base d'un gabarit correspondant à l'envergure du secteur et respectant l'échelle humaine.

Puisque l'affichage a un impact majeur sur la qualité du paysage, des mécanismes réglementaires seront mis en place afin d'en assurer un contrôle strict. Une attention particulière sera portée à la localisation des panneaux-réclames afin d'éviter qu'ils ne viennent encombrer un panorama remarquable, notamment sur le littoral et le long des entrées de ville. Leur dimension et leur esthétisme seront régis par des normes.

La Ville, consciente des défis que posent la protection et la mise en valeur de ses paysages, veut intégrer une approche de paysage dans la planification des projets pour l'ensemble de son territoire. L'élaboration de principes d'aménagement et de critères de design permettront d'encadrer le développement dans les secteurs sensibles, dont :

- les arrondissements historiques et les noyaux anciens;
- la frange urbaine du littoral;
- le corridor des rivières Saint-Charles et Duberger;
- les grandes entrées de ville;
- les parcours urbains.

Les grandes étapes d'un plan de paysage

1. *Définir les traits et secteurs structurants, identitaires et sensibles du territoire parmi ses caractéristiques topographiques, naturelles, écologiques, anthropiques, historiques, esthétiques ou symboliques.*
2. *Définir les dynamiques d'évolution et leurs influences.*
3. *Mettre en évidence les éléments de permanence, de contradiction et de dysfonctionnement du territoire.*
4. *Établir des diagnostics par échelle de cohérence (unités de paysage et districts écologiques), de manière à préciser l'influence de nouveaux projets.*
5. *Définir les mesures, les principes d'aménagement et les critères de qualité paysagère applicables à chacune de ces parties de même qu'aux territoires visés par un programme particulier d'urbanisme (PPU), un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ou tout autre instrument de planification.*

La Ville souhaite également préserver les percées visuelles sur la Haute-Ville, notamment depuis les corridors des rivières. Elle portera une attention toute particulière à l'impact que pourrait avoir l'implantation de nouvelles constructions sur ces vues panoramiques.

Enfin, certains espaces imbriqués dans le milieu de vie correspondent à des lieux d'attachement local. Les paysages contribuent au développement de milieux de vie de qualité et à l'identité sociale des quartiers. La Ville reconnaît les initiatives du milieu et les efforts qu'il investit dans la mise en valeur et la protection des paysages de proximité.

Elle soutient en ce sens les actions des organismes travaillant à la valorisation des composantes naturelles ou bâties du territoire. Le plan directeur de quartier constitue en l'occurrence l'instrument de planification privilégié pour identifier et mettre en valeur les paysages de proximité.

Pistes d'action

- Adopter la Charte du paysage québécois formulée par le Conseil du paysage québécois et publiée en janvier 2000;
- Procéder à la réalisation d'un plan de paysage pour l'ensemble du territoire;
- Modifier la réglementation sur l'affichage (localisation, hauteur, dimensions, esthétisme, etc.) dans les secteurs sensibles — les arrondissements historiques, les noyaux anciens et certains parcours urbains, entre autres — ainsi que le long du littoral du fleuve et aux abords des entrées de ville;
- Définir des normes d'implantation et des gabarits de construction dans certaines zones ciblées aux abords des entrées de ville;
- Déterminer, au moyen des plans directeurs de quartier, les paysages de proximité à protéger et à mettre en valeur.

Préserver et mettre en valeur les panoramas et percées visuelles remarquables du territoire

Des panoramas remarquables mettent en valeur le fleuve, les falaises, la silhouette du cap Diamant et de la colline Parlementaire, le profil des Laurentides, les ponts et la chute Montmorency. Les points de vue sur des composantes urbaines symboliques ou d'une grande valeur architecturale sont des images exceptionnelles qui contribuent à la qualité de l'espace urbain. Les grands panoramas et les percées visuelles qui se dégagent depuis les grands parcours urbains, les cours d'eau, les rues locales et les côtes qui sillonnent le territoire constituent à la fois un spectacle urbain et des points de repère qui s'inscrivent dans la mémoire collective (carte 6). Dans la planification des nouveaux projets, une attention sera portée à la préservation des percées visuelles vers des composantes symboliques du territoire.

En privilégiant les intérêts collectifs plutôt qu'individuels, la Ville veut s'assurer que la majorité de la population pourra jouir des plus beaux panoramas. Elle veut ainsi protéger les panoramas et perspectives visuelles remarquables à partir des lieux publics et des principaux axes de transport. Elle privilégiera les projets et les aménagements qui permettront à une majorité d'avoir accès à ces paysages, et ce, tant à partir des petits parcs de quartier que le long des grands corridors panoramiques du littoral et des falaises. Les qualités paysagères du littoral, des falaises, des boisés et autres composantes naturelles d'intérêt seront donc mises à profit par l'aménagement de lieux publics.

Dans ses efforts de protection des percées visuelles d'intérêt, la Ville veillera à protéger tant l'encadrement que l'aboutissement de ces perspectives. Elle veillera également à assurer la cohérence des perspectives avec la morphologie ou la trame traditionnelle du quartier, en évitant par exemple la discontinuité de l'encadrement bâti et en respectant les gabarits de construction existants.

Pistes d'action

- Identifier les percées visuelles et les panoramas à protéger et à mettre en valeur;
- Définir les règles, principes et actions permettant d'assurer leur protection et leur mise en valeur.

Assurer une bonne intégration des services d'utilité publique et des équipements de télécommunications dans les milieux construits et en développement

Les infrastructures et les réseaux permettant le transport et la distribution des services d'utilité publique, de même que les structures imposantes des équipements de télécommunications, peuvent nuire à la qualité du paysage urbain. La Ville veut favoriser une meilleure intégration de ces équipements.

D'une part, elle saisira toute occasion d'améliorer l'environnement immédiat des lignes de transport d'énergie en participant aux programmes de mise en valeur auxquels elle est admissible. Elle encourage Hydro-Québec à poursuivre ses efforts visant à atténuer l'impact de ses installations existantes et projetées et à en améliorer l'intégration. Dans les milieux construits desservis par un réseau aérien, elle incitera les compagnies d'utilité publique à atténuer l'incidence de leurs nouvelles interventions sur le cadre bâti et le paysage urbain. Elle poursuivra également les démarches entreprises dans le but d'enfouir les réseaux de distribution dans les secteurs sensibles ou présentant un intérêt particulier. À cet égard, elle établira des priorités d'intervention en concertation avec ses partenaires. Enfin, elle préconisera l'enfouissement des réseaux dans les nouveaux projets de lotissements. Pour assurer la mise en oeuvre de ses objectifs, elle se dotera de mécanismes d'encadrement appropriés

Milieux construits pour lesquels l'enfouissement des réseaux d'utilité publique est souhaitable

- *Les secteurs d'intérêt patrimonial reconnus par la Ville*
- *Certaines artères commerciales et certains parcours fondateurs*
- *Le centre-ville et les centres majeurs d'activités*
- *Les parcours d'accès à la capitale, les artères de consolidation et autres artères de circulation importantes*

D'autre part, les demandes d'installation d'équipements de télécommunications sont de plus en plus nombreuses. Afin d'assurer une intégration harmonieuse de ces équipements dans le paysage urbain, la Ville prévoit établir des principes d'implantation qui permettront de faire un choix judicieux en matière de localisation, dans le respect des composantes paysagères du milieu environnant.

Pistes d'action

- Élaborer un plan directeur relatif à l'enfouissement des services d'utilité publique, dans le but de planifier l'enfouissement dans les milieux construits et d'établir des priorités;
- Poursuivre les démarches amorcées pour participer aux programmes d'aide à l'enfouissement disponibles;
- Maintenir la participation de la Ville au Conseil permanent des réseaux techniques urbains;
- Élaborer une politique municipale en matière d'implantation des équipements de télécommunications et modifier la réglementation en conséquence.

Mettre en valeur le paysage nocturne de Québec par un éclairage de ses caractères identitaires

Québec s'inscrit dans les nouvelles tendances visant à intégrer la notion d'éclairage urbain aux exercices de planification et de design. Ses qualités paysagères militent en faveur d'une amélioration significative des différents systèmes d'éclairage du territoire, tant sur le réseau routier que pour les espaces naturels et les grands monuments d'architecture. La stratégie de mise en lumière de la Ville de Québec se fondera sur les réflexions élaborées par la CCNQ en cette matière. Cette dernière propose de « souligner les traits caractéristiques de la capitale par la mise en lumière ordonnée de ses principales composantes distinctives », découlant de la morphologie du territoire, de son caractère historique et contemporain, de sa vocation portuaire ainsi que de son rôle de capitale et de ville universitaire et institutionnelle

Principes relatifs à la rationalisation de l'éclairage nocturne

- *Utiliser des niveaux d'éclairement modérés*
- *Utiliser des luminaires efficaces minimisant les pertes de lumière*
- *Privilégier des sources lumineuses au sodium à haute pression*
- *Privilégier des installations minimisant les débordements de lumière hors des surfaces visées*
- *Favoriser l'implantation de couvre-feux (aires commerciales, industries, stationnements...) et privilégier un éclairage de sécurité suffisant*
- *Aménager certains sites urbains favorisant l'observation du ciel*

Inspiré du mémoire *Éclairage nocturne et pollution lumineuse,* préparé par la Fédération des astronomes amateurs du Québec en mars 2005.

Schéma directeur d'aménagement lumière, Commission de la capitale nationale du Québec, mars 2004.

L'établissement d'un tel concept de mise en lumière est toutefois indissociable d'une rationalisation de l'éclairage urbain. Ainsi, la Ville souhaite diminuer la surabondance d'éclairage nocturne pour souligner les grands parcours urbains, mettre en valeur les monuments d'architecture anciens et contemporains. Elle contribuera par le fait même à la protection du ciel étoilé, tel que le prônent les différents groupes intéressés à l'astronomie.

Pistes d'action

- Établir une stratégie de mise en lumière par phases, en collaboration avec la CCNQ;
- Modifier le mode d'éclairage de certaines sources lumineuses importantes, notamment le long des grands axes du territoire et dans les grands stationnements de surface, afin d'atténuer l'éblouissement;
- Évaluer la possibilité d'implanter une réglementation unifiée sur l'éclairage nocturne.

4.2.2 L'espace urbain et le cadre bâti

> Visîon 2020 du Plan stratégique
> En 2020, les citoyens et citoyennes de Québec [...] apprécient la facilité de leurs déplacements quotidiens, la sécurité et la quiétude des espaces publics.

Somme d'un ensemble de composantes construites et naturelles, l'espace urbain constitue le théâtre du quotidien des citoyens. Lieu de pratiques collectives par excellence, il répond aux besoins des citoyens en matière de déplacements, de socialisation et de détente. Leur qualité de vie est donc indissociable de la qualité des différentes composantes de l'espace public (rues, trottoirs, cadre bâti, lieux publics) et de leur équilibre d'ensemble. Ces composantes contribuent en effet à créer un paysage cohérent et signifiant de même qu'un environnement sain et sécuritaire pour les personnes qui y évoluent. C'est d'ailleurs sur les composantes de l'espace public que la Ville peut intervenir le plus aisément. Les intervenants privés peuvent, pour leur part, apporter leur contribution en concevant des bâtiments et des aménagements qui soutiennent l'espace public de façon appropriée. Enfin, tous doivent s'engager à réaliser une architecture et des aménagements de haute qualité afin de valoriser l'image de la ville.

Concevoir un aménagement urbain assurant **la sécurité et le confort des personnes ainsi qu'un accès universel aux lieux publics**

Plus que tout autre aspect de l'aménagement urbain, la sécurité et le sentiment de sécurité éprouvé par la population sont le gage de milieux de vie de qualité. L'établissement de milieux sécuritaires étant tributaire des efforts déployés dans l'aménagement de lieux publics, la Ville reconnaît que la sécurité des personnes et l'aménagement de lieux générant un sentiment de sécurité doivent demeurer au coeur des décisions d'aménagement, tout particulièrement dans un contexte de vieillissement de la population.

La Ville est d'ailleurs confrontée à une demande croissante d'interventions visant à préserver la qualité de vie dans les quartiers résidentiels. Les rues locales, longtemps investies par l'automobile, sont redécouvertes par les résidants, les piétons et les cyclistes, qui s'attendent à y trouver un environnement paisible et qui acceptent de moins en moins l'insécurité ou les nuisances induites par le trafic automobile. Concilier circulation, sécurité et vie urbaine pose un défi de taille à la Ville, qui souhaite trouver un juste équilibre entre le désir de mobilité individuelle et la préservation de la qualité de vie.

La Ville poursuivra ses efforts pour développer des outils réglementaires et réaliser des aménagements urbains favorisant la création de milieux de vie sécuritaires et conviviaux, sur la base de l'accessibilité universelle des lieux et équipements publics. Suivant les besoins exprimés par les clientèles cibles, des critères favorisant le bien-être et le sentiment de sécurité des usagers seront intégrés dans la planification de l'aménagement des lieux publics.

Par ailleurs, Québec est une ville d'hiver et l'aménagement urbain doit être adapté à cette réalité. La Ville cherchera à éviter la création de microclimats inconfortables pour les piétons en portant attention à la structure de l'espace public, notamment au gabarit et au recul des bâtiments, ainsi qu'à la gestion des corridors de vent. Les contraintes

hivernales seront prises en compte lors de la conception du mobilier urbain, des lieux publics, des cheminements piétonniers et des aires d'attente du transport en commun. La Ville travaillera de concert avec ses partenaires publics et privés, y compris les promoteurs de projets, afin d'assurer le respect de l'ensemble de ces principes.

Certains milieux sont plus susceptibles que d'autres d'engendrer un sentiment d'insécurité : les stationnements intérieurs, les rues et les ruelles mal éclairées, les parcs et cours d'école, les terrains et bâtiments abandonnés ou mal entretenus. L'adaptation, à l'échelle humaine, de l'éclairage des rues et des parcs, les divers aménagements dans les parcs et les parcs d'école sont parmi les réalisations qui ont eu un effet positif, autant sur la sécurité des personnes que sur le sentiment de sécurité éprouvé. La Ville entend poursuivre ses efforts en ce sens. Elle accordera des efforts supplémentaires à la sécurité des lieux publics dans les milieux où l'on dénombre davantage d'infractions.

Politique de sécurité urbaine

La politique municipale sur la sécurité urbaine a été élaborée dans la perspective où la contribution des citoyens est essentielle au processus d'amélioration et de maintien de la sécurité et du sentiment de sécurité dans les milieux de vie. Elle favorise l'action communautaire en matière de sécurité. Des stratégies d'action, axées sur la participation et la prévention, y sont aussi définies.

La largeur de certaines voies de circulation rend la traversée des piétons peu confortable, tout en incitant l'automobiliste à circuler rapidement. Dans le but de sécuriser les piétons, la Ville évaluera l'opportunité de réaménager certaines artères, dont les boulevards Wilfrid-Hamel, Charest et Laurier. Dans certains cas, la largeur de la chaussée pourrait être réduite en élargissant les trottoirs, ce qui diminuerait la distance à parcourir par le piéton tout en permettant d'aménager des banquettes végétalisées ou encore des zones d'attente plus confortables pour les usagers du transport en commun. L'implantation de traverses piétonnes dotées d'une signalisation appropriée et d'un marquage distinctif lui permettra de s'assurer qu'une priorité est accordée aux piétons. De plus, tout parcours normal entre un milieu résidentiel et un point de service ou un équipement public devra être muni de trottoirs.

Afin de réduire les distances à parcourir entre les milieux de vie et les services, la Ville souhaite développer des solutions novatrices pour surmonter les ruptures de continuité dans le maillage de rues, les cheminements piétonniers et cyclables. Les passages existant sous certains viaducs d'autoroutes, qui sont souvent les seuls liens directs entre les quartiers localisés de part et d'autre de ces axes, devront être sécurisés et aménagés de manière plus conviviale pour les déplacements non motorisés. En outre, la planification des nouveaux lotissements résidentiels devrait inclure la localisation des principaux cheminements piétonniers et des liens à établir avec les milieux construits adjacents.

La Ville souhaite mieux encadrer la circulation indésirable sur les rues locales en ayant recours à des techniques de modération lorsqu'un problème réel se pose. Par des aménagements physiques, un travail sur la perspective, la réduction de la largeur de la chaussée lors de travaux de réfection, l'application d'un revêtement particulier au sol ou une signalisation restrictive, il est possible de réduire le trafic ou les vitesses excessives de manière à améliorer le sentiment de sécurité et le confort sur les rues locales.

Enfin, la Ville adaptera ses interventions à la réalité des milieux de vie et aux besoins des clientèles en place, dont les personnes à mobilité réduite, les aînés et les enfants. Entre autres, elle portera une attention accrue à l'entretien et au déneigement dans les secteurs comportant une clientèle plus âgée ou éprouvant des problèmes de mobilité. Elle cherchera à éliminer les obstacles rencontrés sur certains trottoirs — dont les poteaux du réseau d'utilité publique dans les quartiers anciens — et à sécuriser les parcours scolaires.

<u>Pistes d'action</u>

- Établir des critères relatifs à la sécurité, au confort et à l'accessibilité universelle des lieux publics et les appliquer lors de la planification des projets d'aménagement urbain et des équipements publics;
- Planifier les projets de réfection sur le réseau artériel — dont les artères de consolidation — afin de procéder du même coup à la réalisation d'aménagements plus conviviaux et d'établir des priorités d'intervention;
- Développer des normes d'éclairage pour les propriétés publiques et privées afin d'assurer un niveau d'éclairage adéquat le long des grandes artères, des réseaux cyclables et piétonniers, dans les secteurs résidentiels et les parcs;

- Développer des critères d'aménagement et d'implantation adaptés au climat hivernal de Québec (un concept de nordicité) afin de mieux encadrer les projets d'aménagement urbain et l'insertion de bâtiments;
- En collaboration avec le RTC, établir des critères d'aménagement pour rendre plus confortables les aires d'attente d'autobus (abris avec bancs, spacieux ou chauffés, etc.) et encourager l'intégration d'abris dans tout nouveau projet public développé le long des parcours d'autobus à haute fréquence;
- Harmoniser les normes de conception et d'aménagement des rues de la ville pour éliminer progressivement les rues trop larges et adapter leur gabarit aux besoins des usagers et des fonctions qui les bordent;
- Élaborer une politique de sécurité routière en milieu résidentiel;
- Uniformiser les normes et pratiques relatives à l'entretien des trottoirs et traverses piétonnes durant la période hivernale;
- Planifier la réalisation d'interventions visant à surmonter les barrières naturelles ou anthropiques interrompant les cheminements piétonniers. Entre autres, envisager l'ajout de liens entre les parties haute et basse de la ville (escaliers ou ascenseurs) et de part et d'autre des rivières Saint-Charles et du Berger (ponts piétonniers) ainsi que la bonification des passages piétonniers aménagés sous différentes autoroutes.

Favoriser la réalisation d'aménagements urbains et d'une architecture de qualité tout en harmonisant les proportions et le traitement des composantes de l'espace public et du cadre bâti

L'espace urbain et les aménagements

En se donnant pour objectif de rehausser la qualité des aménagements urbains et d'assurer un bon équilibre entre le cadre bâti et l'espace urbain, la Ville cherche avant tout à valoriser son territoire et à révéler l'identité de Québec. Ainsi, elle portera une attention particulière à la qualité de l'aménagement et de l'encadrement bâti dans les secteurs présentant une visibilité accrue ou une portée supra-locale, dont le centre-ville, les centres majeurs d'activités, les artères de consolidation et d'autres voies de circulation importantes. De concert avec ses partenaires, elle souhaite procéder à la requalification des axes cérémoniels Laurier et Champlain en intervenant à la fois sur l'espace public et le cadre bâti. Elle souhaite bonifier les grands projets municipaux par des améliorations en matière d'encadrement bâti, de couvert végétal ou de largeur des emprises routières. Enfin, elle s'engage à encadrer de façon plus rigoureuse le développement du territoire dans les secteurs sensibles, dont les arrondissements historiques et les milieux adjacents au littoral, le corridor de la rivière Saint-Charles ou d'autres espaces naturels exceptionnels.

La détérioration de certaines artères commerciales ou de transit fait partie des préoccupations de la Ville, qui souhaite y réaliser des opérations de requalification. Les boulevards Sainte-Anne, Charest et Wilfrid-Hamel sont au nombre des axes nécessitant des interventions majeures en ce qui a trait au cadre bâti, à l'aménagement urbain et au couvert végétal. La mise en valeur de l'espace urbain requiert, entre autres, la mise en place de mesures réglementaires permettant de contrôler le développement ou la restructuration de sites encadrant les différents parcours urbains. Aussi, la Ville souhaite définir des critères relatifs à l'insertion des constructions dans les milieux construits ou en redéveloppement et elle prévoit modifier la réglementation en conséquence.

Québec compte déjà plusieurs places et espaces publics qui, par leur localisation ou leur configuration, sont des lieux privilégiés pour la détente, la socialisation, les rassemblements et la tenue d'événements (spectacles, expositions en plein air, etc.). Il en va de même pour les noyaux de services et les rues commerciales, qui sont aussi des lieux de convergence et d'animation. Ces espaces contribuent à la qualité de vie des citoyens et au dynamisme social et économique de la ville tout en favorisant le développement du tourisme culturel.

Éléments de réflexion sur l'avenir et le rôle des espaces publics municipaux

- *Les espaces publics sont des composantes incontournables et obligatoires de la définition d'un milieu urbain*
- *Tous les espaces publics de la ville, qu'ils soient ou non d'appartenance locale, contribuent à la qualité de vie des citoyens, tant sur le plan individuel que collectif*
- *La notion d'espace public extérieur doit être inclusive, de manière à comprendre les espaces naturels, les parcs récréatifs ou de détente, les places publiques et les sites commémoratifs.*

La Ville s'assurera que l'aménagement urbain soutient ces différentes formes d'animation. Elle entend également favoriser la consolidation, la valorisation et la mise en réseau de ces différents lieux publics. Une attention particulière sera portée au centre-ville, qui compte plusieurs places et autres lieux publics.

Afin de mettre en valeur son espace urbain, la Ville préconise le respect des principes suivants :

- *Réaliser des aménagements permettant de différencier les secteurs de la ville tout en maintenant l'identité et les! caractéristiques formelles particulières de chacun;*
- *Enrichir le couvert végétal le long des artères de consolidation et d'autres voies de circulation importantes;*
- *Assurer la compatibilité du cadre bâti avec la morphologie de l'espace urbain, en prenant en compte le recul, le gabarit et le type des constructions par rapport à la largeur de l'emprise et à la vocation de Plue de circulation;*
- *Favoriser un encadrement bâti aussi continu que possible le long des artères de consolidation et d'autres voies de circulation importantes en s'assurant notamment que le côté le plus long des bâtiments borde ces dernières;*
- *Interdire l'aménagement d'aires de stationnement en façade des bâtiments le long des artères de consolidation de la ville et d'autres voies de circulation importantes;*
- *Maintenir l'équilibre de l'espace public en s'assurant du respect de l'échelle humaine dans le gabarit, la forme et les proportions de ses différentes composantes;*
- *Assurer la cohérence et la valorisation des perspectives et des percées visuelles d'intérêt;*
- *Intégrer davantage d'oeuvres d'art dans la ville, notamment au sein des lieux publics;*
- *Assurer un bon encadrement bâti le long des artères de consolidation principales et d'autres voies de circulation importantes en favorisant une densification graduelle et l'ajout de constructions sur les terrains vacants ou les aires de stationnement superflues (infill);*
- *Respecter les caractéristiques de l'espace et des constructions des différents quartiers, tels l'implantation des bâtiments ou les ruelles qui particularisent certains quartiers anciens comme le Vieux-Limoilou.*

L'architecture

La promotion de la qualité de l'architecture est une tradition pour la Ville qui, depuis 1928, s'est dotée d'une commission[12] vouée à l'embellissement urbain. Les comités consultatifs d'urbanisme (CCU) des arrondissements, qui donnent leur avis par rapport à l'évaluation des projets réalisés dans les secteurs assujettis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA), contribuent aussi à la qualité des interventions sur le territoire. La Ville continuera de mettre à profit l'expertise de ces instances.

Ainsi, la Ville poursuivra ses efforts pour soutenir la qualité de l'architecture et le cadre bâti sur l'ensemble de son territoire. Afin de signifier son engagement en ce sens, elle portera une attention particulière à l'esthétisme et à l'intégration des bâtiments et sites dont elle est propriétaire. Elle encouragera la tenue de concours d'architecture et cherchera à en faire une règle pour les projets municipaux. Elle mettra en place des mécanismes lui permettant de sensibiliser la population à l'importance de la qualité de l'architecture dans la valorisation de l'image de la ville. De plus, elle entend poursuivre la promotion des réalisations de haute qualité et souligner la contribution des intervenants du domaine de la construction qui ont été sensibles au respect de l'harmonie architecturale des milieux. Tel que cela est préconisé pour l'aménagement urbain, la Ville portera une attention supplémentaire à la qualité de l'architecture dans les secteurs présentant un intérêt particulier, une visibilité accrue ou une envergure supra-locale.

La Ville mettra à profit les outils de contrôle dont elle dispose pour assurer la qualité des interventions et leur bonne intégration. Désirant limiter les délais d'émission de permis, elle privilégie d'abord une utilisation optimale de la réglementation de zonage, laquelle demeure un mécanisme simple d'application offrant un contrôle général de l'intégration des constructions. Si l'application de dispositions normatives ne permet pas d'atteindre les objectifs qu'elle poursuit, la Ville utilisera alors les mécanismes permettant un contrôle qualitatif des interventions.

[12] Commission d'urbanisme et de conservation de Québec.

D'une part, elle mettra à profit l'expertise de la Commission d'urbanisme et de conservation (CUCQ) pour protéger et valoriser ses composantes patrimoniales et certains territoires ou composantes présentant une visibilité accrue ou une envergure supra-locale. D'autre part, elle est favorable à la mise en place de règlements sur les PIIA dans certains secteurs présentant un intérêt à une échelle locale ou d'arrondissement.

La Ville envisage la possibilité d'assujettir au contrôle de la CUCQ :

- *les interventions touchant un territoire ou un bâtiment patrimonial protégé par un statut légal;*
- *les églises à valeur patrimoniale élevée déterminées dans la déclaration conjointe de la Ville, du diocèse de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec (MCCQ);*
- *les secteurs définis au PDAD comme des concentrations présentant un intérêt historique ou patrimonial;*
- *tous les ensembles conventuels à valeur patrimoniale élevée qui seront désignés à court terme;*
- *certaines composantes ou territoires urbains jugés d'intérêt régional.*

De même, elle évaluera la possibilité de mettre en place des règlements sur les PIIA pour :

- *certains secteurs de requalification locaux devant faire l'objet d'un programme de restauration des façades;*
- *les milieux adjacents à certains parcours fondateurs dont le maintien des caractères d'origine est fragile;*
- *certains secteurs particuliers dont l'arrondissement souhaiterait rehausser la qualité architecturale.*

Pistes d'action

- Définir des critères relatifs à l'aménagement et à l'encadrement de l'espace public pour des secteurs stratégiques tels que le centre-ville, les centres majeurs d'activités et les principales artères :
  - harmoniser la forme, les proportions et le traitement de l'espace public et du cadre bâti (gabarits, typologies);
  - restreindre ou interdire les stationnements en façade;
  - favoriser une implantation des bâtiments en front de rue;
  - bonifier le couvert végétal le long des principales artères.
- Collaborer à la planification du réaménagement et de la mise en valeur des axes cérémoniels Champlain et Laurier—Duplessis, de même que des accès à la ville tels que les extrémités des autoroutes Laurentienne, du Vallon et Charest;
- Poursuivre les efforts de requalification des principales voies de circulation, notamment des artères de consolidation, dont les boulevards Saint-Anne, Charest et Wilfrid-Hamel;
- Évaluer, pour tout projet de réfection d'infrastructure routière majeure, la possibilité de réaliser des travaux de réaménagement ou de restructuration.
- Soutenir la vocation particulière des places et autres espaces publics à titre de lieux de rassemblement et en renforcer l'animation, l'attrait et la convivialité en les dotant d'aménagements appropriés;
- Poursuivre l'application du programme de reconnaissance de la qualité des projets d'architecture;
- Définir des critères architecturaux pour certains secteurs stratégiques, dont le centre-ville, les artères de consolidation et d'autres voies de circulation importantes, et modifier la réglementation en conséquence;
- Mettre en place des mécanismes et un cadre de référence soutenant la tenue de concours d'architecture et de design urbain, notamment pour les projets municipaux et l'aménagement d'espaces publics;
- Offrir un soutien technique pour les projets localisés dans les secteurs où un contrôle architectural est requis;
- Publier les critères d'évaluation applicables aux secteurs soumis au contrôle architectural de la CUCQ, et ce, en continuité avec les guides publiés pour les quartiers centraux et le Vieux-Québec. Au besoin, effectuer une révision périodique des guides existants;
- Définir les territoires devant faire l'objet d'un contrôle architectural ainsi que le moyen de contrôle à utiliser (PIIA, CUCQ, règlement de zonage) et établir les critères applicables.

4.3 La conservation et la mise en valeur du patrimoine

Forte de quatre siècles d'histoire, Québec se distingue par la qualité, la quantité et le degré de préservation de son patrimoine. Son tissu urbain recèle plusieurs couches historiques dont l'intégrité a été maintenue à travers le temps, témoignant des différentes étapes de son développement et de l'évolution du savoir-faire des populations qui l'ont occupé et modelé. Ces traces du passé contribuent à la mémoire collective et à l'identité culturelle de la population.

Vision 2020 du Plan stratégique

« Ville francophone vivant au rythme d'une capitale moderne, Québec présente un cachet européen et profite d'un décor naturel des plus spectaculaires-. Elle bénéficie des interventions exemplaires de conservation, de restauration et de mise en valeur, d'un patrimoine vivant naturel et bâti menées sur l'ensemble de son territoire [...1. »

En 2020, les citoyens et citoyennes de Québec [...] sont conscients et fiers de la valeur du patrimoine naturel, historique et architectural de leur ville et de leur arrondissement. Ils sont également prompts à le défendre. »

La Ville de Québec a adopté très tôt une attitude proactive en matière de protection et de mise en valeur de son patrimoine. Bon an mal an, elle réalise des interventions visant à valoriser les composantes les plus significatives de son patrimoine. En outre, la CUCQ assure un contrôle des interventions réalisées dans le Vieux-Québec depuis 1928, des pouvoirs qui s'étendent aujourd'hui à tous les lieux et immeubles protégés par un statut sur son territoire. Il convient de souligner le rôle de cet organisme dans la conservation du patrimoine bâti, la qualité des interventions et l'intégration harmonieuse des nouvelles constructions en milieu ancien.

La Ville entend parfaire la connaissance de son patrimoine et souhaite en assurer la conservation et la mise en valeur. Elle souhaite également travailler de concert avec les différents acteurs concernés dans la sensibilisation de la population. Enfin, dans une perspective de gestion intégrée du territoire, elle prendra en compte le rôle que joue inévitablement le patrimoine dans la vie culturelle et l'industrie touristique de la région ainsi que dans l'aménagement du territoire pour la création d'un paysage signifiant (carte 6).

4.3.1 Le patrimoine bâti et archéologique

Les monuments et sites protégés par un statut font l'objet de mesures de protection qui contribuent à préserver le caractère particulier de Québec. Ils se sont vus consacrer davantage d'énergie, de ressources et d'investissements pour en parfaire la connaissance, les protéger et les mettre en valeur. En raison de son statut patrimonial mondial, le Vieux-Québec s'est vu accorder une attention d'autant plus importante. La Ville poursuit maintenant ses efforts dans le but de revaloriser ses trois autres arrondissements historiques par le réaménagement de l'espace public ou, encore, par l'enfouissement des services d'utilité publique. Au besoin, de telles interventions peuvent aussi être envisagées aux abords de composantes patrimoniales ponctuelles.

Fait exceptionnel, quatre des dix arrondissements historiques de la province sont situés sur le territoire de la ville, soit ceux de Québec (Vieux-Québec), de Beauport, de Charlesbourg et de Sillery. Seule ville nord-américaine ayant conservé les remparts de son ancien coeur fortifié, Québec est d'ailleurs inscrite à la Liste du patrimoine mondial de l'Unesco. Son territoire recèle une centaine d'autres bâtiments et sites classés, reconnus ou cités en vertu de la Loi sur les biens culturels du Québec, dont le site historique national de l'hôtel du Parlement. Divers lieux ont aussi été désignés d'importance historique nationale par le gouvernement fédéral en raison de leur signification à l'échelle canadienne. De nombreux autres sites et immeubles, bien que sans statut, complètent le riche patrimoine de Québec.

Même s'ils ne détiennent pas de statut légal, d'autres secteurs anciens ont conservé plusieurs caractéristiques d'origine. C'est le cas des quartiers centraux et des anciens noyaux villageois qui se sont développés le long des premiers chemins du territoire identifiés comme parcours traditionnels au plan portant sur le patrimoine et les paysages (carte 6). Ces parcours traditionnels ont été le lieu d'implantation des toutes premières constructions sur le territoire. Il est donc normal qu'aujourd'hui, ceux-ci soient encore ponctués d'anciennes constructions dont plusieurs rappellent le passé agricole de certaines portions du territoire.

Ces concentrations anciennes, ces sites et ces immeubles contribuent aussi à l'identité culturelle des citoyens et des paysages de la ville. Ils devront faire l'objet d'une attention particulière à court terme. Il en est de même pour le patrimoine moderne, qui fait de plus en plus l'objet de préoccupations.

Principales concentrations anciennes identifiées au plan Patrimoine et paysages (carte 6)

- *Les quartiers Saint-Roch, Saint-Jean-Baptiste, Montcalm, Saint-Sauveur et Saint-Sacrement (arrondissement de La Cité)*
- *Le secteur de la côte des Érables (arrondissement des Rivières)*
- *Le secteur de Bergerville et le vieux village de Sainte-Foy (arrondissement de Sainte-Foy- Sillery)*
- *Le secteur Bourg-Royal (arrondissement de Charlesbourg)*
- *Le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency et l'ancien rang Saint-Joseph (arrondissement de Beauport)*
- *Le quartier Vieux-Limoilou (arrondissement de Limoilou)*
- *Le noyau ancien de Loretteville adjacent au vieux Wendake (arrondissement de La Haute-Saint-Charles)*
- *Les noyaux anciens de Saint-Augustin-de-Desmaures, de Cap-Rouge et de L'Ancienne-Lorette (arrondissement Laurentien)*

Principaux parcours traditionnels identifiés au plan Patrimoine et paysages (carte 6)

- *Chemin Sainte-Foy/rue Saint-Jean*
- *Rue Saint-Vallier*
- *Chemin de la Canardière/chemin Royal/avenue Royale*
- *Rue Racine/boulevards Bastien et Saint-Joseph*
- *Boulevard Saint-Jacques*
- *Avenue Saint-Joseph (ancien rang Saint-Joseph)*
- *Rue Saint-Paul/rue Michelet/boulevard Père-Lelièvre*
- *Boulevard de la Colline*
- *Chemin du Roy/terrasse et rue Saint-Félix*
- *Rangs Saint-Ange et des Mines*
- *Chemin Saint-Louis/Grande Allée Ouest et Est*
- *1' Avenue*
- *Avenue Seigneuriale*
- *80e Rue Ouest et Est/avenue Saint-Michel*
- *Avenue du Bourg-Royal*
- *Avenue Sainte-Thérèse*
- *Axe boulevards Masson et de l'Ormière*
- *Avenue Chauveau*
- *Avenue et chemin Notre-Dame*
- *Axe chemin Girard/3' Rang/4e Rang Ouest et Est*

Le patrimoine immobilier religieux est confronté à des enjeux d'une telle importance que la Ville souhaite lui accorder une attention particulière. Le rôle prépondérant de l'Église dans le développement de la société québécoise a marqué le paysage urbain, le territoire comptant de nombreuses églises et propriétés religieuses qui forment aujourd'hui les plus grands monuments de l'architecture de Québec. A Sillery, leur concentration est en grande partie à l'origine du décret qui en fait un arrondissement historique. La pratique religieuse étant en déclin, plusieurs de ces monuments sont malheureusement menacés. La Ville juge essentiel d'élaborer une stratégie visant la protection de ce patrimoine inestimable et l'encadrement d'éventuels projets de transformation.

Québec possède un riche patrimoine archéologique, qui témoigne de son histoire. Quelque 800 sites sont inscrits dans l'inventaire des sites archéologiques du Québec, soit 10 % des sites de la province. Deux ensembles archéologiques ont été classés ou reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels, soit la collection archéologique de référence de Place-Royale et le moulin à vent de l'Hôpital-Général-de-Québec. D'autres demandes de classement sont actuellement à l'étude pour les Nouvelles Casernes, le fort et le château Saint-Louis, l'îlot Hunt, l'îlot des Palais, le site archéologique du complexe des moulins de la rivière du Berger et l'Habitation de Champlain.

Évoluant depuis plusieurs millénaires, le paysage de Québec a radicalement changé depuis les premières périodes d'occupation humaine. D'abord couvert de glace, le territoire s'est transformé avec la fonte glacière, la formation de la mer de Champlain puis son retrait. À l'arrivée des Européens en 1534, Québec était habitée par les Iroquoiens. S'ensuivirent la colonisation et le développement du territoire puis son urbanisation accélérée au XiY' siècle. Chacune de ces époques a laissé des traces sur le territoire.

À ce jour, la recherche s'est principalement concentrée dans les secteurs les plus anciens mais pour l'ensemble de la ville, le degré de connaissance du patrimoine archéologique demeure inégal et incomplet. La Ville souhaite encadrer les interventions susceptibles d'être réalisées sur des sites inconnus et, ainsi, éviter que des vestiges archéologiques importants soient détruits. Elle souhaite également se doter d'instruments qui lui permettront d'arrimer les opérations d'aménagement du territoire à la mise en valeur des sites archéologiques majeurs. Enfin, la Ville souhaite se doter de ressources supplémentaires afin de répondre à ses besoins en termes d'espaces de laboratoire et de réserves pour ses collections archéologiques, tout en se donnant les moyens physiques pour en effectuer l'analyse et la conservation. Pour ce faire, elle souhaite consolider un réseau d'alliances stratégiques afin de profiter d'occasions d'échanges et de partenariats avec les intervenants du milieu.

Protéger et mettre en valeur les différents sites, immeubles et concentrations d'intérêt patrimonial

Les composantes d'intérêt patrimonial constituent un héritage fragile puisque non renouvelable et, dans le cas du patrimoine bâti, non récupérable si elles atteignent un niveau de vétusté trop important. La Ville veut assurer la pérennité et le maintien en bon état des bâtiments patrimoniaux en encourageant les interventions d'entretien préventif.

L'identité des secteurs anciens découle non seulement des caractéristiques architecturales des bâtiments mais aussi du parcellaire d'origine, de l'implantation des bâtiments, de la configuration des rues. Lors d'opérations de mise en valeur ou du contrôle des interventions, la Ville s'engage à prendre en compte la contribution de toutes ces caractéristiques propres aux ensembles patrimoniaux par un contrôle approprié des interventions.

La Ville révisera les dispositions réglementaires applicables dans les territoires d'intérêt patrimonial afin de s'assurer que celles-ci respectent leurs particularités. Elle portera attention à autant d'aspects que l'implantation des bâtiments, l'affichage ou l'aménagement des propriétés. Des investissements seront accordés en priorité à la réalisation d'aménagements publics de qualité supérieure et à la mise en lumière des monuments les plus significatifs. Lorsque des interventions antérieures ont altéré la valeur patrimoniale de ces secteurs, des correctifs seront préconisés. Avec l'appui du gouvernement provincial, la Ville souhaite procéder en priorité à l'enfouissement des services d'utilité publique dans les secteurs patrimoniaux déterminés au PDAD.

Afin d'utiliser à bon escient son expertise, la CUCQ recevra pour principal mandat le contrôle des interventions réalisées sur les territoires et les composantes d'intérêt patrimonial, y compris les bâtiments et sites ponctuels protégés par un statut.

La Ville portera une attention particulière aux concentrations anciennes présentant des caractéristiques formelles qui leur sont propres, telles que les quartiers centraux et les anciens noyaux de développement. Elle souhaite préserver les particularités de ces milieux et, autant que possible, atténuer l'impact des transformations qui ont parfois altéré leur attrait. Certains de ces milieux nécessitant d'importants efforts de restauration, des priorités d'intervention devront être établies.

La Ville reconnaît également l'intérêt des parcours traditionnels qui, ponctués de bâtiments anciens, marquent le paysage urbain. C'est notamment le cas des anciens rangs Saint-Joseph, Saint-Michel, Sainte-Thérèse, dans les arrondissements des Rivières et de Beauport. Même s'ils ne sont pas réunis à l'intérieur de concentrations significatives, les bâtiments qui les bordent doivent être préservés et valorisés.

Le vieux Wendake est reconnu comme lieu historique national du Canada. Développé aux abords du chemin du Roi (aujourd'hui boulevard Bastien) et de la rivière Saint-Charles au début du XVIII siècle, ce secteur forme un ensemble avec la rue Racine. La Ville appuiera la Nation huronne dans ses projets de revitalisation du vieux Wendake et de construction d'un musée de la nation huronne-wendat.*

Par ailleurs, la Ville souhaite identifier tout site ou immeuble dont la valeur patrimoniale pourrait justifier l'octroi d'un statut tel que la citation ou la constitution de sites du patrimoine. Elle pourrait mettre ces mécanismes à profit pour protéger tant les composantes d'intérêt local que celles qui sont issues du patrimoine dit moderne. Enfin, la Ville souhaite se doter d'un cadre de référence au regard de la protection et de la mise en valeur de son patrimoine. L'élaboration d'une politique du patrimoine constitue un moyen intéressant d'aborder ces questions.

L'élaboration d'une politique du patrimoine permettra d'établir, entre autres éléments :

- *une définition claire de la notion de patrimoine:*
- *les orientations au regard de la connaissance, de la protection et de la mise en valet& du patrimoine sous toutes ses formes (bâti, archéologique, religieux, paysager, naturel, etc.) ainsi que l'ensemble des actions préconisées en cette matière;*
- *les orientations relatives à l'interprétation, à la diffusion, à la gestion des archives et des collections, etc.*

Enfin, la Ville souhaite assurer une saine cohabitation des fonctions en place (commerciales, résidentielles et, le cas échéant, touristiques), protéger les logements existants et favoriser l'établissement de nouveaux résidants, tant à l'intérieur des concentrations anciennes que dans les arrondissements historiques. Afin de soutenir la qualité de vie des résidants, elle favorisera le maintien de commerces répondant à leurs besoins courants. Le maintien de la vocation communautaire des noyaux traditionnels est également essentiel à la protection de leur identité et de leur signification culturelle. La Ville soutiendra donc la consolidation des services offerts à l'intérieur de ceux-ci. Elle désire également confirmer la vocation culturelle des arrondissements historiques en appuyant la réalisation de projets de cette nature et en favorisant l'animation des lieux par l'introduction de fonctions et d'aménagements appropriés.

Pistes d'action

- Élaborer une politique du patrimoine;
- Utiliser les mécanismes de contrôle architectural disponibles pour préserver l'intégrité du patrimoine bâti, dont les pouvoirs de la CUCQ et les règlements sur les PIIA;
- Poursuivre les travaux de mise en valeur dans les quatre arrondissements historiques et prévoir l'amorce d'interventions dans les autres concentrations d'intérêt patrimonial du territoire, dont la réalisation d'aménagements publics de qualité et l'enfouissement des services d'utilité publique :
  - poursuivre les travaux de mise en valeur du Trait-Carré de Charlesbourg, du vieux Sillery et du vieux Beauport;
  - élaborer un concept de mise en valeur pour le noyau ancien de Cap-Rouge dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme.

Protéger et mettre en valeur les collections et les sites archéologiques

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, la Ville veut faire valoir le potentiel propre à son territoire et déterminer les sites devant être protégés ou mis en valeur. Pour mener à bien cet objectif, des plans de gestion de ce patrimoine devront être élaborés. La gestion intégrée par bassin-versant amorcée pour la rivière et le lac Saint-Charles est l'occasion d'intégrer les connaissances archéologiques à la mise en valeur du milieu naturel et fournit un excellent exemple d'une approche de développement durable. Parmi ses priorités en matière de patrimoine, la Ville veut également inclure la mise en valeur des sites archéologiques majeurs, tels l'Habitation de Champlain, l'îlot des Palais, les Nouvelles Casernes, le fort et le château Saint-Louis, la villa et la redoute Montcalm, le moulin des Jésuites et la poterie de Cap-Rouge. Elle portera également une attention particulière au parc de la chute Kabir—Kouba, qui recèle un potentiel archéologique important.

Les collections sont constituées d'artefacts (objets produits et confectionnés par l'homme) et d'écofacts (restes organiques associés à des occupations humaines). Un artefact est un bien archéologique au sens de la Loi sur les biens culturels.

Dans le cadre de ses efforts de protection et de mise en valeur, la Ville cherchera à consolider des relations stratégiques avec les intervenants du milieu. Elle cherchera à s'associer aux différentes actions susceptibles de favoriser l'acquisition de connaissances en matière du patrimoine archéologique historique et préhistorique, dont des projets de recherche. Elle souhaite aussi développer, avec le soutien du MCCQ, des formules de financement faisant appel au secteur privé et obtenir des espaces de laboratoire et de réserve, en collaboration avec le MCCQ et l'Université Laval.

Pistes d'action

- Compléter les études du potentiel archéologique historique et préhistorique, notamment pour les arrondissements historiques, effectuer des inventaires sur le terrain et élaborer des plans de gestion de ce patrimoine.
- Déterminer les sites et les secteurs archéologiques devant être protégés et assurer le suivi archéologique des travaux municipaux dans les secteurs sensibles.
- Compléter la mise en valeur des sites archéologiques majeurs suivants :
  l'îlot des Palais;
  l'Habitation de Champlain;
  la villa et la redoute Montcalm;
  les Nouvelles Casernes;
  le fort et le château Saint-Louis;
  la chute Kabir-Kouba.

Établir une vision d'ensemble pour la conservation, la mise en valeur et l'avenir du patrimoine immobilier religieux

La Ville, de concert avec le diocèse de Québec, le MCCQ et les communautés religieuses, veut se donner des orientations claires pour planifier, lorsque cela est possible, l'avenir des églises du diocèse et du patrimoine immobilier de ces communautés. Elle veillera à réviser régulièrement la politique commune en ce qui concerne les églises. Comme c'est le cas pour les études réalisées pour l'ensemble des églises du territoire, l'analyse établissant la valeur patrimoniale des propriétés des communautés religieuses constitue le point de départ d'une vision d'ensemble de leur avenir. À cet égard, la Ville procède actuellement à la classification de ces propriétés.

À priori, la Ville privilégie le maintien de la vocation publique des églises et la préservation du caractère institutionnel des grandes propriétés. Elle est toutefois consciente que cet objectif ne pourra pas toujours être atteint puisque leur avenir est souvent soumis à des impératifs économiques et sociaux. La Ville déterminera donc, lorsque possible, le potentiel de chaque bâtiment et terrain, conformément aux grands principes définis ci-après. À partir des différents outils dont elle dispose, elle souhaite orienter le recyclage ou le développement des grandes propriétés. Elle établira, pour chaque propriété et en collaboration avec ses partenaires, des orientations et des critères spécifiques et modifiera, le cas échéant, la réglementation applicable.

Les projets susceptibles d'être déposés seront assujettis à un mécanisme d'encadrement et d'évaluation, de manière à assurer le respect des principes énoncés et la qualité des projets de transformation et de développement. Dans la mesure où les usages résidentiels constituent la fonction privilégiée pour le recyclage des grandes propriétés, la Ville évaluera d'abord la possibilité d'une telle transformation. L'exercice tiendra compte de la capacité des infrastructures, du statut de la communauté propriétaire, des nouveaux usages potentiels et des caractéristiques générales de la propriété telles que sa superficie, sa valeur patrimoniale et paysagère, la présence d'un couvert boisé et d'autres particularités.

Pistes d'action

- Élaborer une étude patrimoniale pour l'ensemble des propriétés conventuelles des communautés religieuses;
- Déterminer les composantes présentant une valeur patrimoniale élevée et établir une stratégie de conservation;
- Analyser le potentiel de recyclage de chaque propriété religieuse susceptible de faire l'objet de demandes de lotissement et de redéveloppement;
- Adopter un outil de contrôle (règlements sur les PAE, sur les plans de construction ou sur les PILA) intégrant les critères de protection et de mise en valeur établis au document complémentaire et y assujettir les propriétés des communautés religieuses susceptibles de faire l'objet de demandes de lotissement et de redéveloppement.

Principes relatifs à la protection et à la mise en valeur des propriétés religieuses et de leurs qualités paysagères i

- *Respect de l'intégrité et du caractère monumental des grandes propriétés par l'interdiction de construction dans les marges de recul afin de conserver une vue sur la façade à partir de la voie publique;*
- *Respect du caractère patrimonial et intégration harmonieuse, le cas échéant, des nouvelles constructions;*
- *Protection intégrale du bâtiment principal et des bâtiments secondaires significatifs;*
- *Protection des boisés, de la topographie et des milieux naturels;*
- *Protection des percées visuelles sur les bâtiments conventuels principaux ou tout autre élément ou point de vue d'intérêt et analyse des impacts visuels associés à tout nouveau projet de construction* ***sur*** *ces propriétés;*
- *Conservation ou création d'espaces publics collectifs;*
- *Respect des caractéristiques qui marquent l'évolution de la trame urbaine du secteur ;*
- *Prise en compte des densités, des typologies de bâti et des usages existants dans le voisinage immédiat;*
- *Protection des caractéristiques particulières de l'aménagement existant sur la propriété (par exemple, allées d'accès);*
- *Preférence accordée au recyclage et à l'agrandissement des bâtiments existants plutôt qu'au lotissement des propriétés;*
- *Preférence accordée à la conservation d'un usage public non menacé, tel que celui des bâtiments dédiés à l'enseignement;*
- *Dans les secteurs dont le développement est jugé non prioritaire, restriction du développement au recyclage des bâtiments existants.*

Parfaire la connaissance du patrimoine sur tout le territoire et instaurer les mécanismes de gestion requis

La Ville reconnaît l'importance d'interpréter les traces matérielles de son passé puisque celles-ci lui permettront de déterminer l'époque où se sont effectués les changements et l'évolution de l'organisation du territoire, leurs raisons et les circonstances qui les ont entourés. Elle veut compléter dans les meilleurs délais les études et inventaires requis pour parfaire la connaissance de son patrimoine bâti, tant à l'intérieur qu'en dehors des concentrations anciennes reconnues sur son territoire. En outre, la Ville entreprendra une réflexion sur le patrimoine bâti moderne, qui fait de plus en plus l'objet de préoccupations. En effet, les réalisations contemporaines sont à même de contribuer au patrimoine de demain et elle devra évaluer la possibilité d'assurer la protection des éléments construits les plus représentatifs d'époques plus récentes.

La connaissance du patrimoine archéologique de l'arrondissement historique de Québec est relativement bien documentée mais de nombreuses recherches doivent encore être effectuées ailleurs pour compléter les connaissances de base dans les autres arrondissements historiques et sur les territoires ne profitant pas d'un statut particulier en vertu de la Loi sur les biens culturels. Par exemple, l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles dispose, aux abords de la rivière Saint-Charles, d'un potentiel important qui doit être mis à jour. Il en est de même pour certaines portions du ruisseau du Moulin et de la rivière Beauport, pour la baie Charles-Talbot ainsi que pour de nombreux autres sites à travers la ville. En collaboration avec le MCCQ, la Ville poursuivra la recherche sur les sites touchés par des travaux d'aménagement.

Piste d'action

- Compléter les études du potentiel archéologique historique et préhistorique, notamment pour les arrondissements historiques, effectuer des inventaires sur le terrain et élaborer des plans de gestion de ce patrimoine.

Promouvoir le patrimoine bâti et archéologique de la Ville et sensibiliser les intervenants concernés à l'importance *de* le protéger

Dans le cadre de ses activités visant à promouvoir les richesses patrimoniales de son territoire, la Ville souhaite mieux faire connaître le potentiel historique et patrimonial de la ville à l'extérieur de l'arrondissement historique de Québec, celui-ci jouissant déjà d'une reconnaissance internationale. En effet, les arrondissements historiques de Sillery, de Beauport et de Charlesbourg gagnent à être davantage connus. Il en est de même pour les nombreuses autres concentrations anciennes ainsi que pour les sites et les immeubles d'intérêt patrimonial qui ponctuent le territoire, en particulier le long des voies de circulation les plus anciennes (c'est-à-dire les parcours traditionnels).

La Ville entend poursuivre ses efforts pour sensibiliser les groupes et les personnes susceptibles d'intervenir sur le patrimoine et de promouvoir les raisons justifiant sa sauvegarde et sa mise en valeur. L'éducation et la diffusion d'information demeurent prioritaires. À cet égard, elle reconnaît notamment l'apport significatif des organismes oeuvrant dans ces domaines. Leur engagement contribue depuis plusieurs décennies à la promotion et à la diffusion de l'histoire et des richesses patrimoniales du territoire, développant par la même occasion l'intérêt des citoyens pour ces sujets. La Ville soutiendra toute initiative de cette nature.

Par ailleurs, la Ville appuiera les propriétaires et les promoteurs dans leurs actions visant la protection et la mise en valeur du patrimoine. Ainsi, elle souhaite offrire un soutien technique et professionnel aux propriétaires désirant rénover ou transformer un bâtiment d'intérêt patrimonial reconnu ou compris dans un territoire déterminé au PDAD. Elle souhaite notamment maintenir les programmes d'aide à la conservation et à la restauration du patrimoine. Elle souhaite également offrir son expertise lors de projets d'intervention sur des sites archéologiques de grande valeur, notamment au regard de l'adaptation des travaux ou de l'intégration des vestiges.

La Ville veut prendre les mesures appropriées pour collaborer à la sauvegarde des bâtiments religieux et ensembles conventuels, de concert avec ses différents partenaires. Elle offrira sa collaboration entière aux communautés religieuses afin de promouvoir et de soutenir l'action des propriétaires et dépositaires de ces biens. Elle incitera le MCCQ à analyser la possibilité d'établir un mode de financement soutenant le maintien et la mise en valeur des églises et des propriétés des communautés religieuses.

Pistes d'action

- Fournir une aide technique et professionnelle aux propriétaires d'immeubles détenant un statut ou présentant un intérêt patrimonial, de même qu'aux propriétaires intervenant sur des sites archéologiques de grande valeur;
- Offrir le soutien et la collaboration nécessaires aux communautés religieuses gestionnaires de biens immobiliers dans la sauvegarde et l'éventuelle reconversion des grandes propriétés;
- Développer des outils pour sensibiliser la population et les promoteurs à l'importance de protéger le patrimoine de Québec et de le mettre en valeur;
- Créer un lieu d'interprétation du patrimoine archéologique, dresser une liste des sites majeurs sur le plan pédagogique ou touristique et établir un programme de recherche et de mise en valeur.

4.4 La qualité de l'environnement

L'un des traits propres à la Ville de Québec est sans contredit la présence de nombreux plans d'eau, de forêts et boisés en étroite relation avec la topographie particulière du territoire. Ces milieux et leurs habitats créent, dans les milieux habités, une ville en harmonie avec les milieux naturels, agricoles et forestiers qui l'entourent. Les milieux naturels et ruraux sont à portée de main de ses résidants et, dans certains cas, ils sont situés directement dans la ville, ce qui constitue un trait propre à Québec, voire unique pour une municipalité de 500 000 personnes.

Si cette situation offre de nombreux avantages tout en contribuant à la qualité de vie de ses résidants, cette proximité entre la ville et la campagne ou entre la ville et la forêt met en évidence certains enjeux importants d'aménagement et de développement propres aux activités susceptibles de se développer dans ces milieux. Dans une perspective de développement durable, il importe de définir les conditions de permanence et de viabilité de Ces différents milieux. Un équilibre viable doit donc être défini entre les pratiques, les activités et les conditions d'existence de chacun de ces milieux.

4.4.1 La gestion de l'eau par bassin-versant et le fleuve

La ville de Québec, en raison de sa situation entre fleuve et montagne, possède un réseau hydrographique très développé de ruisseaux, de rivières et de lacs qui se déversent dans le fleuve Saint-Laurent. Ce dernier est l'un des atouts majeurs de Québec, et ce, pour de multiples raisons : activités portuaires, navigation commerciale, prise d'eau, paysages remarquables, couloir de migration des oiseaux, milieux humides d'intérêt écologique, promenades cyclables, plages, nautisme, etc. Cette richesse naturelle est l'une des caractéristiques essentielles de la ville. À l'égard des plans et des cours d'eau de son territoire, la Ville entend conjuguer les deux préoccupations suivantes : protéger leur intégrité tout en assurant un meilleur accès à leurs rives.

Plan stratégique : actions à court terme

- Promouvoir *une* utilisation plus rationnelle de l'eau potable;
- Aménager le littoral du fleuve Saint-Laurent, du marais Léon-Provancher jusqu'à la chiite Montmorency;
- Préserver et requalifier des plans d'eau tels que le lac Saint-Augustin, les lacs Laberge, le lac Saint-Charles et les rivières du territoire de la ville;
- Assainir les eaux de la rivière Saint-Charles et restaurer ses berges;
- Mettre en oeuvre une gestion intégrée par bassin-versant des rivières sur le territoire de la ville;
- Mettre en valeur les plans d'eau.

Le territoire de la ville comprend une dizaine de bassins-versants dont quatre majeurs, soit ceux des rivières du Cap Rouge, Saint-Charles, Beauport et Montmorency. Le plus important d'entre eux, le bassin de la rivière Saint-Charles, touche en tout ou en partie chacun des huit arrondissements de la ville. Une portion du bassin-versant de la rivière Jacques-Cartier se situe dans la partie forestière à l'ouest du territoire.

Le lac Saint-Charles, la rivière Montmorency, la rivière des Sept Ponts, la rivière et le lac des Roches constituent des sources d'alimentation en eau potable pour la ville de Québec et sont situées au coeur de l'aire d'affectation forestière. Les milieux forestiers représentent les têtes du bassin-versant des sources d'eau de la ville, qu'elles soient souterraines ou de surface. Leur préservation est d'une importance capitale pour l'alimentation en eau potable de la majorité de la population. En plus d'interventions normatives en matière de protection, la Ville poursuivra ses efforts pour sensibiliser la population aux impacts de certaines pratiques pouvant causer des préjudices à ces milieux. Par ailleurs, elle continuera de soutenir les organismes de bassins versants du territoire dans la réalisation de leur mandat.

Protéger les sources d'eau ainsi que les réserves d'eau brute de surface et souterraines pour améliorer la qualité de l'eau potable et en assurer une saine gestion

Il est primordial de protéger de façon appropriée les bassins-versants des prises d'eau de surface et souterraines du territoire. Cet objectif sera atteint en limitant l'accès aux plans d'eau dans le cas des réservoirs d'eau de surfaces (rivières et lacs), en contrôlant les sources de contamination ponctuelle et diffuse ainsi qu'en établissant des aires de protection autour des puits où seront contrôlés les usages et les implantations, au besoin. La Ville portera une attention toute particulière au lac Saint-Charles, qui constitue une importante source d'eau potable. Elle soutiendra l'Association de protection de l'environnement du Lac Saint-Charles et des Marais du Nord (APPEL) dans ses efforts de sensibilisation et elle l'appuiera dans son projet d'aménagement d'un centre d'interprétation de l'eau.

La conservation d'une bande riveraine naturelle est un enjeu pour la Ville, compte tenu de la pression exercée parle développement et du fait que plusieurs cours d'eau ou lacs ne sont pas actuellement protégés. Une bande de protection de vingt mètres correspondant à la rive sera maintenue pour l'ensemble des plans d'eau du territoire. Cette bande devrait rester la plus naturelle possible puisque la végétation est le moyen le plus sûr de préserver les habitats et de protéger le milieu hydrique en retenant les polluants potentiels.

Les nouvelles dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement, en vigueur depuis le 30 mai 2001, prévoient de nouvelles exigences en ce qui concerne la qualité de l'eau potable. La fourniture d'une eau potable de qualité en quantité suffisante est un défi de taille qui passe par la mise en place de l'approche de « la source au robinet », qui considère l'ensemble des étapes de production de l'eau consommée. Cette approche implique la mise en place de barrières multiples dans « un système intégré de procédures, de processus et d'outils qui collectivement empêchent ou réduisent la contamination de l'eau potable, de la source au robinet, afin de réduire les risques pour la santé publique[13] ». Cela exige notamment de faire appel à la protection des sources d'eau avec des outils d'aménagement du territoire réglementaires, à la surveillance des sources d'eau, à la performance des traitements, à la recherche de fuites et à des programmes d'économie.

Les conseils de bassin doivent mettre en oeuvre une gestion intégrée de l'eau en élaborant un plan directeur de l'eau (PDE) en concertation avec les usagers de chaque bassin. L'élaboration de ces plans offre l'occasion à la Ville d'établir une planification globale de son territoire en prenant en considération l'ensemble des utilisateurs de l'eau.

La Ville participe aux conseils de bassin des rivières du Cap Rouge, Saint-Charles, Beauport, Montmorency ainsi qu' à celui du lac Saint-Augustin. Elle veillera à ce qu'un arrimage s'effectue entre les PDE et le PDAD et se dotera bientôt d'une politique de gestion intégrée de l'eau visant la conservation de cette précieuse ressource.

Pistes d'action

- Adopter une politique de gestion intégrée de l'eau;
- Doter la ville d'une stratégie de conservation de l'eau potable;
- Procéder à des études de vulnérabilité des nappes d'eau souterraines.

Assainir les plans d'eau en redonnant au milieu riverain son potentiel écologique et en corrigeant les divers problèmes de contamination

Les travaux de restauration des berges de la rivière Saint-Charles sont un exemple concret d'intervention contribuant à rétablir le potentiel écologique des milieux riverains. Des correctifs pourront également être apportés à d'autres plans d'eau, tels les lacs Laberge.

En cherchant à enrayer les problèmes de contamination des plans d'eau par les eaux usées sanitaires, les sources ponctuelles et diffuses ainsi que par le ruissellement de surface, la Ville peut contribuer de manière concrète à leur assainissement. L'implantation des bassins de rétention d'eaux usées corrigera le problème des débordements des réseaux en temps de pluie dans les rivières Saint-Charles, Lorette et du Berger ainsi que dans le fleuve Saint-Laurent à la hauteur du parc de la Plage-Jacques-Cartier.

[13] *De la source au robinet, l'approche à barrières multiples pour une eau potable saine,* Conseil canadien des ministres de l'Environnement et 16 mai 2002.

Pistes d'action

- Mettre en oeuvre le plan de restauration des lacs Laberge;
- Poursuivre les travaux d'amélioration de la qualité de l'eau de la rivière Saint-Charles et de ses berges;
- Poursuivre la construction de bassins de rétention;
- Poursuivre les travaux de correction des rejets en temps sec (modifier les raccordements croisés de manière à éviter le rejet des eaux d'égout sanitaire vers le réseau pluvial).

Préserver l'intégrité des plans d'eau, des bandes riveraines et des milieux humides

Le réseau hydrographique de Québec est un atout incomparable. Afin de préserver les milieux naturels que sont les plans d'eau, leurs rives et les milieux humides (carte 7), il importe d'en améliorer d'abord la connaissance et d'en reconnaître les valeurs d'usage. Cela implique de conserver l'intégrité des bandes riveraines, du littoral, des plans d'eau et des milieux humides, d'assurer une gestion appropriée des eaux de ruissellement, d'améliorer les infrastructures de captage des eaux pluviales et de poursuivre l'assainissement des rivières.

Pistes d'action

- Réaliser le plan de conservation des milieux humides avec les partenaires concernés;
- Définir des orientations d'aménagement et de développement pour l'ensemble des bassins-versants, dont celui de la rivière Beauport.

4.4.2 Les milieux naturels et la forêt urbaine

Le territoire de la ville est ceinturé par une couronne agricole et forestière couvrant plus de 55 % du territoire, sillonnée par des cours d'eau et leurs berges, ponctuée de parcs, d'espaces verts, de boisés urbains et de milieux humides, traversée par des avenues bordées d'arbres et constellée d'îlots de verdure et d'arbres isolés.

La préservation et la mise en valeur de ce patrimoine naturel permettent aux générations actuelles et futures de jouir de milieux de vie encore plus sains et plus riches sur le plan environnemental (carte 8).

Orientations du Plan stratégique

Développer de nouvelles méthodes qui favorisent la coexistence du naturel et du bâti.

Favoriser la préservation et la mise en valeur des territoires agricoles et forestiers.

Mettre en valeur les boisés et les milieux naturels.

Préserver et mettre en valeur les grands boisés tels que le mont Bélair et la forêt urbaine.r

Poursuivre la protection et la mise en valeur des milieux naturels •

Un plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine est en préparation afin de caractériser les milieux naturels et d'établir les moyens appropriés pour en assurer la sauvegarde et la mise en valeur. Une évaluation des outils légaux et d'aménagement visant la protection des milieux naturels est également en cours.

La réalisation du Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine par le Service de l'environnement de la Ville permettra de préciser les interventions requises pour assurer la protection et la mise en valeur des divers types de milieux naturels (domaine forestier, milieux naturels boisés et humides, zones de contraintes, etc.). L'objectif de ce plan municipal est l'augmentation en nombre et en superficie des milieux naturels protégés. En outre, les orientations de valorisation des milieux naturels permettront de nourrir le contenu du Plan de paysage de manière à assurer la cohérence avec les autres dimensions paysagères.

Certains parcs aménagés en milieu urbain constituent des composantes importantes du patrimoine humain. Souvent aménagés à même des secteurs naturels d'un grand intérêt ou à proximité de ceux-ci, ils contribuent à la qualité de vie dans les quartiers et permettent à la population d'accéder à des espaces de détente et de verdure à proximité de

leur lieu de résidence. La Ville veut assurer la pérennité ainsi que l'amélioration de ces espaces et permettre à la population d'y accéder, dans le respect de leur milieu naturel. Cette intention nécessite un encadrement étroit de la Ville par la réalisation de plans et de travaux de mise en valeur basés sur une approche de gestion écologique.

Le mont Bélair, le parc des Champs-de-Bataille, le parc du Domaine Maizerets et de l'Arboretum, le parc du Bois-de-Coulonge, le domaine Cataraqui, le Jardin zoologique du Québec, le Parc Aquarium du Québec, le parc de l'Escarpement, le parc Chauveau, la plage Jacques-Cartier, les marais. du Nord de même que les parcs linéaires

longeant les rivières sont parmi les grands espaces verts dont la valeur sociale et environnementale est inestimable. Malgré cela, le territoire comporte des sites bénéficiant d'un statut légal de protection conféré par les lois québécoises et canadiennes. La Ville est désireuse d'assurer la permanence des intentions de conservation et, pour cela, elle doit travailler à accroître la superficie de ces sites bénéficiant d'un statut approprié de protection.

Le Plan des grandes affectations du sol (carte 10) comprend une catégorie « conservation naturelle » afin de reconnaître et de préserver le caractère naturel exceptionnel de certains milieux. Les règlements de zonage de la Ville établiront les normes de protection relatives aux zones de contraintes naturelles, notamment aux zones inondables, aux secteurs de forte pente et karstiques. Au besoin, les normes actuelles seront bonifiées et de nouveaux territoires seront identifiés pour tenir compte de ces contraintes.

La protection et la valorisation du rôle des milieux naturels est une condition essentielle au déploiement du Plan vert, bleu et blanc sur le territoire. En raison de leur fragilité et de leur caractère exceptionnel, certains milieux devront faire l'objet d'une protection accrue. La Ville pourrait ainsi être appelée à acquérir certaines propriétés exceptionnelles. Dans d'autres cas, seule une approche réglementaire sera nécessaire. Parallèlement, la Ville entend poursuivre ses efforts de sensibilisation et d'éducation auprès des groupes et des individus susceptibles d'intervenir dans ces milieux fragiles ou de les fréquenter.

Dans une perspective de développement durable, de nouvelles méthodes qui favorisent la coexistence du naturel et du bâti sont à développer. La prise en considération des milieux naturels dès les premières phases de planification des projets et l'évaluation de leurs impacts seraient susceptibles de réduire les pressions du développement urbain. La Ville entend inclure un critère spécifique visant la protection des milieux naturels dans l'évaluation de la possibilité et de la priorité de réalisation des nouveaux lotissements résidentiels. Elle pourrait différer ou demander des modifications à la planification de certains développements afin d'assurer une protection appropriée des milieux humides, des boisés, des berges ou d'autres éléments naturels sensibles.

Pistes d'action

- Adopter un plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine — volets milieux naturels et forêt urbaine;
- Poursuivre l'acquisition des milieux naturels à des fins de protection;
- Élaborer un contenu réglementaire visant la protection des milieux naturels (bandes riveraines, milieux humides, milieux forestiers et autres);
- Prendre en compte la notion de paysage dàns le cadre de l'élaboiation du Plan directeur des milieux naturels et de la forêt urbaine et de sa mise en oeuvre;
- Doter les principaux parcs naturels de la ville de plans directeurs;
- Poursuivre les travaux de mise en valeur des parcs naturels.

Parfaire la connaissance des milieux naturels de l'ensemble du territoire (forêts, boisés urbains, milieux humides, plans d'eau)

Une bonne connaissance des milieux naturels et de leurs spécificités est essentielle à leur protection et à leur mise en valeur. En détenant un inventaire de ces milieux, on peut les prendre en considération lors de la planification des interventions sur le territoire, notamment dans les nouveaux lotissements résidentiels.

La Ville désire compléter les inventaires requis pour parfaire sa connaissance des milieux forestiers, des boisés urbains, des milieux humides et des divers plans d'eau sur l'ensemble de son territoire.

Pistes d'action

- Compléter les inventaires et la caractérisation des milieux naturels et de la forêt urbaine en vue de proposer des interventions visant leur conservation ou leur restauration;
- Compléter les inventaires biophysiques des parcs naturels et d'autres milieux naturels;
- Compléter l'inventaire informatique des arbres urbains.

Maintenir et développer une forêt urbaine en santé

La forêt urbaine constitue une composante fondamentale du patrimoine vert de la ville et des efforts doivent continuer d'être déployés afin d'en maintenir et d'en accroître la présence dans le paysage urbain. La protection des arbres lors de la réalisation des projets de construction et de développement est nécessaire au maintien de ce patrimoine. En ce sens, la Ville souhaite valoriser le rôle de l'arbre urbain.

La Ville adaptera ses modes d'intervention dans chaque arrondissement de manière à :

- *atteindre un ratio d'un arbre par citoyenne ou citoyen et répartir équitablement les arbres sur l'ensemble du territoire;*
- *conserver en santé les arbres urbains et prolonger leur espérance de vie;*
- *assurer une répartition équilibrée des différentes espèces d'arbres sur l'ensemble de son territoire.*

Pistes d'action

- Élaborer un contenu réglementaire visant la préservation des arbres urbains. Entre autres, réviser et uniformiser les dispositions normatives en matière d'abattage d'arbres;
- Poursuivre les programmes municipaux d'entretien et de plantation d'arbres en milieu urbain afin d'améliorer et de diversifier le patrimoine arboricole de l'ensemble du territoire;
- Augmenter le couvert végétal dans la ville, en particulier dans les quartiers les plus denses, en multipliant les arbres, notamment en bordure des voies de circulation.

4.4.3 La qualité de l'air

Bien que la qualité de l'air soit bonne à Québec, la ville est géographiquement située dans le cône de pollution de l'Ontario et de certains États du Mid-West américain. Les secteurs de la ville les plus populeux sont situés dans la dépression des rivières Saint-Charles et du Cap Rouge où l'on observe parfois des niveaux de pollution très près des limites acceptables, l'été par temps chaud et humide. Ces épisodes de pollution intense sont surtout dus au smog.

La principale source de pollution atmosphérique dans la ville est le transport par véhicules à combustion interne. Bien que les quelques industries polluantes, situées sur le territoire émettent des polluants atmosphériques à l'intérieur des limites prescrites par le gouvernement du Québec, leurs émissions s'ajoutent à celles d'autres sources et contribuent aux épisodes de smog observés. L'amélioration de la qualité de l'air passe notamment par des interventions en matière d'aménagement du territoire qui minimisent le recours aux déplacements en automobile.

Favoriser la mise en place de projets qui contribuent à améliorer la qualité de l'air en milieu urbain

La qualité de l'air en milieu urbain est largement tributaire de la superficie réservée au couvert végétal et à la proportion d'arbres par habitant. Conformément à ce qui a été annoncé en ce qui concerne les milieux naturels et la forêt urbaine, la Ville poursuivra ses efforts dans la plantation d'arbres, l'amélioration et l'aménagement de parcs de quartier et l'acquisition des milieux naturels d'intérêt.

Par ses objectifs de consolidation du territoire, la Ville favorise une urbanisation qui contribue à l'amélioration de la qualité de l'air. La mise en place d'un réseau structurant de transport collectif et les efforts pour favoriser les

déplacements à pied et à vélo sont autant de projets sur lesquels la Ville misera, au cours des prochaines années, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. D'autres projets ponctuels pourront également contribuer à cet objectif.

Pistes d'action

- Mettre en oeuvre le plan d'action de réduction des émissions de gaz à effet de serre;
- Poursuivre les travaux d'amélioration des infrastructures de l'incinérateur de Québec.

4.4.4 Les contraintes naturelles

Il existe, à différents endroits sur le territoire de la ville, des zones à risque associées à des contraintes naturelles. Ces territoires peuvent faire l'objet de désastres susceptibles de porter atteinte à la sécurité des biens et des personnes. Ces secteurs présentent parfois des limitations sérieuses à l'occupation du territoire et il est donc nécessaire d'exercer un contrôle des usages et des constructions à l'intérieur ou à proximité de ceux-ci.

La détermination des zones de contraintes naturelles répond à des préoccupations de sécurité publique et de protection environnementale. Ces zones s'inscrivent également dans la poursuite des orientations d'aménagement formulées par la Ville. Leur reconnaissance formelle en tant que contraintes naturelles entraîne des restrictions à l'utilisation éventuelle des terrains visés, aux travaux qui y sont permis de même qu'aux constructions pouvant y être érigées (carte20). La majorité de ces restrictions sont déjà traduites dans les réglementations municipales en vigueur. Par contre, ces dispositions normatives ne sont pas harmonisées d'une réglementation à l'autre. L'adoption de la nouvelle réglementation d'urbanisme conforme au PDAD permettra de rectifier cette situation.

Les contraintes naturelles déterminées par la Ville sont les suivantes :

- *Abords de cours d'eau et littoraux associés aux plans d'eau (cours d'eau réguliers et intermittents, lacs et fleuve) déterminés à la carte au 1/20 000 du ministère des Ressources naturelles du Québec;*
- *Zones inondables de faible courant, soit les parties de territoire où les inondations pourraient se produire une fois par cent ans. Seules quelques constructions sont permises dans ces zones et elles doivent être immunisées de façon appropriée contre les risques d'inondation;*
- *Zones inondables de grand courant, soit les parties de territoire où les inondations sont susceptibles de se produire une fois par vingt ans. À quelques exceptions près, tous les nouveaux usages et toutes les nouvelles constructions sont prohibées dans ces zones;*
- *Zones inondables à effet de glace, soit les parties de territoire où des blocs de glace sont charriés par les eaux des crues printanières. Ce phénomène affecte une partie de la rivière Montmorency seulement. Les restrictions dans ces zones sont les mêmes que celles qui régissent les zones de grand courant;*
- *Secteurs de fortes pentes et abords inférieurs et supérieurs de fortes pentes, soit les parties de territoire où des glissements de terrain, de l'érosion ou des décrochements rocheux sont susceptibles de se produire et d'entraîner des préjudices aux biens et aux personnes. Les secteurs ainsi ciblés sont ceux où la pente du terrain est supérieure à 14 degrés (25 %) ainsi que leurs abords inférieurs et supérieurs. À quelques exceptions près, les nouveaux usages, les nouvelles constructions et les opérations cadastrales visant à constituer un lot distinct sont prohibés dans les fortes pentes de même que dans une bande de terrain d'une profondeur de 20 mètres au sommet du talus calculée à partir de sa ligne de crête et de 10 mètres au bas de la pente;*
- *Zones karstiques, soit les parties de territoire exposées à des risques d'érosion du calcaire pouvant provoquer des affaissements de terrain. Pour ces raisons, l'entreposage souterrain d'hydrocarbures et l'installation de conduites de gaz représenteraient un risque pour la sécurité des biens et des personnes.*

Les zones inondables et les secteurs de fortes pentes sont bien connus et ont fait l'objet d'une cartographie précise. Cependant, il importe que le projet de cartographie des zones inondables du territoire de la Ville engagé au début des années 1990 puisse être finalisé en ce qui concerne certains cours d'eau.

En effet, selon les avis formulés en 2000 par le gouvernement du Québec, la Ville doit inclure à la délimitation des zones inondables une section de la rivière Lorette, à la hauteur de la rue Notre-Dame, une section du ruisseau Notre-Dame dans l'arrondissement Laurentien ainsi qu'une zone inondable aux abords du fleuve Saint-Laurent. Il est également opportun d'introduire les objectifs et le contenu pertinents de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables et d'harmoniser ainsi le corpus normatif applicable en cette matière.

Malgré l'existence de risques sismiques sur le territoire de la ville, il n'existe pas pour le moment de restrictions associées à ce type de contrainte naturelle. Seul le contenu applicable du Code national du bâtiment prévoit une intervention dans ce domaine et ce, à l'égard de certains édifices. À l'égard des zones karstiques, présentes dans l'est du territoire, des dispositions ont été introduites au document complémentaire. Enfin, les restrictions concernant la construction à la base et au haut des zones déterminées comme fortes pentes sont maintenues et bonifiées dans certains cas.

Afin d'éviter des coûts publics importants et de porter préjudice à la sécurité des personnes et des biens, ce que de telles contraintes ou risques naturels entraînent, il est devenu prioritaire d'adopter une approche préventive et d'atténuation des risques qui se traduit entre autres par une meilleure gestion du développement du territoire.

Assurer la protection des personnes et des biens par la détermination de règles concernant le lotissement, la construction et l'implantation dans les zones de contraintes naturelles

Afin de réduire les possibilités d'implantation, de construction, de travaux et de lotissement à proximité ou dans des secteurs à risque, la Ville privilégie une approche préventive de gestion. Elle portera une attention particulière aux secteurs de contraintes naturelles nouvellement identifiés et pour lesquels le degré de connaissance reste parfois incomplet.

Pistes d'action

- Effectuer un suivi régulier des cours d'eau, des fortes pentes protégées ainsi que des zones inondables afin d'évaluer l'efficacité du cadre normatif en vigueur;
- Élaborer des plans de gestion prévoyant des mesures particulières de protection des rives, du littoral et des plaines inondables pour les milieux dégradés ou perturbés par des activités anthropiques;
- Valider avec les autorités compétentes la vulnérabilité de certains secteurs de la ville aux ondes sismiques et formuler, le cas échéant, les recommandations pertinentes en matière de construction et de gestion du territoire;
- Valider la pertinence de développer en collaboration avec les partenaires gouvernementaux des mesures particulières de protection à l'égard des zones karstiques.

4.4.5 Les contraintes anthropiques

Le territoire de la ville renferme différents secteurs où des nuisances ou des contraintes liées à des activités ou à des équipements d'envergure peuvent affecter la santé, la sécurité des biens et des personnes ainsi que le bien-être général des résidants. Associées essentiellement à des activités humaines, ces contraintes sont dites anthropiques. Si certains secteurs, par exemple, sont victimes sur une base continue d'intensités sonores, de fumée, de vibrations et de poussière qui outrepassent les seuils établis, d'autres secteurs sont exposés à des risques associés à des activités ou à des usages à caractère industriel. Ces milieux requérant parfois des limitations totales ou partielles à l'occupation du territoire, il est nécessaire d'exercer un contrôle des usages et des constructions à l'intérieur ou à proximité de celles-ci (carte 22).

L'identification de ces activités fait suite, d'une part, aux obligations en cette matière découlant du schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Québec et des règlements d'urbanisme locaux en vigueur et, d'autre part, aux nouvelles orientations d'aménagement formulées par le gouvernement du Québec dans ce domaine. Certaines de ces restrictions d'usage ou d'occupation sont appliquées avec succès depuis plus de vingt ans

par les règlements d'urbanisme municipaux. Les résultats obtenus confirment la pertinence de maintenir ces contrôles et, pour d'autres situations rencontrées, la nécessité de les améliorer. La zone concernée ou le secteur touché par ces contraintes anthropiques correspond soit à la source de ces nuisances, soit au secteur affecté.

La reconnaissance de ces activités répond spécifiquement à des préoccupations de sécurité publique. Elle entraîne des restrictions à l'utilisation qui peut être faite des terrains visés par ces contraintes, aux travaux qui y sont permis de même qu'aux constructions pouvant y être érigées.

Les activités et les endroits visés spécifiquement par ces contraintes anthropiques sont les suivants :

- *les abords d'aéroport;*
- *les abords d'autoroutes;*
- *les abords de cours de triage et de chemins de fer;*
- *les abords de sites de dépôt à neige;*
- *les abords de sites d'enfouissement de matériaux secs et sanitaires;*
- *les abords de sites majeurs où a lieu l'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux;*
- *les abords de postes de transformation d'énergie électrique;*
- *les abords de sites d'extraction de matières minérales;*
- *les abords de sites où se déroulent des activités commerciales et industrielles à fortes nuisances;*
- *les abords de stations d'épuration;*
- *les abords de sites de compostage de matières putrescibles et de résidus verts;*
- *les activités d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs;*
- *les abords de puits d'alimentation et de prises d'eau publics;*
- *l'abattage d'arbres en milieu forestier.*

Le bruit routier est souvent considéré comme l'une des nuisances environnementales les plus répandues mais aussi l'une des plus difficiles à appréhender compte tenu de la complexité des éléments qui contribuent à sa dispersion et de son caractère variable dans le temps. Entre autres, le bruit aux abords des autoroutes est une préoccupation majeure depuis plusieurs années. Le MTQ estime qu'environ 10 % de la longueur du réseau autoroutier du territoire dans la ville présente un degré de perturbation sonore supérieur à 60 dBA (Leq 24 h) pour les secteurs résidentiels construits. Des terrains résidentiels sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dBA Leq 24 h sur des tronçons autoroutiers totalisant vingt kilomètres dans les limites de la ville. Au cours des dernières années, plusieurs mesures correctrices ont déjà été apportées en bordure d'autoroute afin de ramener le niveau sonore à un seuil acceptable, conformément aux dispositions prévues dans la *Politique sur le bruit routier* du Ministère des transports du Québec.[14] Néanmoins, d'autres interventions doivent encore être réalisées afin de réduire l'exposition au bruit dans certains secteurs résidentiels adjacents à des autoroutes. Par ailleurs, les réflexions doivent se poursuivre afin d'assurer un contrôle du bruit associé aux activités urbaines dans le centre-ville. À cet égard, précisons que le règlement sur le bruit de la Ville est en voie d'être révisé.

Le trafic routier, particulièrement des véhicules lourds, les systèmes de ventilation et de climatisation des immeubles, certains procédés industriels et l'animation des rues commerciales sont responsables du «bruit de fond » dans la ville. Ce bruit est en constante augmentation dans les villes. Il constitue une source de pollution sonore diffuse qui affecte un grand nombre de personnes. Les activités ferroviaires sont également une source de bruit importante que la Ville souhaite mieux encadrer, dans l'avenir, pour minimiser les impacts sur l'environnement urbain et la qualité de vie dans les quartiers limitrophes.

[14] Selon les conditions prévues dans la Politique sur le bruit routier, des mesures correctrices peuvent être nécessaires dans les zones où le niveau de bruit extérieur est égal ou supérieur à 55 dBA (Leq 24 h).

Selon les données du ministère de l'Environnement du Québec, il y aurait près de 400 terrains contaminés sur le territoire de la ville. Plusieurs d'entre eux sont situés dans les plus vieilles parties de la ville, sur des sites industriels ou commerciaux. Les terrains contaminés sont souvent localisés dans des endroits devenus stratégiques ou intéressants pour des utilisations résidentielles, institutionnelles ou publiques. La contamination d'un terrain rend toutefois la construction plus coûteuse.

Effectuer une gestion préventive des impacts associés au bruit et un contrôle à la source des nuisances par un choix de localisation approprié et l'imposition de distances séparatrices ou de seuils de performance à respecter

L'application de critères de performance ou l'établissement de zones tampons peuvent être utilisés pour éviter l'apparition de nouveaux problèmes ou régler des conflits d'usage existants, notamment entre des usages à caractère industriel et les usages résidentiels ou institutionnels. Mais la solution préférable aux contraintes dites anthropiques demeure sans contredit la réduction de la vulnérabilité des milieux par la prévention en amont des conflits d'usage et de cohabitation. En ce qui concerne tout spécialement les secteurs confrontés aux passages fréquents des aéronefs, la Ville applique des mesures visant à assurer à l'intérieur des nouveaux logements des niveaux sonores jugés acceptables pour de tels usages.

Aux abords des corridors autoroutiers, des mesures correctrices devront être mises en place afin de régler des problèmes d'exposition à des niveaux de bruit trop élevés. Puisque le transport représente une part importante du bruit de fond en ville, une rationalisation des déplacements et une plus grande utilisation du transport en commun pourraient contribuer à améliorer la situation générale. S'il ne s'avère pas toujours possible de réduire le bruit à la source (notamment en ce qui concerne les secteurs déjà développés), il y a lieu d'en limiter les effets sur les populations résidentes. Ainsi, la Ville examinera la possibilité de mettre en oeuvre d'autres mesures d'atténuation (murs antibruit ou écran végétal) le long de certaines autoroutes afin d'assurer aux citadins un climat sonore acceptable, notamment dans les zones sensibles telles que les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives situées en bordure des voies de circulation. À d'autres endroits, la Ville propose de transformer des tronçons d'autoroutes en boulevards urbains, ce qui entraînera une diminution des vitesses maximales permises et, par conséquent, des niveaux de bruit ressentis.

Par ailleurs, la Ville poursuivra ses démarches avec les compagnies de chemins de fer pour éliminer progressivement l'utilisation du sifflet aux passages à niveau existants. Pour des raisons de sécurité, la présence d'un passage à niveau non muni d'un dispositif d'avertissement automatique entraîne l'obligation de siffler à l'approche du croisement, ce qui perturbe la quiétude des populations riveraines. Le retrait des sifflets s'effectuera graduellement au rythme des travaux de réfection des passages à niveau ou des programmes de subvention disponibles. Des représentations seront également faites auprès des compagnies de chemins de fer pour éliminer ou, à tout le moins, réduire au minimum les activités nocturnes dans les cours de triage pour les concentrer durant le jour ou pour les déplacer dans les zones les moins peuplées.

Il a été mis en évidence dans certains quartiers, tant centraux que périphériques, que les équipements de climatisation et de ventilation sont l'une des principales causes de l'augmentation du bruit ambiant. Ces équipements expliqueraient en bonne partie l'augmentation des plaintes adressées par les citoyens à propos des niveaux sonores observés dans certains secteurs.

<u>Pistes d'action</u>

- Favoriser l'érection de murs antibruit aux endroits où les intensités sonores auront été jugées supérieures aux valeurs maximales admissibles pour les usages résidentiels;
- Développer des mesures de contrôle relatives au bruit généré par les systèmes de ventilation et de climatisation des immeubles.

Favoriser la réhabilitation des terrains contaminés

Avec le souci d'assurer un développement durable de la ville, la Ville favorise la réhabilitation des terrains contaminés présents sur son territoire, notamment, ceux localisés dans les milieux déjà construits.

Pistes d'action

- Poursuivre la détermination et la caractérisation des terrains contaminés en vue d'assurer la protection de la santé de la population et d'améliorer la qualité de l'environnement;
- Promouvoir le réaménagement et la revitalisation des terrains contaminés;
- Assurer un suivi environnemental pour les terrains fortement contaminés qui présentent un risque pour la santé des personnes et l'environnement.

4.4.6 Les impacts des activités agricoles

Le contrôle strict de l'implantation des usages urbains dans la zone agricole permanente et en milieu forestier constitue la base d'une démarche favorisant l'établissement de rapports harmonieux entre ces espaces ressources et les milieux habités. Bien que des conflits d'usage n'existent pas vraiment à l'heure actuelle sur le territoire, la Ville n'est pas à l'abri de tels dangers, et ce, pour deux raisons : sa proximité immédiate avec des régions en surplus de fumier et l'absence de pouvoirs municipaux d'intervention en cette matière.

En conformité avec les orientations gouvernementales applicables et en collaboration avec les villes de Québec et de Lévis, la CMQ a adopté en juin 2003 des mesures de contrôle intérimaire établissant des règles de cohabitation applicables à certaines productions animales. Ce règlement métropolitain a permis l'établissement des paramètres de distances séparatrices applicables aux productions animales à forte charge d'odeurs et la détermination des secteurs réservés à ce type d'élevage. Cette réglementation contient également une série de mesures visant à assurer la protection des plans d'eau et des prises d'eau utilisées à des fins d'alimentation. L'ensemble de ces mesures intérimaires suggère un cadre favorisant une cohabitation des pratiques agricoles avec le milieu habité, du moins celles qui sont les plus susceptibles d'affecter la qualité de l'environnement et de la zone de contact entre les milieux urbain et rural.

Malgré l'entrée en vigueur du règlement de contrôle intérimaire (RCI) de la CMQ, des zones d'ombre subsistent toujours tandis que d'autres problèmes pourraient se développer au fil des ans. C'est le cas notamment de l'épandage de déjections animales et de matières fertilisantes. Le RCI ne peut constituer une réponse complète aux enjeux d'aménagement liés à l'épandage des déjections animales. N'étant pas à l'abri de problèmes de bon voisinage entre les producteurs et les populations résidentes, la Ville et ses partenaires doivent convenir mutuellement des gestes à poser pour prévenir l'apparition de tels problèmes de cohabitation plutôt que de réagir lorsque ceux-ci deviennent une réalité.

Intégrer le cadre d'intervention actuellement en vigueur en matière de distances séparatrices applicable aux élevages d'animaux à forte charge d'odeurs

Dans le but d'en minimiser les impacts associés' à certaines pratiques agricoles, il importe que les dispositions métropolitaines en matière de distances séparatrices puissent être intégrées immédiatement aux prochains règlements d'urbanisme de la Ville. La gestion de cette réglementation en sera facilitée, et ce, tant pour le bénéfice des agriculteurs, de la population que des services municipaux responsables.

Pistes d'action

- Engager des actions préventives avec les partenaires agricoles pour éviter les conflits relatifs à l'épandage de déjections animales;
- Évaluer, avec la CMQ, l'efficacité et les impacts des mesures de protection contenues au RCI de la CMQ relatives, notamment, aux secteurs situés en amont des prises d'eau et des puits d'alimentation individuels.

4.5 Le Plan vert, bleu et blanc

La géomorphologie de Québec et sa faible densité urbaine en font une ville où les milieux naturels occupent une place prépondérante. L'interrelation étroite entre le milieu naturel et les zones urbanisées crée un milieu de vie unique où les espaces boisés et les cours d'eau s'intègrent à l'environnement construit. De plus, la particularité de Québec en tant que ville hivernale engendre une multitude de paysages spectaculaires et des activités récréatives très diversifiées. Dans un horizon de 20 ans, la Ville se donne pour objectif de tisser des liens entre les composantes naturelles et le milieu urbanisé, de favoriser l'accès aux espaces de grande nature ainsi qu'aux rives des cours d'eau par des corridors récréatifs et d'exploiter les attraits hivernaux du territoire.

Le concept relatif au Plan vert, bleu et blanc (carte 9) repose sur la consolidation des réseaux récréatifs existants et la création de liens entre les milieux naturels et bâtis d'intérêt tels que le réseau hydrographique, les boisés, les grands espaces verts, le milieu agricole, les zones récréatives et les secteurs patrimoniaux. Il favorise l'interpénétration des milieux naturels à l'environnement urbain, de manière à ce que la nature et la ville ne soient plus démarquées par une frontière nette et que les espaces naturels soient le plus facilement et immédiatement accessibles. La diversité et la qualité du patrimoine naturel et humain seront donc mis à profit dans l'élaboration de circuits récréotouristiques et écotouristiques mettant en lien ces différentes composantes, et ce, en toute saison. La mise en réseau permettra aux résidants de tous les secteurs d'avoir accès aux espaces de grande nature, aux cours et plans d'eau, au littoral fluvial, aux espaces verts aménagés et aux autres secteurs d'intérêt, par des circuits et promenades bien définis et balisés. En outre, les réseaux proposés dans le cadre du Plan vert, bleu et blanc contribuent à assurer l'intégrité et la pérennité des milieux naturels puisque ces réseaux, par leur connectivité, forment des corridors de déplacement pour la faune.

Québec est une ville nordique. La composante « blanche » intégrée au Plan vert, bleu et blanc répond au souhait de la Ville de rendre accessibles en hiver les parcs, les espaces verts, voire les rivières du territoire. Dans la mesure du possible, l'adaptation de circuits multifonctionnels aux conditions hivernales contribuera à encourager l'utilisation de modes de déplacement alternatifs en toute saison.

Le plan vert, bleu et blanc vise à mettre en valeur les plus beaux paysages du territoire, tout en laissant une large place à l'interprétation, à la détente et à la pratique d'activités de toutes sortes. Les circuits aménagés permettront aux promeneurs d'admirer les panoramas sur le littoral et les Laurentides, depuis les falaises et les promontoires, de s'imprégner des paysages le long des corridors blancs ou verts et de découvrir un patrimoine bâti exceptionnel. À cet effet, les axes routiers panoramiques sont intégrés au Plan vert, bleu et blanc puisqu'ils favorisent la découverte des plus beaux paysages.

Objectifs associés à la création du Plan vert, bleu et blanc

- *Favoriser l'interpénétration des milieux naturels et de l'environnement urbain;*
- *Permettre à la population de tous les quartiers d'accéder facilement à des espaces naturels à proximité de leur lieu de résidence, par des circuits aménagés à cette fin;*
- *Assurer la protection et la mise en valeur des boisés, des milieux humides, des plans d'eau et des paysages fragiles du territoire;*
- *Permettre la découverte et l'exploration de la diversité des milieux urbains, agricoles et forestiers en toute saison et y développer le potentiel récréatif, dans le respect de la capacité de support de ces milieux;*
- *Créer des liens entre les espaces de grande nature et les cours d'eau;*
- *Inscrire les secteurs patrimoniaux et les autres secteurs d'intérêt dans un circuit de promenade et d'observation;*
- *Exploiter les grands axes panoramiques en tant que vitrines sur le littoral;*
- *Valoriser les particularités hivernales du territoire et ses multiples attraits;*
- *Accroître l'accès aux différents plans et cours d'eau de la ville ainsi qu'au littoral fluvial.*

L'existence d'un réseau cyclable déjà bien ~~développé, de nom~~breux circuits pédestres et de sentiers de ski de randonnée constituent déjà la toile de fond d'un réseau intégré. Il pourrait s'avérer intéressant de permettre

l'utilisation des pistes cyclables en site propre en hiver, notamment pour y pratiquer le ski de fond. La récupération des rives des cours d'eau, les grands parcs et espaces publics de même que le réseau de trottoirs et de pistes cyclables et skiables permettront de mettre en place un véritable réseau récréatif muni de parcours en site propre. Ce réseau sera ponctué d'aménagements propices à ces activités, tels que des belvédères, des haltes, des ponceaux, des quais. Certains sites pourront également accueillir des activités commerciales de faible envergure, en lien avec les lieux et le réseau, entre autres la location de bicyclettes, de patins, de kayaks, de canots et de skis.

À ce jour, plusieurs projets récréatifs linéaires ont déjà fait l'objet de réflexions par la Ville et ses partenaires. C'est le cas du corridor du Littoral, entre les ponts et le Vieux-Québec, du parc linéaire des falaises nord et sud, de la baie de Beauport, du Vieux-Port, du parc Chauveau et du secteur du parc de la Chute-Montmorency. D'autres projets ont été réalisés en tout ou en partie : le parc de l'Escarpement, le parc linéaire du coteau Sainte-Geneviève (falaise nord), le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger et les parcs linéaires des rivières Beauport et du Cap Rouge. Ces projets s'inscrivent déjà dans la mise en oeuvre du Plan vert, bleu et blanc.

L'intégration de ce plan au Réseau vert et bleu de la Communauté métropolitaine de Québec est le gage d'un réseautage plus complet et attractif. Créé d'abord et avant tout pour la population locale, ce vaste réseau bonifiera également l'économie touristique de la ville par l'apport d'activités axées sur l'écotourisme et le patrimoine naturel et mettra en valeur les grandes qualités paysagères de Québec.

La création du Plan vert, bleu et blanc tiendra compte de la stratégie d'urbanisation du territoire, de la planification à venir du réseau cyclable récréatif et utilitaire et des objectifs de protection de certains milieux naturels.

4.5.1 Les grandes composantes du Plan vert, bleu et blanc

Le Plan vert, bleu et blanc se présente sous forme d'un vaste réseau (carte 9)permettant de relier les grands espaces verts et bleus du territoire. Il se traduit par l'introduction de coulées vertes à l'intérieur de la zone urbanisée et, réciproquement, par la pénétration de la zone urbanisée dans le milieu naturel. Il intègre la notion paysagère puisqu'il permet l'observation des panoramas et perspectives remarquables du territoire.

La mise en place d'un réseau vert, bleu et blanc s'appuie sur la création de liens structurants entre les différentes composantes du patrimoine naturel et bâti du territoire, soit : le réseau hydrographique, le domaine forestier, le milieu agricole, les secteurs patrimoniaux et les autres composantes urbaines telles que les sites et équipements récréatifs.

4.5.2 La structure du Plan vert, bleu et blanc

La structure du plan s'articule autour de deux types de circuits : les circuits structurants et les circuits secondaires. L'identification des circuits structurants est liée aux parcours cyclables, piétons et routiers déjà existants qui constituent des liens physiques reliant certaines composantes entre elles. Ils sont également établis en fonction de la présence des composantes qui leur sont contiguës.

Les circuits secondaires sont des parcours urbains qui présentent une ambiance particulière, tels que les rues bordées d'arbres et les routes agricoles. Ils permettent parfois de relier entre eux les circuits structurants. Multiples, ces parcours peuvent varier en fonction du lieu de localisation et des habitudes des résidants. La mise en oeuvre de ces parcours nécessite des ententes préalables avec les propriétaires des terrains riverains de ces circuits.

Les circuits structurants du plan vert, bleu et blanc

- *La promenade du littoral*
- *Le circuit fluvial*
- *Le corridor des Cheminots*
- *Le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger*
- *La promenade du plateau*
- *La Route de la Nouvelle-France*
- *Le circuit agricole*
- *Les parcs linéaires des rivières Montmorency, Beauport et du Cap Rouge*

1. La promenade du littoral

La promenade du littoral longe le fleuve Saint-Laurent d'ouest en est, depuis le marais Léon-Provancher et le parc du Haut-Fond jusqu'au parc de la Chute-Montmorency. Le corridor du Littoral, parcours majeur de la Route verte, constitue déjà l'assise de cette promenade. Il relie Québec aux autres municipalités en bordure du littoral.

La promenade du littoral est reliée au circuit fluvial et au circuit agricole. Elle comprend également des jonctions avec le corridor des Cheminots et la piste cyclable de la rivière Beauport. Enfin, les côtes et les escaliers reliant les parties haute et basse de la ville créent des liens avec la promenade du plateau.

Les composantes de la promenade du littoral

- *Le marais Léon-Provancher*
- *Le parc du Haut-Fond*
- *Le noyau historique du VieuxCap-Rouge et la marina*
- *Le parc de la Plage-Jacques-Cartier*
- *Le quai Irving*
- *Le quai de l'anse au Foulon*
- *La pointe à Puiseaux*
- *La marina de Sillery*
- *Le secteur de l'anse Brown et le parc Notre-Dame-de-la-Garde*
- *L'arrondissement historique de Québec (Vieux-Québec) et le Vieux-Port*
- *Le domaine de Maizerets et l'Arboretum*
- *La baie et les battures de Beauport*
- *L'étang de la Côte*
- *Le parc de la Chute-Montmorency*

2. Le circuit fluvial

Le circuit fluvial exploite le plein potentiel du Saint-Laurent. S'étendant pleinement sur le littoral, il est constitué de liens nautiques avec des points d'arrêt aux marinas, aux quais, aux anses, à la baie de Beauport et au parc de la Chute-Montmorency, établissant ainsi des jonctions avec la promenade du littoral. Ce circuit offre à la population la possibilité de participer à des excursions de durée variable, à bord d'embarcations de tout type.

3. Le corridor des Cheminots

Aménagé en site propre, cette piste cyclable assure un lien nord-sud jusqu'aux extrémités du territoire. Elle permet de relier le territoire aux grandes composantes récréotouristiques de la CMQ, notamment le lac Saint-Joseph et la station écotouristique Duchesnay. L'utilisation des emprises d'Hydro-Québec que croise la piste permettrait de créer des liaisons nord-sud et est-ouest vers d'autres composantes du réseau et de relier différentes parties du territoire. Le corridor des Cheminots assure un accès cyclable vers des sites récréotouristiques reconnus, tels que le mont Bélair, la chute Kabir Kouba, le domaine de Maizerets et l'Arboretum. Constituant un segment important de la Route verte, sa jonction avec le corridor du Littoral en fait un circuit très structurant du Plan vert, bleu et blanc.

4. Le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

Au même titre que la promenade du littoral dans l'axe . est-ouest, ce parc• linéaire constitue l'épine dorsale nord-sud du Plan vert, bleu et blanc. Croisant les rivières Saint-Charles et du Berger, le corridor des Cheminots assure des liens avec le réseau cyclable majeur de la ville. Les différents parcs aménagés au croisement ou le long des rivières constituent déjà des points d'intérêt majeurs de ce circuit. L'aménagement d'un parc linéaire ponctué de haltes permettra l'appropriation et l'observation du milieu. Le tronçon du parc linéaire visé par des travaux de restauration, compris entre le barrage Joseph-Samson et le pont Scott, sera doté

Les composantes du parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

- *Le lac Saint-Charles et les marais du Nord*
- *Le secteur Wendake, la rue Racine et la chute Kabir Kouba*
- *Le parc Chauveau*
- *Le parc de l'Escarpement*
- *Les parcs Duberger et des Saules*
- *Le parc de la rivière du Berger*
- *Le cimetière Saint-Charles et le site de la Maison Jésus-Ouvrier*
- *Le parc riverain de la rivière Saint-Charles et le parc de l'Amérique-Latine*
- *Le lieu historique national du Canada Cartier-Brébeuf*
- *Le parc Victoria et la pointe aux Lièvres*

d'un sentier pédestre continu et d'une piste multifonctionnelle pour le vélo et le patin à roues alignées. Quant au tronçon compris entre le pont Scott et l'exutoire du lac Saint-Charles, la fragilité et l'état naturel des berges commandent des aménagements plus légers. Majoritairement destiné aux piétons, cette portion du parc linéaire sera dotée de sentiers polyvalents destinés aux amateurs de randonnée pédestre, de raquette ou de ski de fond. Pendant la saison hivernale, certaines sections des rivières pourraient également permettre le patinage.

5. La promenade du plateau

La promenade du plateau est un circuit urbain où se côtoient paysages, parcs, patrimoine naturel et bâti. Aménagé dans l'axe des falaises nord et sud, le long de pistes cyclables existantes ou de sentiers pédestres projetés, ce circuit offre des panoramas exceptionnels sur le littoral et le massif laurentien. Les réseaux cyclables et les axes routiers existants de même que les circuits piétons fréquemment empruntés et qui relient les principaux points d'intérêt de cette promenade permettent aisément la mise en forme d'une telle promenade. Ce circuit en boucle s'étend tout autour du plateau, depuis le promontoire de Québec jusqu'à la falaise de Cap-Rouge. Il unifie les parcs linéaires projetés en bordure du coteau Sainte-Geneviève et de la falaise sud, par la promenade des Remparts dans le Vieux-Québec, les boisés de l'Université Laval ou l'avenue Myrand, au coeur de cette promenade, et par les pistes cyclables du Versant-Nord, du chemin Saint-Louis, de la Grande Allée et du boulevard Laurier. Les circuits en bordure de la falaise sont essentiellement pédestres.

Les composantes de la promenade du plateau

- *Le parc Cartier-Roberval*
- *Le Parc Aquarium du Québec*
- *Le boisé Irving*
- *Le parc de la Falaise*
- *L'arrondissement historique de Sillet)/*
- *Les grands domaines du chemin Saint-Louis*
- *Les cimetières-jardins*
- *Le parc du Bois-de-Coulonge*
- *Le parc des Champs-de-Bataille*
- *Le Vieux-Québec et la promenade des Remparts*
- *Le parc des Franciscains*
- *Les grands domaines du chemin Sainte-Foy*
- *Le parc des Braves*
- *Le parc de Saint-Sacrement*
- *Les boisés de l'Université Laval*

De nombreux parcs, boisés, cimetières-jardins, des grands domaines, des institutions d'envergure et des monuments du patrimoine bâti ponctuent cette promenade. L'aménagement de belvédères et d'autres points d'intérêt en bordure de la falaise permettra l'observation de ces milieux exceptionnels. L'ajout d'escaliers aux endroits stratégiques rendra possible l'accès à la promenade du littoral et à la basse-ville.

6. La Route de la Nouvelle-France

Itinéraire récréotouristique reconnu, la Route de la Nouvelle-France fait partie des circuits du Réseau vert et bleu de la CMQ. Elle s'étend bien au-delà du territoire, jusqu'à la côte de Beaupré. Le patrimoine bâti, fortement concentré dans .l'arrondissement historique de Beauport, les origines de cet ancien parcours et les vues imprenables sur le littoral sont les grands attraits de ce circuit. À l'extrême ouest, il inclut également la ferme SMA, oasis de verdure en plein coeur d'une zone urbaine dense. La Route de la Nouvelle-France constitue davantage un axe panoramique, dans la mesure où sa longueur justifie une promenade en voiture plutôt qu'à pied ou à vélo.

7. Le circuit agricole

Le circuit agricole se dessine à l'extrême ouest du territoire, dans le secteur de Sainte-Foy/Saint-Augustin. Les rangs servent de trame de fond au réseau emprunté par les cyclistes et les automobilistes. Le noyau historique de Saint-Augustin, le chemin du Roy, les panoramas sur le fleuve et les champs agricoles sont parmi les grandes composantes de ce circuit. Au nord, le massif montagneux des Laurentides, principalement le mont Bélair, est également associé à ce circuit.

I Les composantes du circuit agricole

- *Le noyau historique de L'Ancienne-Lorette et le parc linéaire de la rivière Lorette*
- *Les rangs Notre-Dame, Saint-Ange et des Mines*
- *Le mont Bélair*
- *Le noyau historique de Saint-Augustin*
- *Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin, l'Hêtrière et le parc riverain du lac Saint-Augustin*
- *Le chemin du Roy*

8. Les parcs linéaires des rivières Montmorency, Beauport et du Cap Rouge

Les parcs riverains longeant les rivières s'ajoutent aux autres circuits structurants par des liens cyclables et piétons qui les rattachent aux grands circuits du corridor des Cheminots et de la promenade du littoral. Certaines portions accueillent les cyclistes alors que d'autres sont réservées aux piétons. Ces parcs permettent à la population de s'approprier les berges des principaux cours d'eau du territoire, en plein coeur de leur milieu de vie, et mettent en valeur le réseau hydrographique. Aussi, des efforts seront déployés pour améliorer la qualité de l'eau de l'ensemble du réseau hydrographique. Des secteurs d'intérêt ponctuent ces circuits, notamment le parc de la Chute-Montmorency, le camping municipal de Beauport et le noyau historique du vieux Cap-Rouge. Des passerelles et des éléments signalétiques seront aménagés afin de sécuriser les aménagements et de relier ces corridors riverains au corridor structurant longeant le littoral.

Les composantes du parc linéaire de la rivière Montmorency

- *L'étang du Moulin*
- *La chute de la Dame-Blanche*
- *Le parc de la Chute-Montmorency*
- *L'étang de la Côte*
- *Le camping de Beauport et le lac du Délaissé*
- *Le secteur des flets (milieux humides)*

Les composantes du parc linéaire de la rivière Beauport

- *Le parc des Cascades*
- *Le parc de la rivière Beauport*
- *Le site de la redoute Montcalm*

Les composantes du parc linéaire de la rivière du Cap Rouge

- *Le parc Cartier-Roberval*
- *Le noyau historique du Vieux-Cap-Rouge et le parc nautique*
- *Le site de la poterie de Cap-Rouge*

4.5.3 Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc

Certains secteurs d'intérêt ou composantes naturelles du territoire ne sont pas reliés au Plan vert, bleu et blanc par des circuits formels. Accessibles en voiture et parfois reliés au réseau cyclable, ces secteurs font toutefois partie intégrante du Plan vert, bleu et blanc puisqu'ils contribuent à la qualité de vie, participent à l'identité culturelle du territoire, contribuent à la richesse patrimoniale ou constituent un équipement récréatif d'importance. La Ville veut également créer des liens entre les circuits du Plan vert, bleu et blanc et les parcs de proximité.

Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc

- *L'arrondissement historique de Charlesbourg*
- *Le Jardin zoologique du Québec*
- *Les centres de ski et les clubs de golf*
- *Les bases de plein air*
- *La montagne des Ormes et sa station de ski*
- *Les sentiers de ski de randonnée*
- *Le parc récréatif d'ExpoCité*
- *L'ensemble des équipements récréatifs et culturels*
- *Les circuits de motoneige, de véhicules tout-terrain, etc.*

La randonnée en motoneige constitue une activité récréotouristique hivernale prisée qui doit être encadrée. Afin de permettre son essor tout en limitant les impacts de ces loisirs sur les milieux de vie, la Ville entend circonscrire les déplacements en motoneige au seul circuit officiellement reconnu au nord du territoire (le sentier Trans-Québec). Il en est de même pour les circuits empruntés par les VTT et tout autre véhicule récréatif.

Élaborer et mettre en oeuvre le concept d'aménagement du Plan vert bleu et blanc

L'élaboration du Plan vert, bleu et blanc permettra de déterminer les trajets précis pour mettre en oeuvre les différents circuits illustrés au plan vert, bleu et blanc (carte 9). Les tracés proposés sont approximatifs et pourront être modifiés au besoin. D'autres circuits ou liens à créer pourront également s'ajouter aux propositions. Le plan directeur du réseau cyclable projeté tiendra compte des propositions liées au Plan vert, bleu et blanc.

Pistes d'action

- Se doter d'un document de planification et de coordination précis pour assurer la mise en oeuvre du Plan vert, bleu et blanc;
- Compléter le réseau cyclable existant pour mettre en oeuvre les parcours projetés au Plan vert, bleu et blanc;
- Analyser la faisabilité d'aménager une jonction piétonne ou cyclable sous les ponts afin de relier ces deux sections du littoral;
- Mettre en oeuvre des sentiers piétons le long des falaises nord et sud en modifiant le zonage en conséquence et en prenant entente avec les propriétaires concernés;
- Compléter l'identification des circuits officiels de motoneige et de VIT.

5. Les secteurs particuliers de planification

5. LES DÉMARCHES DE PLANIFICATION SECTORIELLE

La Ville prévoit aborder plus en détail l'aménagement et le développement de certaines portions de son territoire. D'une part, elle annonce son intention d'assujettir le développement de certaines parties de son territoire à des règlements sur les Plans d'aménagement d'ensemble (PAE). Elle se donne ainsi le temps et les moyens nécessaires pour évaluer et orienter les projets de développement qui pourraient lui être soumis, à l'aide de critères généraux qu'elle aura établis au préalable.

D'autre part, elle souhaite prendre en charge la planification de certains secteurs de la ville, de manière à établir à l'avance les paramètres devant guider leur consolidation, leur mise en valeur ou leur redéveloppement. Ceux-ci sont désignés au PDAD comme «secteurs particuliers de planification», lesquels devront faire l'objet d'études approfondies et pourront même, dans certains cas, faire l'objet de Programmes particuliers d'urbanisme (PPU). -

5.1 Les secteurs de développement assujettis au mécanisme des PAE

Dans certains cas, la Ville n'est pas encore prête à déterminer l'emplacement exact des affectations du sol et les dispositions normatives connexes mais elle ne veut pas pour autant intervenir au cas par cas, sans planification d'ensemble préalable. Elle a donc pris le parti d'utiliser le mécanisme des *plans d'aménagement d'ensemble* (PAE). Cet outil réglementaire offre une approche souple d'évaluation des projets, à partir de critères plutôt que de normes. Elle prend tout son intérêt pour les portions du territoire dont elle souhaite mieux contrôler et, pour certains d'entre eux, en différer le développement.

> *L'approche des PAE peut s'avérer utile dans les cas suivants :*
> - *les nouveaux quartiers résidentiels à développer en périphérie;*
> - *les milieux bâtis voués à un changement de fonctions, tels les zones industrielles vétustes, les grandes propriétés des communautés religieuses;*
> - *les projets de villégiature ou de loisirs où la protection du milieu naturel requiert des mesures particulières, tels les flancs de montagne.*
>
> MAMR, La Prise de décision en urbanisme, novembre 2004

Suivant l'adoption du PDAD, la Ville procédera à l'adoption d'un règlement déterminant les modalités d'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble. Pour chacun des territoires visés, ce règlement comprendra une énumération des objectifs poursuivis et des conditions à remplir avant qu'il soit possible d'envisager une ouverture au développement.[15] En plus du respect de critères portant sur des caractéristiques particulières du site, la qualité des constructions ou l'aménagement des terrains, la Ville pourrait aussi exiger la prise en charge du coût des infrastructures, des équipements ou d'autres éléments du plan, le respect de certains délais ou certaines garanties financières.

En raison de leurs spécificités, la Ville identifie cinq différents types de territoires nécessitant une planification d'ensemble, lesquels devront être soumis à l'approbation d'un PAE advenant le dépôt d'un projet d'intervention (carte 19). De manière transitoire, la Ville prévoit pour ces territoires une ou des affectations du sol ne compromettant pas cette planification ultérieure.

1. Les PAE relatifs aux secteurs de développement différé :

Les secteurs de développement différé correspondent majoritairement aux terrains vacants présentant les plus grandes contraintes au développement. Ils sont compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville mais leur développement est envisagé à plus long terme ou reporté dans le temps, puisque d'autres portions du territoire révèlent des potentiels de développement plus intéressants ou répondent davantage aux objectifs de consolidation du territoire privilégiés par la Ville.

[15] Tout projet de modification à la réglementation d'urbanisme applicable à un secteur assujetti à un règlement sur les PAE devra faire l'objet d'une évaluation en vertu des critères préétablis et d'une approbation spécifique. Toutefois, des autorisations pourront être accordées en vue de la construction d'un bâtiment et l'implantation d'un usage sur un terrain déjà desservi par les services d'aqueduc et d'égout à la date de l'entrée en vigueur du PDAD, en conformité avec les règlements d'urbanisme en vigueur applicable à cette même date.

2. Les PAE relatifs aux secteurs de développement :

Certains secteurs présentent des opportunités intéressantes de développement et certains ont déjà fait l'objet de réflexions quant à leur occupation et leur développement futur. Leur développement permettrait une consolidation du territoire mais la Ville est consciente qu'il ne se réalisera pas nécessairement à court terme. Afin d'assurer le respect dans le temps des orientations énoncées au PDAD et, le cas échéant, des caractéristiques propres aux plans élaborés à ce jour (densités et typologies générales), la Ville rend le développement de ces secteurs conditionnel à l'approbation d'un PAE en fonction des critères qu'elle établira.

Elle se donne ainsi l'opportunité de réaliser une planification plus détaillée et d'approfondir ses réflexions, notamment en ce qui concerne les densités préconisées, la localisation des services de proximités ou de parcs de quartiers, l'opportunité de développer des zones de mixité ou la prise en compte d'enjeux environnementaux. Elle s'assure par la même occasion d'un meilleur contrôle de la qualité des développements futurs en raison de l'obligation de respecter intégralement le plan d'aménagement d'ensemble tel qu'inclus à la réglementation.

3. Les PAE relatifs aux sites institutionnels en mutation :

En raison du vieillissement et de la réduction des effectifs des communautés religieuses, la vocation de leurs grandes propriétés est remise en cause. Celles-ci font d'ailleurs l'objet de pressions pour la réalisation de projets de lotissement. Afin de préserver le caractère monumental ainsi que les caractéristiques patrimoniales, architecturales, spatiales, naturelles ou paysagères qui confèrent à ces propriétés un intérêt particulier, la Ville assujettira certaines propriétés institutionnelles susceptibles d'être morcelées ou de faire l'objet de pressions au développement à l'approbation d'un PAE. La Ville souhaite ainsi se donner des balises pour encadrer adéquatement les éventuels projets de recyclage ou de développement qui pourraient lui être soumis, tout en se donnant l'opportunité d'en faire une évaluation posée. Le règlement sur les PAE précisera les grands principes de protection et de mise en valeur, énoncés au chapitre 4 et au document complémentaire, que la Ville entend faire respecter.

4. Les PAE relatifs aux secteurs de réhabilitation ou de réaffectation

Certaines secteurs présentent des enjeux particuliers associés aux impacts d'une occupation non-résidentielle précédente ou encore, à ceux découlant d'une occupation projetée. D'une part, les possibilités d'utilisation future d'un site peuvent être influencées par la nature des activités qui s'y sont tenues par le passé. D'autre part, un site peut apparaître le lieu idéal pour une nouvelle occupation, laquelle doit néanmoins être introduite avec précaution afin d'éviter tout impact sur les milieux naturels adjacents. Afin de planifier adéquatement leur réutilisation, ces sites sont décrétés « secteurs de réhabilitation ou de réaffectation ». Tout projet d'intervention les concernant devra être évalué en fonction des critères établis au règlement sur les PAE. De façons précise, les territoires visés sont :

- *Le secteur de la carrière de Beauport :* Cet ancien site d'extraction, localisé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, n'est plus exploité et doit trouver une nouvelle vocation. Des études approfondies doivent être réalisées avant que la Ville puisse statuer définitivement sur les usages et densités souhaitables à cet endroit.

- *Le secteur de l'Hêtrière :* Ce secteur comprend la zone naturelle à la tête du lac Saint-Augustin de même qu'un dépôt de matières résiduelles et quelques terrains vacants compris au nord de la rue de la Promenade des Soeurs et à l'ouest de la route Jean-Gauvin. Des enjeux environnementaux sont associés à la zone naturelle qui constitue une composante régulatrice essentielle à l'équilibre du lac Saint-Augustin et de l'ensemble de son bassin-versant. Le dépôt de matières résiduelles atteindra bientôt sa capacité maximale d'accueil et des réflexions s'imposent pour l'avenir de ce site. Par ailleurs, des réflexions sont en cours quant à la possibilité d'implanter dans le secteur un éco-centre. Enfin, les terrains bordant la rue de la Promenade-des-Soeurs sont susceptibles d'être utilisés à des fins résidentielles. Toutes ces particularités devront être prises en compte lors de l'évaluation de projets futurs.

- *Le secteur localisé à l'ouest de l'autoroute Laurentienne, entre la rue de la Faune et la ligne de transport d'énergie de 315 Kv .* Affecté jusqu'à maintenant à des fins agroforestières, ce territoire est traversé par d'importantes lignes de transport d'énergie et il est adjacent à un important poste de distribution d'énergie ainsi qu'à la zone industrielle des Carrières. Il s'agit d'un des principaux sites susceptibles de répondre aux besoins futurs de la Ville en termes d'espaces industriels. Les réflexions doivent toutefois se poursuivre pour établir les conditions d'un tel développement.

5. Les PAE relatifs aux secteurs d'intérêt récréotouristique

Les secteurs d'intérêt récréotouristique sont localisés en milieu forestier, à la limite nord-est du territoire, et sont exempts d'urbanisation. En raison des caractéristiques naturelles des milieux et/ou de la proximité d'équipements récréatifs majeurs, ils recèlent un intérêt particulier à des fins récréotouristiques. D'un autre point de vue, la protection du couvert végétal, du relief naturel, de l'intégrité des berges et de la qualité des eaux qui s'écoulent vers l'une des réserves d'eau du secteur Charlesbourg force la Ville à envisager avec prudence un éventuel développement récréotouristique dans ces secteurs. Pour ces raisons et afin de se donner les moyens d'évaluer adéquatement toute proposition d'intervention qui pourrait lui être présentée, l'approbation d'un PAE sera requise

Les territoires visés, au nombre de deux, sont le secteur de la montagne des Ormes, adjacent au centre de ski Le Relais localisé dans la municipalité de Lac-Beauport, ainsi que le secteur du lac de la Sagacité.[16]

5.2 Les secteurs particuliers de planification

En matière de planification sectorielle, la Ville orientera prioritairement ses réflexions vers dix « secteurs particuliers de planification » (carte 18). Conformément aux grandes orientations d'aménagement énoncées au PDAD, les projets identifiés visent à améliorer la qualité de vie des résidants et l'aménagement urbain dans son ensemble, à rendre ces espaces plus conviviaux pour les piétons et à préserver la qualité de l'environnement.

Certains secteurs particuliers de planification présentent des enjeux dont la portée est régionale ou couvrent de vastes territoires, c'est-à-dire plus d'un quartier ou plus d'un arrondissement. Il s'agit des territoires suivants :

- le centre-ville;
- le plateau de Sainte-Foy;
- le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est;
- le littoral ouest;
- les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger;
- l'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière.

D'autres secteurs de la ville, plus restreints mais recelant également un intérêt ou des problématiques particulières, pourront faire l'objet d'une planification plus fine. C'est notamment le cas des territoires suivants :

- le Vieux-Cap-Rouge;
- le centre de l'arrondissement de Charlesbourg;
- les sablières de Beauport situées à l'est du boulevard Raymond;
- l'axe Pierre-Bertrand.

En marge des travaux associés aux secteurs particuliers de planification, rappelons que d'autres études particulières devront également être réalisées à l'égard des artères de consolidation, des concentrations patrimoniales, des artères commerciales, des parcs industriels, etc.

Seule, la Ville ne peut mettre en oeuvre ces projets ambitieux. La synergie des initiatives des intervenants locaux et des partenaires majeurs est la condition essentielle à leur réalisation. La Ville veut poursuivre ses efforts pour sensibiliser et mobiliser les différents acteurs du milieu à l'égard du potentiel social et économique que présentent le réaménagement et la revitalisation de ces secteurs.

[16] Dans son plan d'urbanisme de 1994, l'ex-ville de Charlesbourg prévoyait déjà cette exigence que la Ville de Québec reconduit dans son PDAD.

Le recours aux programmes particuliers d'urbanisme

Afin de favoriser la mise en oeuvre des objectifs ciblés pour certaines parties des secteurs particuliers de planification, la Ville pourra, si elle le juge nécessaire, élaborer des programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Ces PPU contribueront de manière concrète à la mise en oeuvre des objectifs et actions privilégiés pour les secteurs visés.

Composante du PDAD, le PPU est un outil qui permet à la Ville de réaliser une planification plus détaillée pour un territoire qui soulève son attention. Il permet non seulement d'élaborer des objectifs de planification et des propositions d'aménagement pour un secteur donné mais également de prévoir des dispositions réglementaires spécifiques, distinctes de celles prescrites au règlement de zonage. De plus, il offre la possibilité de mettre en place des programmes d'aide qui faciliteront l'atteinte des objectifs ciblés.

Le recours à des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) peut s'avérer particulièrement utile pour encadrer les projets de redéveloppement ainsi que les interventions dans les secteurs recelant une importance stratégique municipale ou encore, lorsqu'un projet d'envergure risque d'avoir une incidence majeure sur le milieu et qu'il suppose des investissements publics importants.. La Ville privilégiera son utilisation lorsque les enjeux d'aménagement et de développement dépassent les limites d'un arrondissement ou d'un quartier.

Parallèlement, la Ville pourra aussi miser sur l'élaboration d'un plan de quartier lorsque l'exercice de planification projeté porte sur un plus petit territoire et sur des enjeux qui n'excèdent pas l'échelle du quartier. Le mécanisme des plans directeurs de quartier, outil unique au Québec, se distingue par son approche démocratique mettant à contribution les citoyens pendant tout le processus de planification.

Tous les *secteurs particuliers de planification* sont susceptibles de faire l'objet, en tout ou en partie, de PPU. En ce sens, des décisions devront être prises quant aux délimitations exactes des territoires nécessitant un tel mécanisme de planification. Des priorités devront également être établies quant à l'élaboration de ces différents exercices de planification.

5.2.1 Le centre-ville

Centre économique et culturel régional, le centre-ville de Québec constitue d'abord et avant tout un milieu de vie habité, dynamique et diversifié. La particularité du centre-ville de Québec tient en effet à l'existence d'une population résidante nombreuse et variée, à laquelle s'ajoutent les travailleurs et les visiteurs. Le fleuve Saint-Laurent, le patrimoine bâti, les grands espaces verts et le promontoire du cap Diamant lui confèrent une qualité paysagère remarquable. Siège du gouvernement, le centre-ville se caractérise par la présence imposante des édifices de la colline Parlementaire dans le paysage urbain. Les grands chantiers de revitalisation urbaine de la dernière décennie ont considérablement transformé l'image du centre-ville et contribué à accroître sa notoriété.

Le centre-ville se compose de trois grands secteurs d'activités : le Vieux-Québec, le centre d'affaires de la Haute-Ville et le centre d'affaires de la Basse-Ville. Les liens physiques unissant ces trois secteurs sont très peu perceptibles, chacune de ces composantes constituant une entité propre. La topographie accidentée qui subdivise le territoire en deux grands secteurs, la Haute-Ville et la Basse-Ville, rend difficiles les liens entre ces secteurs, malgré les accès via les grands axes routiers, les escaliers à même la falaise, l'ascenseur du Faubourg et le funiculaire de Québec.

Reconnu pour son caractère patrimonial et son achalandage touristique, le Vieux-Québec se caractérise par la qualité de ses aménagements, résultats d'efforts constants pour mettre en valeur ce secteur unique, berceau de Québec.

Le centre d'affaires de la Haute-Ville se compose de la colline Parlementaire, de la Grande Allée et des secteurs résidentiels de la partie sud du quartier Saint-Jean-Baptiste. L'aménagement de la colline Parlementaire a transformé irrémédiablement le paysage de la Grande Allée, voire du centre-ville. Depuis plusieurs années, les efforts soutenus de la CCNQ et de la Ville ont permis d'améliorer de façon significative les aménagements de ce lieu symbolique et ses liens avec les quartiers limitrophes.

> *« Un principe en particulier devrait diriger les réflexions et les actions pour le Vieux-Québec/Basse-Ville et le Cap-Blanc; on doit miser sur un développement prudent et équilibré des fonctions urbaines dans le respect d'un environnement caractérisé par la présence d'un riche patrimoine inscrit dans un site portuaire de premier plan. »*
>
> Tiré du Plan directeur du Vieux-Québec/Basse-Ville, Cap-Blanc : entre la falaise et le fleuve, 1993.

Le centre d'affaires de la Basse-Ville se compose du secteur d'affaires de Saint-Roch et du secteur de la gare du Palais, dans lequel on trouve, outre cet équipement, le palais de justice, la Société canadienne des postes ainsi que d'autres institutions gouvernementales. Ces deux secteurs sont aujourd'hui séparés par la présence marquée des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency. La revitalisation du centre d'affaires de Saint-Roch a redonné vie à un secteur dévitalisé et a favorisé la venue de nouveaux arrivants.

La Ville désire établir une vision d'ensemble du développement du centre-ville, qui constituera l'assise fondamentale d'un environnement urbain harmonieux, dynamique et respectueux de la qualité de vie des résidants. Elle poursuivra les efforts entrepris depuis plus de vingt ans pour assurer la saine cohabitation des différentes fonctions urbaines, la consolidation de la fonction résidentielle, la mise en valeur du paysage urbain, la protection du patrimoine bâti et l'intermodalité des déplacements.

Faire du centre-ville un milieu de vie habité et animé en renforçant la fonction résidentielle, en assurant une saine cohabitation entre les différentes fonctions urbaines et en faisant la promotion de l'intermodalité des déplacements

La mixité et l'équilibre des fonctions urbaines constituent les plus grands défis d'aménagement de ce secteur. La Ville veut faire de son centre-ville un lieu habité et fréquenté par la population qui y réside ou y travaille et par les visiteurs. Consciente de l'effet attractif du centre-ville, tant pour les travailleurs que pour les visiteurs, la Ville maintiendra une offre de services adaptée aux besoins des résidants, en répondant également à ceux des autres clientèles.

La Ville entend protéger la fonction résidentielle, notamment dans les secteurs très fréquentés par la population non résidante. La norme « grands logements » et le principe « habitation protégée » seront en ce sens maintenus. Afin de

contrôler l'implantation de la fonction hôtelière et les besoins de cette industrie au centre-ville, et plus particulièrement dans le Vieux-Québec, la Ville fera, à des fins de développement hôtelier, la promotion d'autres secteurs, notamment celle du centre majeur d'activités de l'arrondissement de Sainte-Foy--Sillery. Elle veut également favoriser la déconcentration des activités touristiques — c'est-à-dire leur localisation hors du centre-ville.

Les efforts d'embellissement du centre-ville seront maintenus afin de créer un environnement urbain axé sur le confort et la sécurité des piétons. Ces efforts se traduiront notamment par l'élargissement des trottoirs, un éclairage approprié et un aménagement urbain favorisant à la visibilité des lieux publics. De même, la Ville souhaite poursuivre ses efforts en vue de l'amélioration et de la création de places publiques et de parcs, par l'installation de sculptures et de mobilier urbain ainsi que par des aménagements paysagers qui contribuent à la qualité du milieu de vie des résidants, des visiteurs et des travailleurs.

La qualité des déplacements au centre-ville est un aspect fondamental de l'aménagement de milieux de vie de qualité pour la population résidante. Les déplacements piétons et par transport en commun sont donc les modes de déplacement privilégiés au centre-ville. La qualité de la desserte en transport en commun peut devenir un moteur important de consolidation du centre-ville. À cet égard, l'ajout d'un nouveau mode de déplacement collectif dans les limites du centre-ville permettrait de répondre à cet objectif, de réduire la circulation, de sécuriser le piéton et d'améliorer la qualité de l'air.

À l'instar des efforts entrepris sur l'avenue Honoré-Mercier, le boulevard René-Lévesque, le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph, la Ville poursuivra ses travaux d'amélioration des circuits piétons au centre-ville, en améliorant les accès entre les parties haute et basse du centre-ville et en mettant en réseau les principaux attraits. Afin d'encourager les déplacements collectifs et non motorisés, les stationnements de surface seront limités aux secteurs où ils sont actuellement autorisés. D'autres mesures incitatives pourraient également être adoptées.

La requalification du boulevard Charest Ouest et des secteurs limitrophes vise à :

- *Consolider le caractère distinctif des différentes zones paysagères du boulevard Charest et faire de celui-ci un axe vert. (d'est en ouest se succèdent une zone commerciale régionale, une zone mixte, une zone résidentielle et une zone mixte dite « de transition », entre les portions ouest et est du boulevard);*
- *Réaménager le boulevard Charest Ouest en favorisant son appropriation par les citoyens et en assurant la sécurité des piétons qui le franchissent;*
- *Contribuer à la réunification des secteurs nord et sud du quartier Saint-Sauveur par la qualification des rues transversales en mettant l'accent sur certains parcours piétonniers privilégiés.*

Étude de requalification du boulevard Charest Ouest et des secteurs limitrophes dans le quartier Saint-Sauveur; Rapport final, ABCP architecture + urbanisme, 8 juin 2004.

Pistes d'action

- Élaborer le plan directeur du quartier Saint-Roch et le plan du Vieux-Québec—Haute-Ville.
- Poursuivre les partenariats avec la CCNQ pour l'amélioration des places publiques du centre-ville;
- Poursuivre les efforts afin d'implanter un mode alternatif de transport en commun tel qu'une navette, dans les limites du centre-ville;
- Poursuivre les efforts pour faciliter les déplacements piétons (élargissement ou reconstruction des trottoirs, amélioration des liens piétons entre les parties haute et basse de la ville, etc.);
- Planifier le réaménagement et la mise en valeur du boulevard Charest Ouest et de ses principales intersections, formées par le boulevard Langelier, la rue Saint-Vallier Ouest et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Poursuivre la consolidation du centre-ville et accroître les liens entre ses trois grands secteurs

La Ville planifie dès aujourd'hui les grands chantiers visant à conférer au centre-ville une image de marque, propre à son statut de capitale et de ville du patrimoine mondial. La création de liens forts entre ses trois grands secteurs, tant en ce qui concerne l'aménagement urbain que la dynamique économique du centre-ville, est au coeur des

grandes opérations urbaines et des stratégies de développement privilégiées par la Ville dans un horizon de vingt ans.

Les grands projets d'intervention envisagés par la Ville et ses partenaires sont le réaménagement de la jonction entre le quartier Saint-Roch et le Vieux-Québec, le parachèvement de la colline Parlementaire, la consolidation du bassin Louise et la mise en valeur du littoral. À plus long terme, la transformation en boulevard urbain de l'entrée nord du centre-ville, depuis l'autoroute Laurentienne, favorisera la perméabilité du tissu urbain entre le Vieux-Limoilou et le centre-ville et rendra par le fait même plus accessibles les berges de la rivière Saint-Charles. De plus, les plans directeurs élaborés pour les quartiers Vieux-Québec/Basse-Ville/Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Sauveur, de même que le plan concept de Saint-Roch, définissent les grandes orientations d'aménagement et de développement pour chacun de ces secteurs.

Pour assurer une meilleure perméabilité entre les parties haute et basse de la ville et créer un lien entre les trois grands secteurs du centre-ville, la Ville souhaite réaménager la zone localisée à l'entrée est du quartier Saint-Roch, à la sortie de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Ce vaste projet de requalification consiste à réaménager l'accès au centre-ville depuis l'autoroute Dufferin-Montmorency, en retirant les bretelles , autoroutières non utilisées, et à compléter la trame urbaine du premier faubourg de Québec. Il permettra de libérer de nouveaux espaces à construire, de sécuriser les déplacements piétons entre la Haute-Ville et la Basse-Ville, entre Saint-Roch et le Vieux-Québec, notamment par l'aménagement d'un nouveau lien dans la falaise. Des aménagements plus conviviaux pour les piétons inciteront les visiteurs à poursuivre leur circuit de découvertes depuis le Vieux-Québec-Basse-Ville jusque vers le quartier Saint-Roch.

La Ville poursuivra les efforts entrepris dans le redéveloppement du centre d'affaires de la Basse-Ville en revitalisant le bâti existant et en consolidant ses principaux axes, soit le boulevard Charest, à l'entrée est du quartier, les rues Dorchester, de la Couronne, Saint-Joseph et Saint-Vallier, le boulevard Langelier ainsi que l'autoroute Laurentienne.

La consolidation et la mise en valeur des secteurs historiques demeurent des préoccupations majeures, tant au regard de l'arrondissement historique de Québec que des autres secteurs anciens, les faubourgs Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch et Saint-Sauveur. Le maintien des bâtiments qui caractérisent une époque ou un secteur du centre-ville sera préféré à la construction de nouveaux bâtiments sur ces mêmes sites.

La Ville privilégie le développement prioritaire des terrains vacants et les projets de recyclage des bâtiments existants afin de compléter la trame urbaine d'une part et, d'autre part, de respecter ses orientations en matière de consolidation et de structuration du territoire. Les secteurs de la colline Parlementaire, de la pointe aux Lièvres, du Vieux-Port, les abords de la rivière Saint-Charles et les grands axes urbains tels que le boulevard Charest et le chemin Sainte-Foy présentent un important potentiel de redéveloppement. La Ville maintiendra l'interdiction d'exploiter un stationnement de surface à des fins commerciales et interdira l'installation de panneaux-réclames sur des terrains vacants afin de favoriser la construction sur ces terrains.

<u>Pistes d'action</u>

- Élaborer, au besoin, un ou des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour certains secteurs du centre-ville;
- Développer un concept de requalification de l'axe Laurentien en boulevard urbain, à l'entrée du centre-ville, en prenant en compte le milieu urbain adjacent;
- Planifier le réaménagement de la jonction du quartier Saint-Roch et du Vieux-Québec et poursuivre les discussions avec le gouvernement pour le retrait des bretelles autoroutières;
- Réduire les exigences réglementaires du centre-ville en matière de stationnement pour les agrandissements et les nouveaux projets;
- Planifier le réaménagement et la densification des axes Dorchester et de la Couronne;
- Initier, de concert avec des partenaires privés, des projets d'habitation sur certains terrains vacants ou utilisés comme stationnements commerciaux;
- Revoir la réglementation sur l'affichage.

Établir des orientations d'aménagement favorisant le développement harmonieux de la colline Parlementaire

La Ville entend poursuivre les réflexions déjà amorcées au regard du parachèvement et de la mise en valeur de la colline Parlementaire et des secteurs contigus. La localisation de ce symbole de la capitale en plein coeur de l'activité urbaine impose une organisation spatiale et un aménagement devant, d'une part, refléter ce caractère prestigieux et, d'autre part, favoriser les liens avec les secteurs résidentiels contigus. Les constructions modernes qui se sont greffées au parc existant durant les dernières décennies et les travaux de mise en valeur de l'espace public, tant le long des axes René-Lévesque et Honoré-Mercier qu'en façade du parlement, ont mis en lumière la nécessité de compléter le tissu urbain sur les terrains encore vacants de ce secteur, en harmonie avec le tissu ancien du quartier Saint-Jean-Baptiste et du Vieux-Québec. La Ville favorisera une meilleure cohérence entre les fonctions de la colline Parlementaire et celles du quartier Saint-Jean-Baptiste.

Caractérisée par la présence de sites à développer, à réaménager et à recycler, la colline Parlementaire présente des opportunités de développement. La diversité des styles architecturaux, des fonctions, des densités et des gabarits impose l'établissement d'une vision d'ensemble pour assurer un développement cohérent des lieux et l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments.

Paramètres devant encadrer le développement et la mise en valeur du site[17] de la colline Parlementaire

- *Préserver la visibilité, l'accessibilité et le caractère institutionnel des édifices;*
- *Préserver l'équilibre de la silhouette marquée par des édifices en hauteur en autorisant un gabarit de construction plus imposant dans l'environnement immédiat;*
- *Maintenir la mixité des fonctions, des gabarits et des styles architecturaux;*
- *Assurer l'insertion des nouvelles constructions en harmonie avec le milieu bâti existant;*
- *Maintenir les espaces publics existants;*
- *Préserver et renforcer le couvert végétal;*
- *Maintenir et accroître la fonction résidentielle;*
- *Maintenir la trame des rues existantes en accordant une place prépondérante aux piétons;*
- *Aménager le site de manière à mieux gérer les ruptures et les transitions découlant de la présence de diverses fonctions au sein de la colline et dans son pourtour;*
- *Établir des critères d'aménagement et de design favorisant la qualité de vie de la population résidante, des travailleurs et des visiteurs qui fréquentent la colline.*

Pistes d'action

- Planifier la consolidation de la colline Parlementaire à la lumière des études élaborées par la CCNQ, en y intégrant des critères d'aménagement;

  Compléter les aménagements déjà amorcés dans le secteur des Glacis.

[17] La CCNQ, en collaboration avec la Ville de Québec, a procédé à l'élaboration d'un document de réflexion qui présente les enjeux relatifs au parachèvement et à la mise en valeur de la colline Parlementaire ainsi que des pistes d'action.

Développer le plein potentiel du littoral comme vitrine paysagère du centre-ville

Avec le patrimoine bâti du centre-ville, le littoral fluvial contribue grandement à la qualité du paysage urbain. Son potentiel de mise en valeur repose sur le développement d'un corridor récréotouristique à vocation régionale et sur le renforcement du secteur du Vieux-Port, notamment par le réaménagement de la zone du bassin Louise. Actuellement sous-exploité, ce secteur offre un potentiel récréatif important en raison de sa localisation, à proximité du plan d'eau, de sa contiguïté au corridor du littoral et de son intégration à une zone récréotouristique déjà très achalandée. La Ville entrevoit diverses possibilités pour ce site. Elle souhaite affecter ce secteur à des fins publiques et récréatives associées au fleuve, en cherchant entre autres à accroître l'accès à l'eau. L'aménagement d'un espace public intérieur ou extérieur, d'une plage, d'une promenade piétonne ou de toute autre activité complémentaire à la marina sont au nombre des projets à l'étude. Dans la mesure où l'espace disponible le permettrait, un meilleur encadrement bâti de ce secteur serait souhaitable.

Principes directeurs pour le réaménagement de la zone du bassin Louise

- *Développer un projet d'aménagement urbain fort et cohérent autour du bassin, qui serait remarquable et qui saurait tirer avantage du génie du lieu; éhabiliter les infrastructures et les équipements présents autour du bassin;*
- *Multiplier les possibilités de contact direct des usagers avec l'eau (par exemple, au moyen d'une pente douce et d'un emmarchement);*
- *Réhabiliter le marché en multipliant les vues et le contact physique entre les étals des vendeurs, les restaurants et l'eau, afin d'en faire un espace vivant et animé.*

Espace 400e au bassin Louise : diagnostic et prescriptions, Comité conjoint pour l'aménagement de l'Espace 400e.

Pistes d'action

- Développer un concept d'aménagement pour le secteur du bassin Louise en tenant compte des différents concepts déjà proposés pour ce site et en évaluant la possibilité de l'intégrer, au besoin, à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Compléter les aménagements dans le secteur de La Pointe-à-Carcy en y intégrant une nouvelle place publique.

5.2.2 Le plateau de Sainte-Foy

Le secteur centre du plateau de Sainte-Foy regroupe un ensemble de composantes urbaines et de fonctions hautement structurantes. Stratégiquement localisé à l'entrée des ponts de Québec et Pierre-Laporte, il constitue, pour les visiteurs en provenance de la rive sud, le premier point de contact avec le cadre urbain de Québec. Il se distingue par une concentration particulière d'établissements répondant aux besoins d'une forte proportion de la population. Localisé en bordure du boulevard Laurier, le centre majeur d'activités de Sainte-Foy regroupe trois centres commerciaux régionaux, de nombreux services ainsi que divers établissements administratifs publics ou privés. À ceux-ci s'ajoutent des institutions majeures telles que l'Université Laval et le Centre hospitalier universitaire de Québec (CHUL). Attirant quotidiennement quelque 140 000 résidants, travailleurs et étudiants, il constitue le second pôle économique en importance après le centre-ville de Québec et une destination majeure à l'échelle métropolitaine.

Produit typique de l'urbanisme d'après-guerre, le secteur centre du plateau de Sainte-Foy est caractérisé par une densité d'occupation relativement faible. Malgré de récents projets résidentiels de haute densité, les milieux résidentiels entourant ce centre majeur d'activités demeurent essentiellement composés d'habitations unifamiliales. C'est notamment le cas du quartier Saint-Denys, dont la localisation, à proximité des établissements majeurs, justifierait une occupation beaucoup plus dense. Le centre majeur d'activités et la portion ouest du quartier Saint-Denys ont toutefois été préservés de cette forme d'occupation puisque l'habitation y est pour ainsi dire absente. Cette particularité met en évidence une autre caractéristique du plateau de Sainte-Foy, qui se démarque par une faible mixité des fonctions. Le même phénomène subsiste sur le campus universitaire.

Dans un même ordre d'idées, le secteur centre du plateau de Sainte-Foy a essentiellement été développé en fonction des déplacements motorisés. D'une part, les axes autoroutiers qui traversent le plateau génèrent des coupures importantes et contribuent à accroître les difficultés de déplacement des piétons. C'est le cas de l'autoroute du Vallon, qui constitue un obstacle entre le campus universitaire et les centres commerciaux. Les autoroutes Henri-IV et Duplessis créent aussi une rupture dans le tissu urbain et entretiennent des relations déficientes avec les milieux adjacents. D'autre part, l'espace public n'est pas suffisamment convivial pour les piétons et les cyclistes, qui ressentent parfois de l'inconfort et de l'insécurité. Par exemple, le manque d'encadrement, la largeur et la configuration du boulevard Laurier favorisent les déplacements rapides et limitent par le fait même les possibilités d'interactions avec le milieu urbain. La route de l'Église, le chemin des Quatre-Bourgeois et le chemin Sainte-Foy requièrent aussi une attention particulière dans le but d'en améliorer la convivialité. Enfin, le maillage incomplet du réseau de rues, la dimension importante des îlots et la présence de terrains vacants contribuent à accroître les distances de marche.

La Ville souhaite intervenir en priorité dans le secteur centre du plateau de Sainte-Foy. Elle veut favoriser son renforcement au moyen de la consolidation et de la densification du milieu construit, du développement de la fonction résidentielle, de l'intégration des divers modes de transport et de la réalisation d'aménagements plus conviviaux pour les différents usagers de l'espace public.

Valoriser le carrefour des ponts à titre d'accès majeur de la ville

À l'heure actuelle, le rôle d'accès majeur de la zone du carrefour des ponts n'est pas mis en évidence par l'aménagement urbain, qui ne favorise ni l'accès aux établissements touristiques adjacents ni leur mise en valeur. En collaboration avec la CCNQ, la Ville souhaite qu'un concept d'aménagement soit développé pour le carrefour des ponts, en continuité avec le projet de mise en valeur des entrées de ville. Elle veut collaborer au développement d'une stratégie de requalification et de développement pour les terrains localisés de part et d'autre du carrefour. Elle souhaite également soutenir la vitalité des établissements touristiques existants en favorisant leur visibilité et leur accessibilité. Le réaménagement de l'avenue des Hôtels devrait contribuer à la mise en valeur des établissements d'hébergement et à l'amélioration de l'environnement de vie des usagers. Il apparaît d'ailleurs souhaitable de favoriser le développement et la diversification des commerces et services axés sur le tourisme. Les fonctions incompatibles avec cette vocation devront être remplacées progressivement.

Pistes d'action

- En collaboration avec la CCNQ, développer un concept d'aménagement et de mise en valeur pour le secteur du carrefour des ponts et évaluer la possibilité d'intégrer ce dernier à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Consolider le développement des milieux adjacents aux voies d'accès aux ponts et réaffirmer la vocation récréotouristique du secteur en insistant sur l'attrait que représente le Parc Aquarium du Québec;
- Confirmer la vocation touristique du secteur de l'avenue des Hôtels en améliorant l'aménagement urbain et l'accès aux établissements de ce secteur ainsi qu'en assurant la consolidation et le développement de la fonction hôtelière;
- Valoriser et améliorer l'accès à la gare de Sainte-Foy;
- Rechercher des moyens d'atténuer les impacts visuels et sonores associés à la cour de triage du Canadien National.

Favoriser une meilleure intégration au milieu urbain des axes autoroutiers traversant le plateau de Sainte-Foy

La Ville désire atténuer l'effet de coupure et les nuisances sonores, visuelles et environnementales générés tant par l'autoroute Duplessis que par l'autoroute Henri-IV. Ces dernières ont aussi pour conséquence d'isoler une partie du plateau de Sainte-Foy, soit la portion de la paroisse Saint-Mathieu comprise au sud du chemin des Quatre-Bourgeois. Pourtant stratégiquement localisée directement à l'ouest du centre majeur d'activités, cette dernière comporte encore d'importantes superficies de terrains disponibles pour le développement, notamment en bordure de l'autoroute Henri-IV. Le bruit provenant des autoroutes exclut toute possibilité d'implanter des résidences à cet endroit. Une réflexion approfondie s'impose pour valoriser et encadrer l'utilisation future de ce secteur.

La Ville favorisera également la réalisation d'aménagements permettant d'améliorer les échanges entre les quartiers localisés de part et d'autre des autoroutes, d'embellir leurs abords et de réduire le bruit et les poussières. En outre, elle appuie la CCNQ dans son objectif de mettre en valeur le corridor de l'autoroute Duplessis. Communiquant avec les boulevards Laurier et Champlain, l'axe Duplessis fait partie intégrante des parcours cérémoniels d'accès à la colline Parlementaire et requiert donc une attention particulière.

La CCNQ recommande de prendre en compte la configuration de l'autoroute Duplessis et l'effet qu'elle produit en regard de la perspective urbaine globale. Elle entend redonner une échelle humaine à l'ensemble du parcours cérémoniel en réalisant des aménagements distinctifs contribuant à l'embellissement des paysages et par l'intégration d'un marquage lumineux et de pavoisement.

Le tronçon de l'autoroute du Vallon compris au sud de la rue du PEPS est davantage intégré au tissu urbain puisque, contrairement aux autoroutes Duplessis et Henri-IV, il ne se présente pas sous forme de tranchée ouverte. Néanmoins, son aménagement, son faible encadrement bâti, sa largeur et sa configuration demeurent caractéristiques d'une voie de transit. Ce tronçon de l'axe du Vallon requiert des interventions visant à le rendre plus convivial pour l'ensemble des usagers. À moyen terme, sa transformation en boulevard urbain permettrait d'accroître les liens entre la zone d'affaires du boulevard Laurier, le quartier Saint-Denys et le campus de l'Université Laval puis de sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes.

Pistes d'action

- Profiter de toute opération majeure de réfection du MTQ pour améliorer l'intégration des autoroutes Henri-IV et Duplessis et atténuer leurs impacts sur la qualité des milieux de vie et le paysage urbain;
- Poursuivre les études et les échanges avec le MTQ concernant la transformation en boulevard urbain du tronçon de l'autoroute du Vallon localisé au sud de la rue de la Terrasse;
- Évaluer et établir les possibilités de développement et d'occupation des terrains vacants compris entre les autoroutes Henri-IV et Duplessis, au sud du chemin des Quatre-Bourgeois;

Valoriser, consolider et rendre plus conviviaux le centre majeur d'activités et les principales artères

La Ville souhaite rendre le centre majeur d'activités de Sainte-Foy plus convivial afin d'accroître le bien-être des personnes qui le fréquentent. L'aménagement d'espaces de détente pour les usagers et les employés du secteur est déjà projeté. Le boulevard Laurier devra faire l'objet d'aménagements distinctifs, à la hauteur de son rôle d'accès urbain majeur. La Ville accordera une attention particulière à la qualité de l'affichage à proximité des ponts et le long du boulevard Laurier. Elle favorisera l'ouverture des centres commerciaux sur l'extérieur, la continuité des cheminements piétonniers internes et externes ainsi que la réduction des distances à parcourir entre les accès et les trottoirs. Les aménagements destinés aux usagers du transport en commun devront être arrimés aux réseaux piétonniers et devraient être compatibles avec l'éventuelle intégration d'un SLR. Globalement, la Ville cherchera à densifier et à restructurer le cadre bâti du centre majeur d'activités tout en complétant la trame urbaine de manière à mieux relier les quartiers adjacents. Elle préconise l'insertion de constructions sur les terrains sous-exploités et la subdivision des îlots de grande superficie, dont le quadrilatère Hochelaga/Germain-des-Prés/Laurier/Lavigerie.

La Ville veut améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes sur les principales artères du plateau de Sainte-Foy tout en gérant de façon appropriée l'important flux de circulation automobile. Elle souhaite revoir l'aménagement des traverses et des cheminements piétonniers de manière à les rendre sécuritaires et agréables. Dans certains cas, elle évaluera la possibilité de réduire la largeur de la chaussée. Afin de réduire l'isolement du quartier Saint-Denys et du campus de l'Université Laval, elle souhaite entre autres revoir de manière globale l'aménagement des artères principales suivantes : le boulevard Hochelaga, la route de l'Église, le chemin des Quatre-Bourgeois et le chemin Sainte-Foy.

La Ville souhaite s'assurer que les principales artères du plateau de Sainte-Foy bénéficient d'un encadrement bâti approprié, suffisamment continu et proportionnel à la voie de circulation qu'il borde. Les constructions incompatibles avec le secteur, en raison de leur fonction ou de leur petit gabarit, sont appelées à être remplacées graduellement. Les stationnements qui bordent les différentes artères du plateau gagneraient à être relocalisés progressivement. Les espaces publics et les principaux carrefours devront recevoir un traitement particulier. Des alignements d'arbres, des aménagements paysagers attrayants ainsi que des éléments de mobilier urbain et un éclairage personnalisé pourront également être introduits.

<u>Pistes d'action</u>

- Doter le centre majeur d'activités de Sainte-Foy d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) dans le but de planifier la consolidation de son développement, son renforcement et sa mise en valeur;
- Définir et appliquer des critères concernant la qualité de l'architecture et des aménagements dans le centre majeur d'activités de Sainte-Foy; assujettir ce secteur à des mesures de contrôle appropriées;
- Poursuivre, en partenariat avec la CCNQ, les démarches entreprises en vue de réaménager et de mettre en valeur le boulevard Laurier à titre de parcours cérémoniel d'accès à la capitale;
- Planifier le réaménagement du boulevard Hochelaga, de la route de l'Église, du chemin des Quatre-Bourgeois et du chemin Sainte-Foy; profiter de tout projet de réfection d'infrastructure pour réaliser ces travaux de réaménagement;
- Poursuivre les efforts visant le renforcement de la desserte en transport en commun sur l'axe Laurier.

Consolider le quartier Saint-Denys en cherchant à densifier la zone résidentielle et à renforcer la zone de services locaux assimilée au centre majeur d'activités

La Ville entend favoriser la diversification de l'offre en logement et accroître la densité construite du quartier Saint-Denys. Elle poursuivra les démarches entreprises auprès des grands propriétaires institutionnels et publics pour permettre la réalisation d'un développement résidentiel de densité moyenne et élevée sur les terrains vacants dans la portion nord-est du quartier. Les terrains longeant directement la route du Vallon doivent accueillir des fonctions compatibles avec son envergure. Il apparaît opportun d'y poursuivre l'implantation de centres de recherche, de manière à favoriser l'émergence d'un axe du savoir à la frange du campus. La Ville souhaite améliorer la perméabilité du quartier Saint-Denys et faciliter les déplacements piétons vers les établissements de service adjacents sans pour autant générer un transit indésirable. Pour ce faire, elle préconise l'achèvement de la trame de rues ainsi que le développement de liens piétonniers et cyclables, mettant à profit les espaces verts qui subsistent au centre du quartier. Enfin, les propriétés de la Défense nationale bordant le boulevard Hochelaga devront faire l'objet d'une requalification globale afin de valoriser et de tirer profit du potentiel du secteur, tant par l'implantation de bâtiments de plus haut gabarit que par l'accroissement des densités d'occupation.

La Ville favorisera la consolidation de la zone de services locaux localisée à l'ouest de la route de l'Église, à l'intérieur du quadrilatère Henri-IV/des Quatre-Bourgeois/de l'Église/Hochelaga. Cette zone fait d'ailleurs partie intégrante du centre majeur d'activités de Sainte-Foy. Cette volonté est justifiée par l'envergure de certains des établissements qui s'y trouvent et par le potentiel de développement que recèle le secteur. La Ville souhaite consolider et valoriser les différents équipements publics et communautaires compris dans ce quadrilatère. Elle souhaite également réduire la taille de cet îlot imposant, mettre à profit son potentiel et diversifier les fonctions qui s'y trouvent dans une perspective de renforcement de sa vocation publique et institutionnelle. Pour ce faire, elle cherchera à compléter la trame de rues et favorisera la poursuite du développement par l'ajout d'équipements communautaires, culturels, sportifs ou récréatifs au centre de cet îlot.

Piste d'action

- Réaliser une planification détaillée pour assurer la consolidation, le développement des terrains vacants ainsi que la requalification de certaines portions du tissu résidentiel du quartier Saint-Denys et évaluer la possibilité d'intégrer ce secteur à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU).

Assurer une meilleure intégration du campus de l'Université Laval dans le tissu urbain

L'Université Laval contribue à la notoriété et au dynamisme de la ville de Québec. Malgré son influence indéniable, le campus s'apparente à une ville dans la ville. En effet, il demeure insuffisamment intégré au milieu urbain et ne bénéficie pas d'une visibilité à la mesure de son importance. On note la présence de vastes terrains vacants ou non aménagés au pourtour du campus et l'absence de percées visuelles intéressantes. Le maillage du réseau de circulation interne est relativement indépendant de la trame de rues publiques, ce qui contribue à son isolement. Par ailleurs,. le campus est peu adapté aux piétons. Son surdimensionnement et l'éloignement des bâtiments impliquent de longues distances de marche dans un environnement peu convivial et mal adapté à la rigueur des hivers québécois.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Ville souhaite poursuivre les efforts qu'elle a entrepris par le passé pour favoriser une meilleure intégration du campus et sa mise en valeur, le tout en collaboration avec l'Université Laval. Cette dernière a d'ailleurs mis sur pied une commission d'aménagement, la CAMUL, dont le mandat consistait à planifier le développement futur de son campus. Dans le cadre de consultations menées en février 2004, la Ville a eu l'occasion de signifier à la CAMUL ses principales préoccupations par rapport à la place et à l'intégration du campus dans la ville.

En février 2005, l'Université Laval dévoilait le Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval. Fruit d'une année de travail, cet outil vise à favoriser l'amélioration du cadre de vie universitaire, l'ouverture du campus sur la ville et la mise en valeur de son identité propre. Les recommandations de ce plan directeur sont, dans l'ensemble, conformes aux orientations énoncées par la Ville en ce qui concerne l'aménagement et le développement du secteur du plateau de Sainte-Foy.

Afin de mettre en valeur le campus et de lui assurer une meilleure intégration au milieu urbain, la Ville a formulé les recommandations suivantes à la CAMUL :

- *Établir de meilleures relations entre le campus et le milieu urbain par l'implantation de bâtiments et lai réalisation d'aménagements à caractère urbain au pourtour du campus;*
- *Restructurer et marquer par une signalétique particulière l'ensemble des accès au campus, réaménager les r artères publiques adjacentes de manière à les rendre plus conviviales pour les piétons et les cyclistes;*
- *Faire de l'axe du Vallon un véritable boulevard urbain afin de réunifier le campus et le quartier Saint-Denys;*
- *Intégrer les divers modes de déplacement en favorisant la polyvalence des voies de circulation et rendre les parcours conviviaux et sécuritaires pour l'ensemble des usagers;*
- *Consolider le réseau de circulation interne de manière à améliorer la perméabilité du campus, à favoriser son intégration à la trame urbaine et à renforcer ses liens avec les pôles d'activités et les quartiers adjacents;*
- *Prévoir des mesures d'atténuation de la vitesse sur l'ensemble du réseau de circulation du campus pour décourager toute forme de transit et maintenir la convivialité des lieux pour les piétons;*
- *Contribuer à l'animation du campus par l'ajout d'usages susceptibles de profiter de la proximité de l'université (centres de recherche) ou de répondre aux besoins des citoyens et des usagers du campus (fonction résidentielle);*
- *Valoriser et intégrer au milieu urbain les boisés présentant un potentiel en les dotant d'aménagements compatibles avec leur conservation et susceptibles de les rendre accessibles et sécuritaires;*
- *Privilégier le transport en commun, la marche et le vélo comme principaux modes de déplacement sur le campus;*
- *Faire de l'axe central nord-sud un lieu privilégié de contact entre le public et l'université, annoncer la présence du campus dans la ville au moyen de percées visuelles et explorer divers moyens d'en assurer l'animation.*

Certaines facettes du plan directeur interpellent davantage la Ville, qui pourrait être appelée à collaborer avec l'administration universitaire afin de préciser la nature des interventions à réaliser. De façon générale, les sujets susceptibles de faire l'objet de réflexions conjointes sont :

- l'arrimage entre le réseau de rues municipal, les parcours piétonniers et cyclables municipaux et du campus;
- la desserte en transport en commun et les itinéraires privilégiés sur le campus; la restructuration des différents accès au campus;

  l'intégration du nouveau développement projeté par l'administration universitaire dans la partie nord-est du campus (la zone de l'avenue Myrand) au milieu urbain existant;
- l'aménagement d'une interface reliant le boisé du pavillon Louis-Jacques-Casault et le quartier Saint-Thomas-d'Aquin;
- le développement du secteur Saint-Denys et de la fonction de recherche aux abords de l'axe du Vallon;
- le réaménagement et le développement des terrains à la périphérie du campus.

<u>Piste d'action</u>

- Maintenir une collaboration soutenue avec le conseil d'administration et les commissions représentant l'Université Laval, dont la CAMUL, afin d'assurer la mise en valeur du campus et son intégration au milieu urbain.

5.2.3 Le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est

Le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est recèle un potentiel de développement majeur, qui s'explique à la fois par sa position centrale sur le territoire, sa facilité d'accès, la présence de divers services et le grand nombre de terrains vacants qu'il comporte. Il comprend, dans sa partie nord, l'un des secteurs de développement présentant le plus grand potentiel de la ville (la zone du futur boulevard du Vallon) et, dans sa partie sud, l'un des centres majeurs d' activités de l'agglomération (la zone du boulevard Lebourgneuf). Ce dernier génère un flux important de déplacements motivés par les nombreux emplois, les commerces et les services en place.

La Ville souhaite favoriser l'émergence de collectivités viables sur son territoire. Dans le cadre du développement du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est, elle privilégie la mise en place de milieux de vie accueillants, dotés d'une mixité appropriée des fonctions et des densités, permettant l'accès à des services de proximité et soutenant les déplacements piétonniers, cyclables ou en transport en commun.

Le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est a fait l'objet de nombreux exercices de planification au cours des dernières décennies. Malgré l'essor de son développement résidentiel et commercial depuis les années 1980, il requiert encore d'importants efforts de consolidation et est susceptible d'accueillir de nombreux logements additionnels. Le développement du centre majeur d'activités de Lebourgneuf doit aussi être complété en s'assurant que les fonctions, le cadre bâti, la desserte en transport en commun ainsi que l'aménagement de l'espace public et des voies de circulation sont adaptés à sa vocation régionale.

Orientations d'aménagement et de développement retenues pour le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est

- *Favoriser la présence de commerces et de services communautaires et récréatifs appropriés pour les résidants;*
- *Exploiter le mieux possible le potentiel de développement du quartier Lebourgneuf à des fins résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives;*
- *S'assurer de la compatibilité des différents secteurs résidentiels et d'une transition harmonieuse en ce qui concerne les types et les gabarits des maisons;*
- *Planifier des réseaux routier, cyclable, piétonnier et de transport en commun desservant le territoire de façon efficace et sécuritaire.*

Plan directeur Lebourgneuf — Orientations d'aménagement et de développement; juillet 1997.

Le prolongement de l'axe du Vallon fait partie intégrante des orientations d'aménagement retenues par la Ville pour le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est. Devant initialement relier les boulevards Laurier et Bastien, l'autoroute du Vallon n'a jamais été prolongée au-delà du boulevard Lebourgneuf puisque l'évolution des contextes et des pratiques ne permettait plus de justifier la construction d'un tronçon autoroutier additionnel. La Ville et le ministère des Transports du Québec ont plutôt privilégié le prolongement de l'axe en boulevard urbain et ont scellé cet accord en 2002 par la signature d'un protocole d'entente. Le projet a également reçu un avis favorable du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2004. Le boulevard urbain du Vallon est essentiel non seulement à la consolidation du réseau des grandes artères dans cette portion du territoire mais aussi au développement, à la consolidation et à la valorisation des milieux adjacents au futur boulevard.

La Ville reconnaît l'importance que revêt la poursuite du développement du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est, autant au regard de la consolidation du territoire que de l'optimisation des déplacements.

Consolider la trame urbaine par la construction du boulevard du Vallon, et ce, en accord avec le parti de **développement durable de la Ville**

L'absence d'un lien routier à caractère urbain entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien a une incidence majeure sur les réseaux routiers artériel et local, qui doivent supporter une circulation plus importante que celle pour laquelle il a été conçu. C'est notamment le cas du boulevard Lebourgneuf, qui doit assumer à lui seul la redistribution du flux de circulation en provenance de l'autoroute du Vallon. Le prolongement de l'axe du Vallon en boulevard urbain permettra d'assurer une meilleure transition entre les réseaux de circulation autoroutier et local. Afin d'en optimiser la fonctionnalité et d'améliorer la sécurité et la mobilité des différents usagers, ce nouvel axe devra faire l'objet d'une gestion efficace des déplacements par un nombre limité d'intersections et un aménagement convivial des points de franchissement. Il permettra de réduire la congestion sur les boulevards Lebourgneuf, Bastien, de l'Ormière et Saint-Jacques et de supporter le flux additionnel de circulation que devraient générer les quelque 5 000 nouvelles unités d'habitations projetées dans la portion nord-ouest du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est. Enfin, il soutiendra la réduction du transit dans les rues locales et permettra d'améliorer l'accès et les liens entre les quartiers adjacents.

Par une conception appropriée de l'infrastructure routière (dimensions, configuration, etc.), la Ville souhaite minimiser son impact sur l'environnement, particulièrement aux endroits sensibles tels que le parc de l'Escarpement et le parc linéaire de la rivière du Berger. Il importe d'assurer une intégration harmonieuse du boulevard, de favoriser la visibilité et la mise en valeur du paysage et de maintenir la perméabilité des déplacements pour la faune et les usagers de ces milieux naturels. La Ville prévoit donc maintenir la continuité du parc de l'Escarpement dans l'axe est-ouest. En outre, elle privilégie le maintien d'un couvert végétal important dans le parc de l'Escarpement, l'introduction de bandes de protection riveraines aux abords de la rivière du Berger ainsi que la plantation de végétaux sur le terre-plein et de part et d'autre du boulevard.

Enfin, il sera nécessaire de prévoir l'emprise nécessaire pour permettre l'aménagement de voies réservées au transport en commun lorsque les besoins le justifieront. À cet égard, une densité construite accrue de part et d'autre du boulevard Du Vallon permettrait d'atteindre une part modale suffisante pour justifier la création d'un nouveau parcours. Des aménagements conviviaux pour les piétons et les cyclistes borderont également cet axe.

Pistes d'action

- Poursuivre les démarches amorcées conjointement avec le ministère des Transports du Québec dans le but de réaliser dans les meilleurs délais le projet de prolongement de l'axe du Vallon en boulevard urbain;
- Planifier avec le RTC l'implantation d'un parcours de transport en commun sur le boulevard du Vallon. **Compléter le**

développement résidentiel du secteur dans une perspective de consolidation du territoire urbain

Le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est recèle un important potentiel de développement. La construction du boulevard urbain projeté favorisera le développement des terrains vacants dans la portion nord-ouest du quartier, permettant ainsi de rentabiliser les services et infrastructures existants tout en limitant l'étalement urbain dans des secteurs moins stratégiques. La Ville souhaite soutenir l'émergence de collectivités viables dans ce secteur, en établissant les paramètres qui permettront d'encadrer leur développement. Ainsi, elle favorisera l'émergence de petits noyaux de services de proximité accessibles, à distance de marche. Elle privilégiera la réalisation d'un développement de haute densité de part et d'autre du nouveau boulevard urbain et une gradation appropriée des densités sur l'ensemble de la zone de développement. La densité globale du développement devrait y être suffisamment élevée pour justifier la mise en place d'un parcours de transport en commun à haute fréquence.

Par ailleurs, rappelons que le boulevard urbain projeté formera l'épine dorsale du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est, puisque c'est à partir de celui-ci que pourra se déployer le réseau de rues local. Il permettra d'ailleurs d'améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes dans l'ensemble du secteur particulier de planification. En effet, les unités de voisinage qui sont actuellement isolées les unes des autres seront enfin reliées par une trame de rues, ce qui aura pour effet d'améliorer l'accessibilité au centre majeur d'activités.

Pistes d'action

- Réaliser une planification détaillée pour le secteur Neufchâtel-Est—Lebourgneuf et évaluer la possibilité de l'intégrer à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU) afin d'assurer le maintien dans le temps des orientations le concernant (densités, mixité, services de proximité, transport collectif, déplacements non motorisés);
- Développer en priorité les terrains vacants à fort potentiel de développement du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est;
- Concevoir et développer une trame de rues dont le maillage contribue à relier les différentes unités de voisinage existantes et à venir.

Favoriser la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf et de la zone commerciale adjacente

- Poursuivre les échanges avec le RTC afin d'assurer la mise en place, à court terme, d'un parcours de transport collectif structurant, c'est-à-dire de haute fréquence, sur le boulevard Lebourgneuf;

Le centre majeur d'activités de Lebourgneuf s'étend de part et d'autre du boulevard Lebourgneuf, depuis l'axe du Vallon jusqu'à l'autoroute Laurentienne. Le secteur de l'Atrium, localisé à l'est de l'autoroute Laurentienne dans le prolongement du boulevard Lebourgneuf, en fait aussi partie intégrante. La Ville devra améliorer de manière significative la sécurité et la convivialité des déplacements des piétons et des cyclistes entre ces deux parties du centre majeur d'activités. Au cours des dernières décennies, la Ville a favorisé l'implantation d'activités fortes et elle souhaite poursuivre la consolidation et la valorisation de ce secteur d'envergure régionale. Elle maintiendra une attention soutenue pour assurer la qualité de l'architecture et des aménagements urbains. Les abords du boulevard Lebourgneuf et les sites commerciaux de grande surface feront l'objet d'efforts de consolidation de manière à optimiser l'utilisation des terrains, à améliorer l'encadrement bâti et à valoriser les artères adjacentes. L'axe Lebourgneuf se voulant résolument « urbain », la convivialité des lieux — tant pour les piétons que pour les cyclistes — fera partie des préoccupations de la Ville. Dans un même sens, le renforcement de la desserte en transport en commun est nécessaire. Compte tenu des services en place et de l'envergure du boulevard, la Ville poursuivra les efforts de densification résidentielle amorcés au nord de cet axe. Elle devra également déterminer l'utilisation des terrains localisés à l'ouest de l'axe du Vallon : un développement résidentiel de haute densité et bien intégré aux boisés existants pourrait convenir.

Directement au sud du centre majeur d'activités se trouve également un secteur d'activité commerciale intense, qui comprend un certain nombre de magasins de type entrepôt implantés en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc. L'îlot délimité par les boulevards des Galeries, Lebourgneuf, Pierre-Bertrand et la rue Bouvier recèle un potentiel de développement majeur en son centre et les terrains localisés en son pourtour mériteraient un changement graduel de vocation. En effet, la vocation industrialo-commerciale qui leur était associée jusqu'à maintenant apparaît désormais peu appropriée si l'on tient compte de la valeur foncière élevée des terrains. La Ville privilégie l'implantation d'usages commerciaux adaptés au caractère urbain du secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est ainsi que la réduction de la taille de cet îlot pour en améliorer la perméabilité et faciliter son développement.

Pistes d'action

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre majeur d'activités de Lebourgneuf et le secteur commercial adjacent dans le but de soutenir la poursuite de son développement et sa consolidation;
- Poursuivre les démarches visant la mise en place, à court terme, d'un parcours de transport collectif structurant, c'est-à-dire de haute fréquence, sur le boulevard Lebourgneuf;
- Modifier la réglementation pour soutenir les orientations relatives à la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf et du secteur commercial adjacent, notamment en ce qui concerne les usages qui y sont autorisés.

5.2.4 Le littoral ouest

Le fleuve Saint-Laurent est à l'origine de l'histoire de Québec. L'occupation graduelle des berges, notamment à des fins industrielles, a grandement contribué à modifier le paysage riverain et à bouleverser les systèmes écologiques. De toutes les interventions antérieures effectuées sur les rives du fleuve à l'ouest du Vieux-Québec, la construction du boulevard Champlain, au milieu des années 1960, est celle qui a le plus contribué à isoler la rive du fleuve et à couper les liens qui, auparavant, donnaient accès au cours d'eau.

Vision 2020 du Plan stratégique

Québec est une ville fluviale, traversée par de multiples cours d'eau [...1. Ils sont nombreux à se balader le long du fleuve, entre la chute Montmorency et le marais Léon-Provancher ou à fréquenter la plage de la baie de Beauport, celle de l'anse au Foulon ou encore la plage du parc de la Plage-Jacques-Cartier.»

Aujourd'hui, la portion ouest du littoral, qui s'étend du Vieux-Québec à la limite ouest de la ville, présente toutefois un très grand potentiel. La présence d'un paysage remarquable et la possibilité d'accéder facilement au fleuve en font un secteur privilégié pour l'aménagement d'espaces publics d'envergure. Les terrains autrefois utilisés à des fins industrielles et l'enlèvement des réservoirs d'essence ont libéré d'importantes superficies de développement le long de la frange urbaine entre les ponts et la côte de l'Église. De plus, la bordure fluviale, à l'ouest du Vieux-Québec, compte actuellement de nombreuses zones d'intérêt à vocation récréative ou de conservation. Le parc de la Plage-Jacques-Cartier, les marinas de Cap-Rouge, Sillery et Québec, le parc Notre-Dame-de-la-Garde, le Vieux-Port et le parc du Haut-Fond ont fait l'objet d'importants travaux d'aménagement à des fins récréatives et de conservation, auxquels s'est ajoutée la piste cyclable du Littoral sur certains tronçons de la bordure fluviale.

Le boulevard Champlain, la diversité des fonctions urbaines, les terrains libres sans vocation définie, la protection du milieu naturel et les contraintes environnementales constituent la base de la réflexion pour la mise en valeur du littoral ouest. À la lumière des projets déjà élaborés pour ce secteur, la Ville veut développer un concept d'aménagement basé sur un objectif fondamental, qui est de redonner le fleuve aux citoyens.

Consolider l'environnement urbain entre la falaise et le fleuve en favorisant l'accès au littoral et développer un axe récréotouristique

Le littoral constitue l'épine dorsale du plan vert, bleu et blanc. L'élaboration d'un concept d'aménagement du littoral ouest permettra de dégager une vision d'ensemble nécessaire à la mise en oeuvre d'un projet intégré et rassembleur, dans la foulée des exercices de planification élaborés par la CCNQ. Le réaménagement des berges fera une place prépondérante à la récréation et au tourisme, en multipliant les accès publics au fleuve. Les objectifs sous-jacents au concept viseront à permettre aux résidants de se réapproprier les berges pour la pratique d'activités de plein air, à densifier certains secteurs, à redonner un caractère plus convivial au boulevard Champlain, à mettre en valeur le paysage, à protéger l'environnement naturel et à exploiter le plein potentiel du littoral et de ses berges.

En plus de se prêter à la pratique d'activités nautiques, la plaine littorale est un lieu privilégié pour la pratique d'activités récréatives en toutes saisons telles que la marche, le vélo et le ski de fond. La piste cyclable du corridor du Littoral pourrait être prolongée vers l'ouest. Elle longera le chemin du Foulon puis la voie ferrée via la côte Ross, pour rejoindre le Parc Aquarium du Québec et le chemin Saint-Louis. À plus long terme, un lien piéton ou cyclable sous les ponts, vers le parc de la Plage-Jacques-Cartier, permettrait de parcourir le littoral d'ouest en est, dans la mesure où les moyens techniques rendront possibles ces aménagements. Les quais Irving et de l'anse au Foulon, la pointe à Puiseaux et une partie des terrains de la gare maritime Champlain au bassin Brown constituent des secteurs potentiels pour l'aménagement d'espaces publics qui permettront à la population de jouir pleinement du paysage fluvial et d'accéder directement au littoral. La création d'un sentier pédestre longeant le promontoire Québec/Cap-Rouge au sommet de la falaise ou au pied de celle-ci reliera les principales zones d'intérêt du plateau, depuis le Vieux-Québec jusqu'au parc Cartier-Roberval, en passant par le Parc Aquarium du Québec, en offrant des perspectives imprenables sur le littoral.

Dans le secteur du Vieux-Port, l'ajout d'une nouvelle place publique complétera les espaces publics existants. Des aménagements à des fins récréatives sont également prévus à la tête du bassin Louise, notamment l'implantation d'un théâtre. D'autres projets sont également à l'étude, dont l'aménagement d'une plage et d'une promenade.

Au cours des dernières années, de nombreux terrains privés, autrefois occupés par des compagnies pétrolières, se sont libérés. Compte tenu de leur localisation en bordure du fleuve, la Ville prévoit réaménager ces terrains à des fins publiques. Elle n'envisage toutefois aucune privatisation des berges entre le boulevard Champlain et la rive.

Pistes d'action

- Élaborer un concept d'aménagement pour le littoral ouest et, au besoin, des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour certains tronçons;
- Développer un concept de promenade publique qui relierait les différents secteurs d'intérêt du littoral ouest;
- Développement un concept d'aménagement public pour le secteur du bassin Louise;
- Compléter la piste cyclable du corridor du Littoral en reliant les portions existantes au sommet et au pied de la falaise en passant par le Parc Aquarium du Québec;
- Aménager un lien cyclable ou piéton sous les ponts pour rejoindre le parc de la Plage-Jacques-Cartier;
- Aménager la pointe à Puiseaux (quai Frontenac) à des fins publiques ainsi qu'un parc linéaire dans le secteur de l'anse au Foulon;
- Élaborer un projet d'aménagement et d'animation au quai Irving en y intégrant au besoin un pavillon d'accueil;
- Agrandir le parc Notre-Dame-de-la-Garde à même les terrains non aménagés du bassin Brown;
- Bonifier les liens entre le parc des Champs-de-Bataille et le secteur du bassin Brown à proximité de l'escalier existant;
- Aménager une nouvelle place publique dans le secteur du Vieux-Port;
- Décontaminer les terrains localisés entre le chemin du Foulon et le boulevard Champlain et les réaménager à des fins de parcs publics.

Mettre en valeur les qualités paysagères du littoral et assurer l'intégrité du patrimoine bâti

La mise en valeur du littoral ouest passe par une revalorisation générale du paysage naturel et construit. Des percées visuelles depuis les côtes et les terrains longeant le sommet de la falaise offrent des vues imprenables sur le littoral, qui seront mises en valeur par le sentier du promontoire. Les interventions assureront la préservation et la mise en valeur des panoramas et des perspectives sur le littoral et les berges et, réciproquement, sur les falaises. Elles permettront également la valorisation des composantes paysagères qui caractérisent l'environnement urbain, soit les églises Saint-Michel (Sillery) et Notre-Dame-de-la-Garde, les cimetières-jardins et les grandes propriétés religieuses en haut de la falaise, le cadastre et le patrimoine bâti du Vieux-Cap-Rouge, du Cap-Blanc et du chemin du Foulon. En ce sens, la protection du patrimoine bâti est au nombre des objectifs d'aménagement. •

L'ancienne ligne naturelle de rivage, les parcours anciens et les côtes reliant le plateau au fleuve sont autant d'endroits où l'on peut améliorer le paysage par des plantations d'alignement dont la disposition permettra de préserver et de renforcer la qualité des percées visuelles sur le fleuve.

Pistes d'action

- Intégrer la préoccupation relative au patrimoine naturel et humain dans un éventuel concept d'aménagement du littoral ouest;
- Établir des critères pour assurer le respect des caractéristiques d'ensemble du promontoire (hauteurs maximales pour les nouveaux bâtiments sur le promontoire, protection d'une bande minimale de couvert naturel au sommet et au pied de la falaise, etc.).

Protéger et mettre en valeur les zones du littoral, des rives et de la falaise et accroître le couvert végétal

La minéralisation très importante du littoral, due à la construction de quais, ainsi que l'enrochement de la berge et de l'assise du boulevard Champlain ont grandement contribué à la dégradation du paysage riverain. Une importance accrue sera portée à la restauration des berges du Saint-Laurent et à l'accroissement du couvert végétal le long du littoral, plus particulièrement entre le plan d'eau et la rive. À cet égard, la Ville prévoit collaborer avec le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches pour définir les solutions optimales afin de redonner aux rives, dans la mesure du possible, leur caractère naturel. De plus, plusieurs terrains longeant le littoral présentent un niveau important de contamination et devraient être remis en état.

Allié à la topographie remarquable du cap et de l'escarpement, le couvert forestier de la falaise Québec/Cap-Rouge constitue la toile de fond du paysage fluvial tout en contribuant à contenir l'érosion et à stabiliser les sols. La Ville assurera la protection du couvert boisé de la falaise en balisant notamment les éventuelles constructions au sommet de la falaise, par la préservation d'une bande de verdure et le contrôle des hauteurs. Le document complémentaire prescrit des distances minimales de non-construction à partir du sommet et du pied de la falaise. Enfin, la protection intégrale et la mise en valeur du boisé Irving abritant un écosystème unique et remarquable par son paysage forestier et ses trésors archéologiques sont privilégiées.

Pistes d'action

- Mettre en valeur le boisé Irving et le rendre accessible à la population;
- Aménager des plantations d'alignement dans l'axe du boulevard Champlain;
- Établir des critères de protection des paysages vers la falaise à partir du boulevard Champlain et du haut de celle-ci, vers le fleuve;
- Poursuivre les actions de restauration des berges.

Rendre plus convivial le boulevard Champlain

Le boulevard Champlain est l'un des deux principaux parcours cérémoniels vers la colline Parlementaire. L'aménagement d'un tel parcours doit donc offrir un environnement qui exprime le statut de capitale de la ville et reflète la qualité de vie dont bénéficie la population de Québec. L'axe Champlain constitue également une voie d'accès privilégiée au port de Québec, notamment à la gare maritime Champlain.

La qualité de l'accès au littoral et la mise en valeur du site commandent donc une réflexion sur l'amélioration de cette artère, de manière à sécuriser les piétons et les cyclistes, à valoriser le potentiel paysager du littoral tout en assurant la fluidité des déplacements pour répondre de façon appropriée aux exigences relatives à la desserte routière vers le port.

Pistes d'action

- Prévoir un éclairage, une largeur de voie et des traverses piétonnes appropriées pour rendre plus sécuritaire et convivial le boulevard Champlain;
- Participer aux études que pourrait mener la CCNQ ou d'autres partenaires pour revoir la configuration du boulevard Champlain.

Assurer un équilibre entre la création d'un milieu de vie de qualité, et le développement économique

La mise en valeur du littoral conjuguera économie, paysage, desserte portuaire, qualité de vie et accès public au fleuve et à ses rives. Par ses actions sectorielles, la Ville veut favoriser la cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielle, commerciale, industrielle et récréotouristique. Elle appuie le maintien des activités portuaires au bassin Brown, en contrôlant les impacts qui en découlent sur les autres activités urbaines du secteur. En ce sens, la Ville est favorable à une utilisation accrue du tunnel ferroviaire et privilégie l'utilisation de l'axe Henri-Bourassa pour le camionnage desservant la section est du port de Québec. L'utilisation du tunnel ferroviaire permet d'autre part de détourner la circulation des trains au pied de la falaise et de réduire ainsi les nuisances.

Pistes d'action

- Prendre des ententes avec l'Administration portuaire de Québec et Chemin de fer Québec-Gatineau pciur favoriser une utilisation accrue du tunnel ferroviaire;
- Prendre des ententes avec l'Administration portuaire de Québec afin d'aménager les terrains vacants à proximité du bassin Brown.

5.2.5 Les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

Nommée Kabir Kouba ou « rivière aux mille détours » par les Amérindiens qui furent les premiers à découvrir ses méandres, la rivière Saint-Charles sillonne le territoire de Québec sur plus de trente kilomètres, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Elle traverse un bassin habité par 350 000 personnes, l'un des plus densément peuplés au Québec. Plusieurs tributaires s'y greffent, formant un réseau bleu et vert qui s'étend à l'ensemble de la ville. Ce cours d'eau présente un grand potentiel récréatif, décuplé par la proximité du milieu urbain. Des interventions demeurent toutefois nécessaires pour en permettre l'accès, la valorisation et l'assainissement.

Depuis les années 1960, la mise en valeur et la dépollution de la rivière Saint-Charles font partie des grandes préoccupations de la Ville. Les premiers gestes posés furent la construction de barrages et d'ouvrages d'interception d'eaux usées, d'une promenade de neuf kilomètres et de murets bétonnés. Au fil des ans, la Ville a maintes fois réaffirmé sa volonté de mettre en valeur la rivière Saint-Charles et d'en faire une composante structurante de son territoire. Depuis 1995, elle poursuit un projet majeur de restauration des berges et de dépollution de la rivière par l'installation de bassins de rétention. Elle a aussi entrepris d'aménager un vaste parc linéaire couvrant l'ensemble du corridor de la rivière Saint-Charles ainsi que le tronçon de la rivière du Berger compris entre la rivière Saint-Charles et le parc de Duberger. Ce projet, dont la fin est prévue pour 2008, soulignera le 400e anniversaire de la fondation de Québec.

Un aménagement respectueux de l'environnement naturel

Les aménagements projetés et leur utilisation respecteront les particularités des milieux naturels riverains, qui peuvent être regroupés en deux groupes bien distincts :

- *le premier groupe, dit de « restauration des berges », vise le tronçon de la rivière Saint-Charles compris entre le barrage Joseph-Samson et le pont Scott, dont les berges ont été bétonnées au cours des années 1970. Des travaux de démolition des murs et de restauration des berges sont amorcés depuis 1996. On prévoit y aménager un sentier pédestre continu et une piste multifonctionnelle pour le vélo et le patin à roues alignées;*
- *le second groupe, dit du « parc linéaire en milieu naturel », vise la portion des rivières comprise entre le pont Scott et l'exutoire du lac Saint-Charles. À cet endroit, la fragilité des berges, à l'état naturel, justifie la réalisation d'aménagements légers respectant la capacité de support du milieu. Ainsi, seul un sentier destiné aux amateurs de randonnée pédestre, de raquette ou de ski de fond y est prévu.*

Outre le parachèvement de ce projet majeur, l'un des principaux défis associés à l'aménagement du parc linéaire consiste maintenant à assurer sa pleine intégration au milieu urbain et à favoriser une saine interaction avec les noyaux de services, les lieux d'intérêt et les équipements récréatifs adjacents. Le parc linéaire doit être perçu comme un élément rassembleur dans la ville, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au Vieux-Port.

L'aménagement d'un tel parc constitue une occasion privilégiée d'améliorer la mobilité des personnes et de réunifier les quartiers localisés de part et d'autre des rivières. Il offre également la possibilité de requalifier ou de consolider les milieux adjacents et de revitaliser certains axes ou noyaux commerciaux susceptibles d'être fréquentés par les usagers du parc linéaire. Tout au long du parcours, la Ville souhaite valoriser les espaces récréatifs existants et créer de nouveaux lieux de détente tout en favorisant la consolidation et la mise en valeur des milieux adjacents ainsi que le développement des sites vacants recelant un potentiel d'aménagement ou de développement. Toute nouvelle intervention ou occupation devrait être compatible avec le contexte urbain et la vocation des lieux.

Protéger les milieux naturels sensibles compris dans le corridor des rivières Saint-Charles et du Berger

Les abords des rivières comptent d'importantes zones inondables, notamment à la décharge du lac Saint-Charles et dans les parcs de Duberger et Duberger—Les Saules. Certaines portions des berges des rivières s'avèrent également instables en raison de leur escarpement prononcé. Tout au long du parc linéaire, la Ville veillera à mettre en valeur les écosystèmes riverains et à préserver l'intégrité de ces milieux sensibles en ajustant en conséquence la localisation des aménagements projetés. Des précautions et des mesures doivent aussi être mises en place afin de sensibiliser la population au rôle que jouent les rivières et les milieux boisés et de promouvoir leur attrait écologique.

Pistes d'action

- Poursuivre la restauration des berges de la rivière Saint-Charles et l'installation des bassins de rétention;
- Poursuivre l'aménagement du sentier pédestre dans le parc linéaire en milieu naturel;
- Caractériser les milieux naturels et boisés remarquables adjacents et définir des mesures de protection et de mise en valeur;
- Assurer le maintien de l'intégrité des aménagements fauniques réalisés dans la zone de restauration des berges
- Développer des outils permettant de promouvoir l'attrait écologique du lac Saint-Charles ainsi que des corridors des rivières Saint-Charles et du Berger et de sensibiliser la population à la fragilité de ces milieux naturels.

Améliorer l'accès au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger et en accroître la visibilité

La Ville désire optimiser la vocation récréative du parc linéaire en vue de permettre l'accès aux rivières et de favoriser leur appropriation par la population. À moyen terme, la dépollution du cours d'eau devrait permettre la pratique d'activités nautiques. Par ailleurs, si le parc linéaire est actuellement accessible au printemps, en été et à l'automne, son potentiel hivernal pourrait être développé de manière à permettre aux usagers d'y effectuer, lorsque la topographie le permet, des randonnées de ski de fond ou de raquette.

À ce jour, les rivières Saint-Charles et du Berger demeurent méconnues en raison de leur isolement. Le réaménagement des rives et le prolongement du parc linéaire ne sauraient à eux seuls assurer la pleine réappropriation des rivières par la population. On doit également intervenir de manière à mieux signaler la présence des rivières dans le tissu urbain, en favorisant la création d'ouvertures sur le parc linéaire et en maintenant ou en développant de nouvelles percées visuelles sur les rivières. Des efforts doivent être apportés afin d'améliorer la qualité et l'efficacité de la signalisation, de marquer les portes d'entrée et, lorsque cela est possible, d'accroître l'encadrement public du parc en complétant la trame de rues.

Présentement, le projet de parc linéaire englobe la totalité de la rivière Saint-Charles mais seulement la portion de la rivière du Berger comprise au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. Pour l'instant, cette infrastructure autoroutière empêche en effet le prolongement du corridor récréatif plus au nord. La Ville souhaite néanmoins étudier, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, les moyens permettant de surmonter cet obstacle. Elle pourrait alors envisager la possibilité de prolonger le parc linéaire jusqu'au croisement du boulevard Chauveau, puisqu'elle possède déjà plusieurs terrains adjacents à la rivière à cet endroit.

Pistes d'action

- Concevoir et mettre en place une signalisation et des éléments de mobilier urbain propres au parc linéaire, qui permettront de signaler sa présence;
- Créer des accès piétonniers et des aires de stationnement aux principaux points d'entrée du parc;
- Établir et appliquer des critères visant le maintien et la création de percées visuelles directes sur les rivières lorsque des interventions sont réalisées dans les milieux adjacents au parc linéaire;
- Étudier, en collaboration avec le MTQ, la possibilité d'aménager un passage sous l'autoroute Félix-Leclerc et évaluer la possibilité de prolonger le parc linéaire le long de la rivière du Berger jusqu'au boulevard Chauveau.

Favoriser une saine interaction entre le parc linéaire et les milieux construits adjacents dans une perspective de renforcement de leur potentiel d'attraction mutuel

Le parc linéaire a pour vocation première la récréation de plein air. Mis en réseau avec les principaux espaces et équipements récréatifs ou communautaires, il répondra aux besoins des diverses clientèles en permettant aux résidants de certains quartiers d'accéder à des loisirs et à des services jusqu'alors inaccessibles sans voiture. Le parc linéaire doit aussi être mis en lien avec les éléments d'attraction présents dans les milieux adjacents, contribuant ainsi à accroître leur attrait et leur fréquentation. Pour ce faire, des parcours urbains devront être aménagés de façon distinctive tout en mettant en évidence les accès au parc linéaire depuis les noyaux locaux et les espaces publics adjacents.

En plus de jouer son rôle de réseau vert, le parc linéaire doit être perçu comme un élément rassembleur dans la Ville, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au Vieux-Port. En effet, il constitue une occasion privilégiée d'améliorer la mobilité des personnes et de réunifier les quartiers localisés de part et d'autre des rivières. Pour ce faire, la Ville favorisera la création de liens entre le parc linéaire et les quartiers adjacents, par l'aménagement de parcours urbains désignés et la mise en lien des espaces publics de quartier. Les quartiers localisés de part et d'autre des cours d'eau pourront être réunifiés par l'aménagement de passerelles, de ponts, de voies d'accès, etc. Le parc linéaire et les milieux adjacents devront être dotés d'éléments de mobilier urbain contribuant au confort et à la sécurité des usagers tout en étant compatibles avec la nature du sentier et le caractère des lieux. De même, il importe que le parc linéaire soit accessible depuis l'ensemble du territoire adjacent à une clientèle diversifiée, y compris aux personnes à mobilité réduite lorsque la topographie le permet.

Enfin, la Ville prévoit créer des liens avec les lieux d'intérêt naturel, historique, récréatif ou touristique ponctuant le parcours du parc linéaire. Elle favorisera la mise en réseau des grands corridors naturels de la ville, soit la bordure fluviale, les falaises boisées du plateau urbain et les corridors naturels des cours d'eau, dont les rivières Saint-Charles et du Berger. S'ils sont reliés, ceux-ci sont susceptibles d'unifier les différentes parties, urbaines et non urbaines, du territoire.

Lieux d'intérêt ponctuant le parc linéaire

Le lac Saint-Charles et les marais du Nord

Le secteur Wendake, le vieux Loretteville et le site de la chute Kabir Kouba

Le parc Chauveau

Le parc de l'Escarpement

Les parcs de Duberger et des Saules

Le parc de la rivière du Berger

Le cimetière Saint-Charles et le site de la Maison Jésus-Ouvrier

Le lieu historique national du Canada Cartier-Brébeuf

Le parc Victoria et la pointe aux Lièvres

Le parc de l'Amérique-Latine

La promenade et le marché du Vieux-Port

Pistes d'action

- Poursuivre l'aménagement du parc linéaire et, au besoin, procéder à l'acquisition de propriétés riveraines;
- Établir une stratégie visant la mise en réseau des principaux corridors naturels ou récréatifs de la ville;
- Aménager des liens permettant d'assurer la mise en réseau des parcs et équipements récréatifs et des lieux d'intérêt avec le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger;
- Bonifier les parcs et les équipements récréatifs en bordure du parc linéaire. **Bonifier le**

paysage urbain et consolider les milieux construits adjacents au parc linéaire

Afin d'appuyer les aménagements qu'elle réalisera à l'intérieur du corridor des rivières Saint-Charles et du Berger, la Ville désire mettre en valeur le paysage urbain et les milieux construits adjacents. Elle accordera une attention particulière à la revitalisation et à la mise en valeur des lieux d'intérêt, des axes commerciaux et des noyaux de services locaux susceptibles d'être fréquentés par les usagers du parc linéaire. Enfin, elle souhaite marquer leur

présence et renforcer leur caractère distinctif par des aménagements appropriés. Au besoin, elle favorisera l'ajout de services destinés aux usagers du parc linéaire.

Compte tenu de la diversité des milieux traversés et dans le but d'orienter les interventions qui y seront réalisées, il est apparu opportun de définir des zones d'ambiance. Celles-ci viennent préciser la vocation et le caractère des milieux urbains adjacents aux différentes portions du parc linéaire :

- *la **Zone du lac et des méandres** inclut le lac Saint-Charles ainsi que les zones inondables et milieux humides situés à la décharge du lac, en amont de la prise d'eau Château d'eau. En raison du rôle particulier que joue le lac à titre de principale source d'eau potable de la ville, une attention particulière doit être portée aux activités qui s'effectuent dans les milieux adjacents;*
- *la **Zone de la chute Kabir Kouba** recèle un intérêt patrimonial et culturel particulier associé à la présence du noyau traditionnel de Loretteville, adjacent au vieux Wendake et à la chute Kabir Kouba. La proximité du corridor des Cheminots constitue également une occasion de mettre en lien deux corridors récréatifs;*
- *la **Zone du parc Chauveau** englobe une partie du parc de l'Escarpement ainsi que la totalité du parc Chauveau, un vaste espace vert qui recèle un potentiel récréatif élevé et offre une bonne visibilité sur la rivière Saint-Charles;*
- *la **Zone Duberger—Les Saules** englobe les quartiers Duberger et Les Saules ainsi que les parcs des mêmes noms. Elle constitue le lieu de convergence des rivières Saint-Charles, Lorette et du Berger. Le secteur sud de cette zone se distingue par la forte présence de la fonction industrielle — les parcs industriels Duberger, Frontenac, Saint-Malo et Cardinal —, exception faite de quelques rues résidentielles enclavées. La réalisation du projet de parc linéaire offre la possibilité d'appuyer la consolidation et la mise en valeur de ce quartier de première couronne de banlieue. Elle est aussi une occasion d'améliorer la qualité de vie du milieu et de développer de nouveaux liens dans le secteur;*
- *la **Zone des quartiers centraux** se distingue par la densité d'occupation et la mixité des fonctions. La restauration des berges est une occasion d'accroître l'attrait des quartiers centraux.*

Dans un même ordre d'idées, l'aménagement du parc linéaire constitue une occasion de consolider le développement des milieux construits adjacents et, dans certains cas, de requalifier certains axes commerciaux. La Ville souhaite confirmer ou réviser l'affectation du sol pour l'ensemble des espaces vacants voisins du parc linéaire. Dans certains cas, elle privilégiera le développement des terrains vacants en fonction des zones d'ambiance auxquelles ils appartiennent et de leur potentiel respectif. Dans d'autres cas, elle favorisera leur intégration au parc linéaire en leur donnant une vocation récréative ou de conservation naturelle.

Enfin, elle devra évaluer la possibilité de requalifier certains sites en favorisant un changement d'usage progressif, la transformation ou le recyclage de bâtiments existants de manière à revaloriser leur aspect et à assurer leur compatibilité avec la zone d'ambiance dans laquelle ils s'insèrent. De manière plus spécifique, la Ville veillera à favoriser la consolidation et la revalorisation des principaux axes de circulation adjacents au parc linéaire, dont les boulevards Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre.

Pistes d'action

- Établir des critères d'aménagement applicables aux interventions dans les milieux adjacents au parc linéaire;
- Réaliser une planification détaillée pour les milieux adjacents au parc linéaire compris dans les zones Duberger—Les Saules et des quartiers centraux de manière à englober notamment le secteur de la pointe aux Lièvres et les axes Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre; évaluer la possibilité de les doter d'un programme particulier d'urbanisme;
- Modifier la réglementation pour soutenir la valorisation et la consolidation des milieux adjacents au parc;
- Définir les priorités d'intervention, d'aménagement ou de développement dans les milieux adjacents.

5.2.6 L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière

Vision 2020 du Plan stratégique

« Québec est une ville fluviale, traversée par de multiples cours d'eau. j...] Ils sont nombreux à se balader le long. du fleuve, entre la chute Montmorency et le marais Léon-Provancher ou à fréquenter la plage de la baie de Beauport, celle de l'anse au Foulon ou encore la plage Jacques-Cartier.»

Ce secteur particulier de planification s'étend depuis la zone industrielle de la Canardière, à l'ouest, jusqu'au parc de la Chute-Montmorency, à l'est. 11 longe le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne. Ce vaste corridor urbain occupe une position stratégique puisqu'il constitue la porte d'entrée est de la ville et établit un lien de transit est-ouest entre le centre-ville et la porte d'entrée est principale du territoire. Le projet de requalification de l'axe revêt une importance stratégique pour la Ville puisqu'il constitue un levier de développement économique, social et urbain pour les quartiers qu'il traverse. La revitalisation des grands axes et du milieu urbain adjacent, le renforcement de l'activité économique de même que l'accès au littoral sont les grands objectifs ciblés par ce vaste projet.

Le paysage urbain du corridor Maizerets-Montmorency subit aujourd'hui les conséquences des transformations majeures de la structure urbaine de l'est de la ville, depuis les années 1970. La construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency a entraîné une déstructuration graduelle du milieu, qui se caractérise aujourd'hui par la prédominance du réseau routier, par un tissu industriel et commercial affaibli, une végétation quasi inexistante et des aménagements déficients. Le fleuve agit comme toile de fond, sans lien avec l'environnement urbain, puisque aucun aménagement ne favorise le contact avec la rive.

Le boulevard des Capucins et le chemin de la Canardière, axes stratégiques unissant le centre-ville au secteur est de la ville, présentent également une activité économique peu dynamique et d'importantes lacunes en matière de design urbain. La présence de l'incinérateur, de l'usine Stadacona, d'une cour de triage et d'un parc industriel nécessitant des efforts de consolidation rendent difficile la cohabitation harmonieuse avec les autres fonctions urbaines, d'où un affaiblissement marqué de l'activité commerciale de cette zone et la quasi-absence de fonctions résidentielles en bordure de ces axes.

Tout comme dans sa portion ouest, la bordure fluviale ajoute une très grande plus-value à l'espace urbain. La Ville veut conserver et mettre en valeur les panoramas sur le littoral, permettre au plus grand nombre d'en bénéficier et faciliter l'accès aux rives du fleuve. De plus, le réaménagement du chemin de la Canardière et de l'axe Maizerets-Montmorency permettra de revitaliser une zone urbaine déstructurée, de consolider la fonction commerciale, d'accroître la densité résidentielle, de revitaliser le bâti existant, de protéger l'environnement naturel et d'améliorer le paysage urbain dans son ensemble.

Renforcer l'activité économique et accroître l'offre résidentielle dans l'est de la ville en développant un centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville

La proximité du centre-ville, la localisation centrale de l'axe D'Estimauville, la présence d'institutions reconnues, la densité urbaine, ainsi que la proximité d'activités récréotouristiques à caractère régional représentent autant d'atouts sur lesquels la Ville a choisi de miser pour développer un centre majeur d'activités dans ce secteur, complémentaire au centre-ville.

La Ville veut stimuler le développement économique dans l'est de la ville, tout en rendant possible la coexistence entre les différentes fonctions urbaines, qu'elles soient commerciales, résidentielles, institutionnelles ou récréatives. En ce sens, le projet de requalification visera à réduire les nuisances entre des fonctions moins compatibles. Les atouts en place seront mis à profit dans le développement d'un centre majeur d'activités. Outre la concentration de nouveaux espaces à bureaux, la Ville souhaite accroître et diversifier l'offre résidentielle de ce secteur.

Puisque les déplacements piétons et par transport en commun y sont très importants, le réaménagement du secteur D'Estimauville donnera une place plus grande aux piétons par l'élargissement des trottoirs, l'ajout de mobilier urbain, la création d'une place publique centrale et le déplacement de l'actuel terminus d'autobus au coeur de cette zone d'activité.

Piste d'action :

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme **(PPU)** pour le secteur D'Estimauville.

Consolider les secteurs contigus à l'axe Maizerets-Montmorency et à la zone des Capucins/de la Canardière et minimiser les impacts des activités industrialo-commerciales

La revitalisation de ce vaste corridor urbain s'inscrit dans le cadre des orientations gouvernementales visant à privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et à donner priorité à la revitalisation des quartiers anciens. Dans cette optique, la Ville veut aménager des milieux de vie de qualité pour la population des quartiers résidentiels adjacents en consolidant le milieu bâti, par le recyclage des terrains et bâtiments désaffectés et en favorisant la compatibilité et la diversité des fonctions urbaines.

La présence d'une population bénéficiant des services du Centre hospitalier Robert-Giffard dans les quartiers de Maizerets et de Giffard sera prise en compte dans la construction de nouveaux logements, l'aménagement des lieux publics et la consolidation de la fonction commerciale.

L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière accueillent des activités qui nuisent au milieu telles que les activités industrielles, le site municipal du dépôt de neiges usées et l'entreposage de wagons. Leur relocalisation est nettement souhaitable. La Ville reconnaît néanmoins la présence des activités industrialo-commerciales du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne, implantées dans ces quartiers depuis de nombreuses années. Elle favorise le maintien et la revitalisation de la zone industrielle de la Canardière en privilégiant une zone tampon en bordure du boulevard des Capucins et du chemin de la Canardière afin de concilier qualité de vie et maintien de fonctions peu compatibles avec des fonctions résidentielles. Enfin, des aménagements appropriés permettront d'atténuer la présence de la voie ferrée et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. La requalification du secteur de l'ancienne cimenterie est un enjeu de taille dans la revitalisation du boulevard Sainte-Anne puisque le potentiel de développement y est considérable. La Ville entrevoit pour ce site un développement mixte (résidentiel et commercial).

Les critères d'aménagement du site de l'ancienne cimenterie sont les suivants :

- *Définir de nouvelles vocations non contraignantes pour le voisinage et promouvoir leur développement;*
- *Insérer de manière harmonieuse et progressive les nouveaux usages en prévoyant, le cas échéant, des mesures d'atténuation pour les quartiers résidentiels limitrophes;*
- *Assurer une intégration avec le tissu urbain du quartier en retissant la trame urbaine et en privilégiant l'implantation de bâtiments s'harmonisant au gabarit des constructions existantes;*
- *Préserver et mettre en valeur les percées visuelles vers le fleuve, l'île d'Orléans et la Haute-Ville;*
- *Tenir compte des potentiels et contraintes des terrains et de leur environnement, notamment des pentes;*
- *Restaurer les zones de talus et de pentes;*
- *Atténuer l'impact lié aux activités ferroviaires en prévoyant notamment une interface entre le développement projeté et l'emprise ferroviaire;*
- *Atténuer les nuisances relatives aux bruits causés par la circulation sur l'autoroute en prévoyant des aménagements appropriés;*
- *Donner aux futures constructions une façade sur le boulevard Sainte-Anne;*
- *prévoir la localisation d'espaces verts et de liens verts tels que des sentiers piétonniers.*

Pistes d'action

- Appliquer les programmes de rénovation résidentielle dans les quartiers contigus à l'axe Maizerets-Montmorency et à la zone des Capucins/de la Canardière;
- Prévoir diverses mesures pour favoriser la relocalisation des entreprises industrielles le long du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne;
- Appliquer des dispositions réglementaires limitant les agrandissements des entreprises industrialo-commerciales le long du boulevard Sainte-Anne et du chemin de la Canardière;
- Consolider l'aménagement et le développement de la zone industrielle de la Canardière;
- Réaménager le secteur de l'ancienne cimenterie à des fins résidentielles, en y prévoyant une diversité d'habitations, de concert avec les divers partenaires privés et publics, et une zone réservée à des fins récréatives;
- Compléter l'inventaire et l'analyse des réalités des différents secteurs.

Mettre en valeur le potentiel récréotouristique de l'axe Maizerets-Montmorency dans le respect des qualités environnementales de ce secteur et favoriser l'accès au littoral

Localisées dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville et au coeur du tissu urbain, la baie de Beauport et ses battures constituent une porte ouverte sur le fleuve Saint-Laurent, offrant une vue panoramique exceptionnelle. À proximité du site, le domaine de Maizerets, l'Arboretum, la galerie historique Lucienne-Maheux au Centre hospitalier Robert-Giffard, la ferme SMA et le parc Bardy sont des atouts indéniables pour le développement d'une offre récréotouristique dans ce secteur. La Ville entend bonifier les liens entre ces espaces verts et sites d'intérêt pour, d'une part, faciliter et sécuriser l'accessibilité depuis les secteurs résidentiels adjacents et, d'autre part, y développer un pôle récréotouristique.

Consciente des retombées économiques majeures des activités du port, la Ville travaillera, de concert avec les autorités portuaires, à développer un concept intégré pour la baie de Beauport, en prenant en compte les objectifs de développement de l'Administration portuaire de Québec. La Ville souhaite également associer à cette démarche tous les intervenants concernés par la mise en valeur du site à des fins de conservation et de protection du littoral ou à des fins récréatives. Puisque ce site possède des caractéristiques environnementales d'intérêt, la capacité d'accueil sera établie en tenant compte de la fragilité du milieu.

La barrière créée par l'autoroute et la voie ferrée gêne l'accès physique au fleuve. L'aménagement d'un lien routier dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville facilitera l'accès aux battures et à la baie de Beauport.

La Ville reconnaît le parc de la Chute-Montmorency en tant que pôle récréotouristique régional majeur. La conservation, l'amélioration, le déplacement ou l'ajout de certaines fonctions sont anticipés au cours des prochaines années. Les interventions prévues par la Société des établissements de plein air du Québec, gestionnaire du site, devraient porter sur le secteur du pied de la chute, le manoir Montmorency et l'aménagement de la zone environnante. La Ville veut contribuer au développement du site.

À l'instar des grands principes directeurs de développement de la SEPAQ, la Ville définit les objectifs d'aménagement du parc de la Chute-Montmorency suivants :

- *Améliorer l'accessibilité à la chute en privilégiant l'accès principal au pied de celle-ci;*
- *Privilégier le contact visuel avec la chute et favoriser le contact physique avec l'eau;*
- *Mieux intégrer le pied de la chute dans son environnement, èn limitant les barrières visuelles et physiques;*
- *Marquer l'entrée est de la ville pour les usagers de la route et du réseau cyclable;*
- *Créer des liens visuels, piétons et cyclables entre les différents éléments du secteur, soit le quartier, l'étang de la Côte, le parc et le fleuve;*
- *Mettre en valeur le site en toute saison tout en mettant à profit son caractère historique.*

Pistes d'action

- Aménager une voie d'accès véhiculaire, piétonne et cyclable vers la baie de Beauport dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville;
- Déterminer d'autres zones potentielles pour l'aménagement d'accès au littoral;
- Élaborer et mettre en oeuvre un plan d'aménagement pour la zone récréotouristique de la baie de Beauport;
- Prévoir un réseau piéton reliant les différents sites d'intérêt dans la planification du secteur D'Estimauville;
- Participer à la planification du développement du parc de la Chute-Montmorency en collaboration avec la SEPAQ;
- Relier le réseau cyclable du littoral aux autres sites d'intérêt du secteur D'Estimauville.

Requalifier et densifier le chemin de la Canardière, l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency

La construction des deux autoroutes bordant l'axe Maizerets-Montmorency a bouleversé les habitudes de circulation, entraînant par le fait même une dévitalisation de l'activité commerciale le long du chemin de la Canardière, du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue D'Estimauville. Pour pallier les effets du dédoublement des axes de pénétration est-ouest vers le centre-ville, la Ville veut procéder graduellement à la requalification des grands axes urbains de ce secteur en redéfinissant leur vocation, en lien avec le milieu urbain adjacent. Selon la stratégie de consolidation du territoire privilégiée par la Ville, la densification de ces axes permettra d'accroître l'offre résidentielle par le recyclage de terrains et de bâtiments vacants ou vétustes et par les projets d'insertion.

En matière de design urbain, la convivialité de la rue en tant qu'espace public sera accrue par l'ajout de mobilier urbain, un éclairage approprié et des aménagements qui favorisent le sentiment de sécurité. Dans le but d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, les déplacements piétons seront sécurisés en bordure de ces axes de circulation, plus particulièrement sur l'avenue D'Estimauville, sur le boulevard Henri-Bourassa et à la jonction entre le boulevard des Capucins et le chemin de la Canardière où la voie ferrée crée une barrière importante. En raison de la proximité de grandes institutions telles que l'hôpital de l'Enfant-Jésus, le centre hospitalier Robert-Giffard et le cégep de Limoilou, ces secteurs sont très fréquentés par les piétons et constituent des carrefours importants de transport en commun. La place centrale localisée au coeur du secteur D'Estimauville constituera à la fois un lieu de détente, un espace vert et un noeud de transport en commun. Le rôle structurant du transport en commun dans l'est de la ville sera renforcé en déplaçant le terminus actuel au coeur de cette place, soit à l'angle de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Enfin, le couvert végétal le long de ces axes sera accru par des plantations d'alignement.

Faisant le lien entre le centre-ville et le centre majeur d'activités projeté à l'angle de l'avenue D'Estimauville, le boulevard des Capucins est voué à devenir une artère de transit importante. Les fonctions institutionnelles présentes dans ce secteur, soit le cégep de Limoilou et les propriétés institutionnelles du côté ouest de l'artère, constituent une avenue de développement intéressante. La proximité du centre-ville justifierait également l'implantation de services complémentaires aux entreprises du centre d'affaires de la Basse-Ville. Enfin, l'amélioration de l'interface est du boulevard des Capucins est souhaitable, de manière à favoriser la continuité du bâti pour former un écran tampon entre la zone industrielle de la Canardière et les autres fonctions urbaines des secteurs résidentiels limitrophes.

À plus long terme, la transformation du caractère autoroutier de l'autoroute Dufferin-Montmorency en un boulevard urbain adapté à tous les utilisateurs permettra l'accès au fleuve, la restauration des berges et le développement des terrains riverains. De nombreuses études seront toutefois nécessaires afin de définir les impacts d'un projet de restructuration urbaine d'une telle envergure.

Pistes d'action

- Élaborer un concept de mise en valeur du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne;
- Reconfigurer l'intersection du boulevard des Capucins et du chemin de la Canardière afin de la rendre plus conviviale pour les piétons;

- Participer aux études que pourrait mener la CCNQ ou d'autres partenaires pour requalifier l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- Procéder à des plantations d'alignement le long des grands axes.

Protéger les ressources naturelles ainsi que les milieux sensibles et mettre en valeur les zones d'intérêt écologique et patrimonial

Malgré les enrochements massifs et les zones d'érosion engendrées par la construction de l'autoroute et le développement industriel au cours des trente dernières années, les battures longeant le littoral constituent encore aujourd'hui un milieu naturel riche et unique pour sa flore et sa faune. Par la mise en valeur du littoral est, la Ville veut favoriser l'accès au fleuve et remettre à l'état naturel la bordure fluviale afin de préserver la diversité biologique du milieu, en collaboration avec le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches. La valorisation du secteur de l'étang de la Côte sera intégrée à ces efforts, dans une optique de développement récréotouristique, en continuité avec la baie de Beauport et le parc de la Chute-Montmorency.

La rivière Beauport, située dans l'axe François-De Laval, est un élément d'attrait du paysage mais a subi des travaux de remblayage importants à son exutoire. Elle est peu accessible visuellement et physiquement, sauf depuis la piste cyclable. La Ville veut accroître son accessibilité et la mettre en valeur par des aménagements urbains tels qu'une passerelle, des plantations appropriées ou l'ajout d'un élément signalétique. Ce segment est aussi reconnu comme porte d'entrée principale vers l'arrondissement historique de Beauport.

Les quartiers anciens qui bordent les principales artères de ce secteur ont conservé une partie de leurs richesses patrimoniales, demeurées intactes dans certains cas, plus particulièrement dans le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency et l'ancien secteur Everell. Consciente de la fragilité de ce patrimoine, la Ville privilégie la conservation et la valorisation des particularités historiques de certaines zones, telles que la typologie des bâtiments, l'étroitesse des rues et la trame en damier.

Pistes d'action

- Restaurer graduellement les berges du littoral et contrôler l'érosion;
- Élaborer un projet de mise en valeur du secteur de l'étang de la Côte;
- Appliquer des mesures concrètes d'intervention et de protection des beaux spécimens d'arbres identifiés le long de l'axe Maizerets-Montmorency et de la zone des Capucins/de la Canardière.

5.2.7 Le Vieux-Cap-Rouge

Premier lieu de la tentative d'établissement français d'Amérique de 1541 à 1543, le Vieux-Cap-Rouge présente un caractère historique et des attraits qui justifient une attention particulière.

En plus de son église et de son tracel, un ouvrage unique au Canada érigé au début du siècle dernier, le Vieux-Cap-Rouge compte près d'une centaine de bâtiments d'intérêt patrimonial, pour la plupart localisés en bordure des rues Provencher et Saint-Félix. Ce secteur recèle également un potentiel archéologique très important. Ces richesses doivent être protégées et mises en valeur.

La Ville entend maintenir des efforts particuliers pour assurer la qualité des interventions et de l'architecture dans ce secteur et pour bonifier l'environnement urbain par des aménagements appropriés. Les rues Saint-Félix et Provancher, deux artères commerciales traditionnelles, ont également besoin d'être revitalisées.

Le fleuve, la zone soumise aux marées, la rivière et les boisés riverains abritent une faune et une flore très diversifiées. Malgré son urbanisation et la richesse de son histoire, Cap-Rouge a conservé une bonne partie de son patrimoine naturel. Ces milieux fragiles doivent faire l'objet de mesures de protection afin d'en préserver la qualité et d'en assurer la pérennité. Les boisés riverains de la rivière du Cap Rouge sont mal adaptés à un achalandage accru. Des travaux de restauration et de mise en valeur sont nécessaires dans une optique de revitalisation.

Les aménagements réalisés dans le secteur du Parc nautique de Cap-Rouge, qui donnent accès à la plage Jacques-Cartier, ont redynamisé un secteur qui s'était considérablement détérioré avec les années. En plus de l'aménagement de la plage Jacques-Cartier, de nouveaux aménagements doivent être réalisés dans le cadre de la mise en valeur des paysages du littoral et des abords de la rivière du Cap Rouge. Ces interventions font partie des priorités établies par la Ville.

Consolider et valoriser le Vieux-Cap-Rouge tout en précisant la vocation de ce secteur

La consolidation du Vieux-Cap-Rouge requiert une vision globale de son aménagement et de son développement. Les interventions doivent permettre la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales du Vieux-Cap-Rouge tout en contribuant à dynamiser ce milieu et à préciser sa vocation.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour le secteur du Vieux-Cap-Rouge et doter ce territoire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.8 Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg

Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg est délimité au nord par le boulevard Mathieu, au sud par la 69e Rue Est et à l'est par les propriétés qui ont un front sur le boulevard Henri-Bourassa. Du côté ouest, ses limites sont établies de manière à inclure les propriétés commerciales bordant la lre Avenue ainsi que l'arrondissement historique (le Trait-Carré). Sa situation géographique, en plein coeur du territoire, constitue un atout dans l'organisation de l'arrondissement. En effet, ce noyau central répond aux attentes des résidants qui, à quelques pas des milieux résidentiels, ont facilement accès à des services de proximité, au transport en commun et à des équipements de loisirs.

L'activité commerciale, concentrée autour du centre commercial Carrefour Charlesbourg, forme un noyau attractif dont le rayonnement n'excède toutefois pas le territoire de l'arrondissement. Afin d'en renforcer le dynamisme, la Ville privilégie une stratégie de développement commercial adaptée au caractère résidentiel de Charlesbourg et se distinguant des créneaux associés aux secteurs de grandes surfaces. Par ailleurs, en raison de son caractère historique et de la présence d'activités culturelles, le Trait-Carré recèle un potentiel récréotouristique que la Ville souhaite mettre à profit.

La fonction résidentielle demeure l'activité prédominante à l'intérieur du centre de Charlesbourg et elle doit le rester puisqu'elle est essentielle à la vitalité du milieu. Une certaine densification peut être envisagée par l'ajout de résidences sur les terrains vacants ou sous-utilisés le long des principaux axes, mais elle doit s'effectuer dans le respect des milieux résidentiels existants. Enfin, la Ville souhaite poursuivre ses efforts pour accroître la convivialité de ce secteur et le mettre en valeur.

La partie centrale de l'arrondissement a déjà fait l'objet d'exercices de planification par le passé puisqu'un programme particulier d'urbanisme (PPU) a été adopté dès 1986 puis révisé en 1994.

Objectifs généraux du PPU adopté en 1994 pour l'ancien centre-ville de Charlesbourg

- *Favoriser l'émergence d'un véritable pôle commercial;*
- *Mettre en valeur le potentiel culturel, communautaire et récréotouristique du Trait-Carré;*
- *Rehausser l'image du secteur par l'amélioration de l'environnement urbain;*
- *Considérer la fonction résidentielle comme un soutien indispensable à la vitalité du milieu.*

Mettre en valeur et dynamiser le centre de l'arrondissement de Charlesbourg en assurant une saine cohabitation et un bon équilibre entre les différentes fonctions urbaines

Ces objectifs généraux énoncés au PPU de 1994 demeurent encore valables aujourd'hui, mais cet outil de planification doit être actualisé. En identifiant le centre de l'arrondissement de Charlesbourg comme secteur particulier de planification, la Ville s'engage à poursuivre les efforts entrepris par le passé et à réviser l'ensemble des orientations applicables à ce territoire.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée permettant de mettre à jour les orientations concernant ce secteur et le doter d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.9 Les sablières de Beauport

Localisées dans la partie est du territoire de l'arrondissement de Beauport et plus précisément à l'est du boulevard Raymond, au nord du camping de Beauport et à l'ouest de la rivière Montmorency, les sablières de Beauport couvrent une superficie de plus de 150 hectares. Ces sites d'extraction dont l'exploitation sera abandonnée à court terme nécessiteront la réalisation d'un plan de restauration du site. À cet égard, ce vaste territoire devra faire l'objet d'études et d'analyses spécifiques en vue de l'utilisation de ces terrains à d'autres fins, notamment afin d'évaluer le potentiel de conversion de ces terrains à d'autres fins.

Par ailleurs, ce territoire devra également faire l'objet d'une analyse spécifique sur le plan environnemental puisque l'on y trouve des milieux humides et les abords de la rivière Montmorency.

Conformément aux orientations énoncées dans le PDAD, il importera que les études et analyses prennent en compte les grands objectifs suivants :

- *protéger et mettre en valeur les territoires présentant des intérêts d'ordre écologique;*
- *protéger et mettre en valeur les abords des cours d'eau;*
- *renforcer la vocation touristique du secteur de la rivière et des chutes Montmorency.*

En désignant ce territoire comme secteur particulier de planification, la Ville confirme ses intentions et vise l'atteinte de l'objectif suivant :

Planifier l'avenir des sites en fin d'exploitation ou en voie de le devenir.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour le secteur des sablières de Beauport et évaluer l'opportunité de doter ce territoire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.10 L'axe Pierre-Bertrand

Compris entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Saint-Joseph, le boulevard Pierre-Bertrand recèle de multiples enjeux qui varient en fonction des milieux traversés. En effet, ce corridor urbain se subdivise en cinq tronçons présentant des caractéristiques et des problématiques distinctes. Ces tronçons sont délimités comme suit :

- du boulevard Wilfrid-Hamel à l'emprise ferroviaire du Canadien National (CN) : on retrouve à cet endroit des commerces et des services de proximité, incluant le Bureau de l'arrondissement des Rivières, côtoyant une fonction résidentielle très présente. Cet axe mixte, qui dessert les milieux résidentiels compris dans la plus vieille portion du quartier Vanier, requiert des efforts de consolidation et de mise en valeur.
- de l'emprise ferroviaire du CN à l'emprise de transport d'énergie : bordé par le parc industriel Cardinal du côté ouest et par les arrières cours de résidences du côté est, ce tronçon présente des problèmes liés à la compatibilité des fonctions, à l'interface déficiente entre les propriétés résidentielles et l'emprise du boulevard, au faible encadrement bâti ainsi qu'à la qualité des aménagements et du paysage urbain. En l'absence d'aménagements appropriés, ce tronçon n'est ni sécuritaire, ni convivial pour les piétons et cyclistes.
- de l'emprise de transport d'énergie à l'autoroute Félix-Leclerc : essentiellement bordé par des commerces de destination, ce secteur requiert des efforts de consolidation et de mise en valeur. L'aménagement urbain et le couvert végétal doivent faire l'objet d'améliorations significatives. Les conditions des piétons et des cyclistes doivent là aussi être améliorées. Sur les propriétés privées, les aires pavées occupent une place prépondérante, l'implantation des immeubles ne contribue pas à un encadrement bâti optimal et les aménagements paysagers sont insuffisants.
- de l'autoroute Félix-Leclerc au boulevard Lebourgneuf : ce tronçon recèle un potentiel de redéveloppement associé à la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf. Tel qu'énoncé pour le secteur particulier de planification de Lebourgneuf, les terrains bordant l'axe Pierre-Bertrand — dont ceux du ministère des Transports du Québec (MTQ) — mériteraient un changement graduel de vocation afin de tirer profit du potentiel du secteur.
- du boulevard Lebourgneuf au boulevard Saint-Joseph : cette portion du boulevard doit faire l'objet d'une réfection et d'un réaménagement complets. Plusieurs terrains sont encore vacants de part et d'autre de son emprise. Considérant le flux de circulation important que supporte cet axe et le passage fréquent de camions en direction de la zone industrielle des Carrières, il importe de planifier avec précaution l'utilisation future de ces terrains.

En désignant l'axe Pierre-Bertrand comme secteur particulier de planification, la Ville vise l'atteinte de l'objectif suivant :

Consolider, mettre en valeur et améliorer la convivialité de l'axe Pierre-Bertrand

En plus d'être une importante voie de circulation, le boulevard Pierre-Bertrand fait également partie des axes de consolidation identifiés à la carte 1 de la structure urbaine. Son emprise, jusqu'à tout dernièrement sous la juridiction du MTQ, a été récemment cédée à la Ville qui souhaite planifier sa restructuration et son réaménagement de manière globale.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour l'axe Pierre-Bertrand et ses milieux adjacents afin d'en assurer la consolidation, la mise en valeur et de le rendre plus convivial pour les usagers et les résidants du secteur.

6. La mise en oeuvre du plan directeur d'aménagement et de développement

6. LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

6.1 Les grandes orientations d'aménagement du territoire

Le chapitre des outils du PDAD constitue la transposition normative des choix d'aménagement et de développement privilégiés par la Ville sur son territoire en regard des grandes orientations qui sont les suivantes :

- Protéger, mettre en valeur et développer des environnements naturels et urbains de qualité;
- Développer des milieux de vie favorisant le bien-être, la diversité et la croissance de la population;
- Favoriser le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire;
- Soutenir le développement d'une économie diversifiée respectant les ressources et le potentiel du territoire.

Des normes spécifiques sont en conséquence établies en regard des champs d'intervention suivants :

- La détermination des grandes affectations du sol (section 6.2);
- Les affectations du sol (section 6.3);
- Le plan d'affectation des sols (section 6.4);
- Les densités d'occupation (section 6.5);
- Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport (section 6.6);
- Les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme ou de plans d'aménagement d'ensemble (section 6.7);
- La limite maximale d'urbanisation (section 6.8);
- Le document complémentaire (section 6.9).

6.2 Les grandes affectations du sol

L'attribution, à un territoire donné, d'une grande affectation du sol répond aux objectifs découlant des grandes orientations d'aménagement établies à la section 2.1.2. Celle-ci prend également en considération les acquis de certains milieux déjà bâtis ainsi que les impératifs de développement et de conservation préconisés par la Ville.

Quatorze catégories distinctes de grandes affectations du sol, dont certaines sont divisées en plusieurs sous-catégories sont ainsi déterminées Le tableau suivant établit lesdites catégories et sous-catégories :

Tableau 3 : Catégories et sous-catégories d'affectation du sol

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	
CATÉGORIE	SOUS-CATÉGORIE
1. Résidentielle urbaine (Ru)	Aucune
2. Résidentielle rurale (Rr)	Aucune
3. Commerce de détail et services urbain (CD/Su)	Aucune
4. Commerce de détail et services rural (CD/Sr)	Aucune
5. Mixte (M)	Aucune
6. Centre-Ville (CV)	Aucune
7. Centre majeur d'activités (CMA)	Aucune
8. Centre de commerces et de services (CCS)	Aucune
9. Industrie (I)	1. Commerce et industrie à faible contrainte 2. Commerce et industrie à contrainte modérée 3. Commerce et industrie à contrainte élevée 4. Industrie extractive
10. Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)	1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale 2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier
11. Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)	1. Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien; 2. Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux; 3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles; 4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées; 5. Poste majeur de transformation d'électricité.
12. Récréation, par cet espace vert (PEV)	Aucune
13. Conservation naturelle (CN)	Aucune
14. Agroforestière (AF)	1. Exploitation de fermes sans élevage; 2. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs; 3. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs; 4. Préservation et exploitation de la forêt.

Les grandes affectations du sol déterminent les activités dominantes prévues et autorisées pour l'ensemble du territoire municipal. Des valeurs minimales ou maximales de densités d'occupation telles que définies à la section 5.5 viennent compléter ces grandes affectations du sol. Ces normes constituent les balises à partir desquelles les usages et densités d'occupation seront formellement établis à la réglementation de zonage et de lotissement

Les grandes affectations du sol se limitent à celles pour lesquelles la Ville a défini des objectifs précis d'aménagement et de développement. Certains usages ne sont pas visés par les affectations autorisées par les grandes affectations du sol. **Ils** pourront donc être autorisés sur tout le territoire municipal par la réglementation de zonage. Le document complémentaire formule néanmoins certaines normes et des critères à respecter pour l'implantation de certains usages.

Les grandes affectations établissent des affectations du sol qui définissent les usages principaux qui pourront être autorisés dans les aires identifiées au plan d'affectation. Les usages complémentaires ne relèvent que des règlements de zonage.

Les grandes affectations du territoire se définissent comme suit :

6.2.1 La grande affectation Résidentielle — urbaine (Ru)

Cette grande affectation réfère à l'usage résidentiel que l'on retrouve généralement dans les milieux urbanisés. Par une telle grande affectation, la Ville poursuit des objectifs de consolidation des milieux habités existants ou projetés, tout en favorisant le maintien et le développement d'habitats humains durables et de qualité.

Cette grande affectation détermine l'affectation habitation comme dominante. **D'autres** affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.2 La grande affectation Résidentielle — rurale (Rr)

~~Cette grande affectation vient répondre aux orientations d'aménagement et de développement de la Ville visant le contrôle~~ des usages à caractère urbain dans les secteurs agricoles et forestiers du territoire. De tels contrôles assurent la protection et l'intégrité de ces milieux.

Cette grande affectation détermine l'affectation habitation comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.3 La grande affectation Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)

Cette grande affectation réfère aux usages commerciaux et de service qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises.

Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

La détermination de cette grande affectation permet à la Ville de mettre en oeuvre ses objectifs de consolidation et renforcement des secteurs urbains existants.

6.2.4 La grande affectation Commerce de détail et services — rural (CD/Sr)

Cette grande affectation vient répondre aux objectifs poursuivis par la Ville en matière de contrôle des usages à caractère urbain en milieux agricoles et forestiers. La limitation des usages commerciaux et de service dans ces milieux favorise la consolidation et l'intégrité des territoires agricoles et forestiers présents sur le territoire.

Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées

6.2.5 La grande affectation Mixte (M)

Cette grande affectation vise à encourager la diversité des usages implantés dans certains secteurs, mais a également comme but de matérialiser une orientation d'aménagement prioritaire. Le plan d'affection prévoit une grande affectation Mixte, à cet effet. Désireuse de favoriser une mixité équilibrée des fonctions aux endroits permettant une plus grande convivialité des milieux et dans le but de favoriser le développement d'une qualité de vie urbaine tentant de minimiser les déplacements motorisés, la Ville identifie, à des endroits précis, cette affectation Mixte. Celle-ci est destinée à être utilisée aux endroits déjà urbanisés ou aux endroits où de telles opportunités viennent renforcer les services publics et la qualité de vie offerte à la population.

Différentes affectations du sol peuvent être autorisées sans dominance particulière par la grande affectation Mixte.

6.2.6 Les grandes affectations Centre-Ville (CV), Centre majeur d'activités (CMA), Centre de commerces et de services (CCS)

Ces grandes affectations traduisent et mettent en oeuvre les orientations de la Ville en ce qui a trait à la mixité des usages et à la consolidation du territoire. L'existence et la valorisation de ces grandes affectations contribuent au développement de milieux de vie de qualité, conviviaux et accessibles par des moyens de transport autres qu'exclusivement reliés à l'automobile.

En établissant les grandes affectations Centre-ville, Centre majeur d'activités et Centre de commerces et de services, le plan d'affectation du sol précise la localisation et l'étendue des territoires s'identifiant aux éléments de centralité définis à la structure urbaine recherchée pour le territoire de la ville

Différentes affectations du sol peuvent être autorisés sans dominance particulière par ces grandes affectations du sol.

6.2.7 La grande affectation Industrie (I)

La grande affectation Industrie répond aux orientations privilégiées par la Ville en matière de développement économique. La présence d'usages à caractère industriel peut générer des impacts et des risques associés à la sécurité, à la quiétude des citoyens et à la qualité de l'environnement. La Ville préconise donc une gestion responsable des espaces à vocation industrielle.

Cette grande affectation détermine les affectations industrielles comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Quatre sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues. Celles-ci traduisent une gradation des usages autorisés selon les différents niveaux de contraintes ou d'impacts sur l'environnement. Ces sous-catégories sont les suivantes :

I. Commerce et industrie à faible contrainte;
2. Commerce et industrie à contrainte modérée;
3. Commerce et industrie à contrainte élevée;
4. Industrie extractive.

6.2.8 La grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)

Cette grande affectation répond aux orientations d'aménagement privilégiées en matière de renforcement de l'armature urbaine ainsi que de maintien, d'amélioration de la qualité de vie offerte à travers les milieux urbains.

Cette grande affectation regroupe les usages à caractère public, communautaire ou institutionnel dispensés aux fins de services à la communauté et aux individus dans les domaines de l'éducation, de la santé, du bien-être et des institutions carcérales. Cette grande affectation réfère également à certains usages ou infrastructures associés à des équipements dont l'implantation sur le territoire génère des impacts majeurs.

Cette grande affectation détermine l'affectation Publique, institutionnelle et communautaire comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Deux sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale;
2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier.

6.2.9 La grande affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)

Cette grande affectation est créée afin de tenir compte de l'importance territoriale et des impacts associés généralement aux réseaux et infrastructures d'utilité publique. En agissant de la sorte, la Ville s'assure que les espaces nécessaires au fonctionnement et au développement de ces usages sont prévus.

Cette grande affectation détermine l'affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Cinq sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien;
2. Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux;
3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles;
4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées
5. Poste majeur de transformation d'électricité.

6.2.10 La grande affectation Récréation, parc et espace vert (PEV)

Cette grande affectation réfère aux espaces et équipements récréatifs, aux parcs et espaces verts à vocation régionale et municipale dont les usages sont principalement réservés à la pratique des sports èt des loisirs, à la détente et à la récréation. L'identification de cette grande affectation répond aux orientations d'aménagement privilégiées par la Ville en ce qui a trait au maintien et au développement d'environnements naturels et de milieux de vie de qualité. De plus, en identifiant les équipements, espaces et infrastructures existants et à mettre en place, la Ville respecte le parti d'aménagement visant à inscrire ses interventions dans une perspective de développement durable.

Cette grande affectation détermine l'affectation Récréation, parc et espace vert comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.11 La grande affectation Conservation naturelle (CN)

Cette grande affectation répond aux grandes orientations de la Ville visant à maintenir et à développer des environnements naturels et des milieux de vie de qualité et, surtout, de prévoir l'aménagement d'espaces naturels protégés au coeur même des milieux urbains. Dans le but d'assurer un niveau de protection adéquat des milieux naturels exceptionnels ou d'intérêt, plusieurs territoires sont visés spécifiquement par la grande affectation Conservation naturelle.

Cette grande affectation détermine l'affectation conservation naturelle comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.12 La grande affectation Agroforestière (AF)

Cette grande affectation du sol détermine les secteurs où la Ville entend privilégier la pratique d'activités agricoles et forestières respectueuse des milieux naturels et des secteurs habités localisés à proximité. Elle met en oeuvre, entre autres, les engagements formulés par la Ville en matière de protection de la zone agricole permanente et de restriction de l'urbanisation à travers les milieux forestiers.

En définissant une telle grande affectation du sol, la Ville vient répondre aux orientations d'aménagement et de développement touchant à la fois la préservation et la mise en valeur des milieux naturels. La Ville préconise le développement et la mise en valeur de ces milieux dans la perspective où les activités qui s'y implantent concourent véritablement au parti d'aménagement retenu.

Quatre sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. l'exploitation de fermes sans élevage;
2. l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d' odeurs;
3. l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d' odeurs;
4. la préservation et l'exploitation de la forêt.

6.3 Les affectations du sol

Les affectations du sol déterminent les usages qui pourront être autorisés par la réglementation de zonage. Ces affectations se définissent comme suit :

Affectation Habitation :

L'affectation Habitation permet tous les types d'usages d'habitation.

Affectation Commerce de vente au détail :

L'affectation Commerce de vente au détail permet les usages dont l'activité principale est la vente au détail de produits ou de marchandises ou l'offre des services personnels ou connexes à la vente. Les services récréatifs associés généralement aux équipements et infrastructures de sport, de loisirs et de détente, autres que ceux visés spécifiquement par l'affectation Parc et espace vert, font partie de cette affectation.

Affectation Administration et service :

L'affectation Administration et service permet les usages correspondant aux établissements dont l'activité principale est de fournir des services professionnels, administratifs et personnels destinés aux individus ou aux entreprises. Ces usages sont généralement assimilés à l'administration et au travail de bureau.

Affectation Commerce et industrie à faible contrainte :

L'affectation Commerce et industrie à faible contrainte permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune vibration, émanation de gaz ou d'odeur, fumée ou poussière à l'extérieur des limites du local ou de la construction où est exercé l'usage. L'intensité du bruit produit par un tel usage aux limites du terrain où il est exercée n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Commerce et industrie à contrainte modérée :

L'affectation Commerce et industrie à contrainte modérée permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune vibration, émanation de gaz ou d'odeur, éclat de lumière, chaleur, fumée, poussière à l'extérieur des limites du terrain où est exercé un de ces usages. L'intensité du bruit produit par un tel établissement aux limites du terrain où il est exercé n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Commerce et industrie à contrainte élevée :

L'affectation Commerce et industrie à contrainte élevée permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune émanation de gaz ou d'odeur, éclat de lumière, chaleur, poussière ou fumée plus intense à la limite de la zone dans laquelle est situé l'usage que l'intensité moyenne de ces facteurs de nuisance à cet endroit. L'intensité du bruit produit par un tel usage à la limite de la zone où il est exercé n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Industrie extractive :

L'affectation Industrie extractive permet l'usage d'industrie extractive dont l'activité principale est l'extraction de substances minérales et de mousse de tourbe.

Affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale :

L'affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale permet les usages à caractère public, institutionnel et communautaire à vocation régionale. Sont ainsi permis les établissements de santé visés à la loi[18] soit les centres hospitaliers, les centres de réadaptation pour les personnes présentant une déficience physique et

[18] *Loi sur les services de santé et les services sociaux* (L.R.Q., chapitre S-4.2).

intellectuelle, les centres locaux de services communautaires, les centres d'hébergement et de soins de longue durée disposant de plus de 65 lits d'hébergement et les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse. De même sont permis les universités, les institutions d'enseignement collégial et professionnel, les centres provinciaux et fédéraux de détention et les grands musées[I9].

Affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale :

L'affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale permet les usages à caractère public, institutionnel et communautaire visant à desservir la population à l'échelle des arrondissements et des quartiers. Sont ainsi permis les écoles de niveau secondaire de plus de 5 000 mètres carrés de superficie, les cimetières, les propriétés conventuelles et les immeubles assimilables présentant un potentiel élevé de conversion à court ou moyen terme.

Affectation Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien :

L'affectation Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien permet les usages d'infrastructure et d'installations associées à l'accueil, au départ et aux manoeuvres des aéronefs, à l'accueil et l'enregistrement des passagers et au transport des bagages et des marchandises ainsi que l'entretien et l'exploitation des équipements associés aux aéroports. Cette affectation permet également les hydroports et héliports.

Affectation Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux :

L'affectation Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux permet les usages de puit d'alimentation en eau potable, de prise d'eau, d'usines de traitement de l'eau brute et de station d'épuration des eaux usées.

Affectation Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles :

L'affectation Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles permet les usages de site d'incinération de matières résiduelles et de disposition de déchets biomédicaux, de compostage de matières putrescibles et de résidus verts, de dépôts de matériaux secs, de centre de transferts de résidus verts, de centre de tri et de transbordement, de déchetterie et d'écocentres.

Affectation Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées :

L'affectation Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées permet les usages de site de dépôt à neige et les équipements permettant la fonte accélérée des neiges transportées.

Affectation Poste majeur de transformation d'électricité :

L'affectation Poste majeur de transformation d'électricité permet les usages de poste de transformation d'énergie d'une tension supérieure ou égale à 315 kilovolts.

Affectation Parc et espace vert :

L'affectation Parc et espace vert permet les usages de terrain, d'équipement et d'infrastructure voués à la récréation, aux loisirs intérieurs ou extérieurs, au plein air et à la pratique du sport visant à desservir la population régionale et municipale

Affectation Conservation :

L'affectation Conservation permet les usages de conservation et de préservation de milieux humides reconnus d'intérêt, d'espaces verts à protéger et de boisés remarquables.

---

19 Musées érigés en vertu de la *Loi sur les musées nationaux* (L.R.Q., chapitre M-44) et de la *Loi sur les musées (S.C.* 1990, chapitre 3).

Affectation Agriculture sans élevage :

L'affectation Agriculture sans élevage permet les usages d'exploitation de fermes de toute nature à l'exclusion de celles relatives à l'élevage d'animaux.

Affectation Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs :

L'affectation Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs permet les usages d'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs. Un élevage est considéré à faible charge d'odeur quand le résultat de la multiplication du coefficient d'odeur indiquée au tableau 4 et de l'indice relatif au mode de gestion indiqué au tableau 5 donne un résultat inférieur à 0,8.

Tableau 4 : Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux

Groupe ou catégorie d'animaux [20]	**Coefficient**
Bovins de boucherie • dans un bâtiment fermé • sur une aire d'alimentation extérieure	 0,7 0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons • dans un bâtiment fermé • sur une aire d'alimentation extérieure	 0,7 0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1,0
Poules • poules pondeuses en cage • poules pour la reproduction • poules à griller ou gros poulet • poulettes	 0,8 0,8 0,7 0,7
Renards	1,1
Veaux lourds • veaux de lait • veaux de grain	 1,0 0,8
Visons .	1,1

Tableau 5 : Indice relatif au mode de gestion du fumier

Mode de gestion des engrais de ferme	**Indice**
Gestion solide • bovins laitiers et de boucherie, chevaux, moutons et chèvres • autres groupes ou catégories d'animaux	 0,6 0,8
Gestion liquide • bovins laitiers et de boucherie • autres groupes ou catégories d'animaux	 0,8 1,0

20 Pour les autres espèces animales, le coefficient est de 0,8. Ce facteur ne s'applique pas aux chiens, le problème avec ce type d'élevage étant davantage le bruit que les odeurs.

Affectation Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs :

L'affectation Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs a pour objet un usage ou un groupe d'usages ayant trait à l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux identifiés aux élevages à forte charge d'odeurs.

Un élevage est considéré à forte charge d'odeur quand le résultat de la multiplication du coefficient d'odeur indiquée à l'annexe I et de l'indice relatif au mode de gestion indiqué à l'annexe II donne un résultat égale ou supérieur à 0,8.

Affectation Forêt

L'affectation Forêt permet les usages de préservation et d'exploitation de boisé ou de forêt.

Les affectations du sol autorisées pour chaque catégorie et sous-catégorie de grande affectation sont établies au tableau suivant :

Tableau 6 : Les affectations du sol par grande affectation

						AFFECTATIONS DU SOL AUTORISEES									
GRANDES AFFECTATIONS	**Habitation**	**Commerce de vente au détail**	**• Administration et service.**	**Commerce et industrie à faible contrainte**	**Commerce et industrie à contrainte modérée**	**Commerce et industrie à contrainte élevée**	**Industrie extractive**	**Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale**	**Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale**	**Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien**	**Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et d'épuration des eau**	**Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles**	**Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées**	**Poste majeur de transformation d'électricité**	**Parc et espace vert**
Résidentielle - urbain (Ru)	X	X	X	X							X	X			
Résidentielle - rural (Rr)	X														
Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)	X	X	X	X	x						X	X			
Commerce de détail et services - rural (CD/Sr)	X	X	X	X											
Mixte (M)	X	X	X	X					X		X	X			
Centre-Ville (CV)	X	X	X	X				X	X		X	X			X
Centre majeur d'activités (CMA)	X	X	X	X				X	X		X	X			X
Centre de commerces et services (CCS)	X	X	X	X					X		X	X			
Industrie (I)															
1. Commerce et industrie à faible contrainte		X	X	X							X	X	X		
2. Commerce et industrie à contrainte modérée		X	X	X	X						X	X	X		
3. Commerce et industrie à contrainte élevée		X	X	X	X	X					X	X	X		
4. Industrie extractive		X	X	X	X	X	X				X	X	X		
Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)															

	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	**Conservation**	
										X		X		**Agriculture sans élevage**	
										X		**X**		**Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs**	
														Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs	
I										**X**		**X**		**Forêt**	

(***REGVSAD-2006-010***)

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS DU SOL AUTORISÉES																			
	Habitation	Commerce de vente au détail	Administration et service	Commerce et industrie à faible contrainte	Commerce et industrie à contrainte modérée	Commerce et industrie à contrainte élevée	Industrie extractive	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale	Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et d'épuration des eaux	Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles	Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées	Poste majeur de transformation d'électricité	Parc et espace vert	Conservation	Agriculture sans élevage	Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs	Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs	Forêt
1. Public, institutionnel et communautaire à vocation régionale	X	X	X					X	X							X				
2. Public, institutionnel et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier	X	X	x						X							X				
Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)																				
1. Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien		X	X	X		X				x			X				X	x		
2. Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux											X	X	X			X	X			
3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles				X	X	X					X	X	X							
4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées											X	X	X							
5. Poste majeur de transformation d'électricité				X	X	X					X	X	X	x						
Récréation, parc et espace vert (PEV)		X						X			X				X	X				
Conservation naturelle (CN)									1		X				X	X				
Agroforestière (AF)																				
1. Exploitation de fermes sans élevage											x				X	x	X			X

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS DU SOL AUTORISEES																			
	Habitation	**Commerce de vente au détail f**	**Adminitration et service**	**Commerce et industrie à faible contrainte**	**Commerce et industrie à contrainte modérée`**	**Commerce et industrie à contrainte élevée**	**Industrie extractive**	**Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale**	**Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale**	**Infrastructure et équipement aéroportuaire de transport aérien**	**Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et 'd'épuration des eaux**	**Equipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles**	**Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées**	**Poste majeur de transformation•**	**Parc, et espace vert**	**Conservation .**	**Agriculture sans élevage •**	**Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs'**	**Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs**	**Forêt**
2. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs											x					**x**	**x**	**x**		x
3. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs											X					X	X	X	X	X
4. Préservation et l'exploitation de la forêt [21][22]											x				X	X	X	X		X

21 Pour la sous-catégorie Préservation et exploitation de la forêt (AF-4) de la grande affectation Agroforestière couvrant les territoires situés hors de la zone agricole permanente, en plus des affectations du sol énumérées au tableau 5, les affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service, Commerce et industrie à faible contrainte peuvent également être autorisés. Un usage autorisé par cette affectation ne peut s'implanter qu'à l'intérieur d'une bande de terrain de 70 mètres situées de part et d'autre de routes ou de chemins identifiés à la carte 10,

22 Pour les territoires compris à l'intérieur de la zone agricole permanente, les sous-catégories 1, 2 et 3 de la grande affectation Agroforestière autorisent la construction d'une résidence d'un agriculteur, ses enfants ou employés, conformément à l'article 40 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., chapitre P-41.1) ainsi que la résidence reliée à une propriété foncière formant un ensemble de plus de 100 hectares conformément à l'article 31.1 de la même loi.

g A).

t%) 0 I0 (78

6.4 Le plan d'affectation des sols

Aux fins de l'établissement et de la délimitation territoriale des grandes affectations du sol, le plan d'affectation des sols, carte 10, en trois feuillets, divise le territoire en aires de grandes affectations de différentes tailles. Les limites de ces aires d'affectation peuvent varier d'une distance maximale de 75 mètres.

Cependant, les limites d'une aire d'affectation Résidentiel — rural (Rr) ou Commerce de détail et service — rural (CD/Sr) peuvent varier d'une distance maximale de 15 mètres, conformément à ce qui suit.

Ces limites peuvent varier lorsqu'une propriété foncière d'une superficie inférieure à 2 500 mètres carrés est localisée en tout ou en partie à l'intérieur d'une aire mentionnée au deuxième alinéa. Dans un tel cas, les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 2 500 mètres carrés tout en étant réputées correspondre aux limites de l'aire concernée.

En outre, ces limites peuvent varier lorsqu'une propriété foncière, localisée en tout ou en partie à l'intérieur d'une aire mentionnée au deuxième alinéa, était utilisée ou avait fait l'objet d'un permis d'utilisation à des fins autres qu'agricoles lorsque les dispositions de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* visant à exiger une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole ont été rendues applicables à celle-ci. Dans un tel cas, conformément aux droits reconnus par l'article 103 de *la Loi de protection du territoire et des activités agricoles,* s'il s'agit d'une utilisation ou d'un permis d'utilisation à des fins résidentielles, les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 5 000 mètres carrés tout en étant réputées correspondre aux limites de l'aire mentionnée au deuxième alinéa. Dans le cas d'une utilisation ou d'un permis d'utilisation à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles, et cela toujours conformément aux droits reconnus par l'article 103 de la *Loi de protection du territoire et des activités agricoles,* les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 10 000 mètres carrés et être réputées correspondre aux limites de l'aire mentionnée au deuxième alinéa.

Cependant, dans tous les cas où les limites d'une aire mentionnée au deuxième alinéa peuvent varier, les dispositions prescrites au présent PDAD autres que celles concernant les affectations du sol, les densités d'occupation et les normes de lotissement, ne peuvent varier aux fins de l'interprétation des dispositions du présent PDAD applicables à une partie du territoire d'une municipalité.

Aux fins de l'application de la règle de variation des limites d'une aire d'affectation, les limites indiquées à la carte 10 coïncident avec les éléments suivants :

- les limites territoriales de la ville et d'un arrondissement;
- les limites d'une zone agricole définie conformément à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec;
- la ligne médiane d'une rue èxistante ou projetée;
- la ligne médiane d'une route, d'une autoroute ou d'un chemin;
- les limites des basses eaux du fleuve, d'une rivière ou d'un lac;
- les limites naturelles d'un élément de topographie;
- la ligne médiane d'une voie ferrée ou d'un corridor hydro-électrique;
- la ligne médiane d'une rivière;
- la limite d'un lot ou d'une propriété foncière;
- tout autre élément indiqué à la carte 10.

6.5 Les densités d'occupation

6.5.1 La fonction des densités d'occupation

L'établissement de densités d'occupation permet à la Ville de procéder à une hiérarchisation de l'intensité des occupations du sol, en conformité avec sa volonté de renforcer ses pôles structurants, de consolider son territoire et de renforcer la structure urbaine. Dans cette optique, la Ville procède à une hiérarchisation des densités d'occupation selon, notamment, l'importance relative des éléments centraux, soit les grandes affectations Centre-Ville, Centre majeur d'activités, Centre de commerce et de service et Mixte.

6.5.2 Les modalités d'application des densités d'occupation

Les affectations du sol assujetties aux densités d'occupation

Des densités d'occupation sont attribuées aux grandes affectations, en fonction de certaines affectations du sol, suivant leur localisation. Certaines affectations du sol se voient attribuer des densités spécifiques suivant leur localisation sur le territoire.

Seules les affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service sont assujetties aux densités d'occupation. Ces affectations du sol et les usages et groupes d'usages qui leurs sont associées requièrent un tel encadrement en raison de leur importance actuelle et future, de leurs impacts sur la structuration et la consolidation du territoire de la ville et des dépenses publiques qu'elles entraînent.

L'application des normes

Afin de favoriser une intégration harmonieuse des gabarits et des formes urbaines, plusieurs combinaisons de densités sont établies pour la majorité des grandes affectations du sol. Ce procédé permet de déterminer des densités répondant aux grandes orientations de la ville, tout en respectant les situations locales particulières du territoire. Les combinaisons de densités apparaissent au tableau 7. Chacune de ces combinaisons détermine un secteur homogène de densité illustré au plan des densités d'occupation du sol formé des feuillets 11, 12 et 13. Ce plan indique, sur le territoire, les densités pour chacune des affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service selon des combinaisons établies au tableau 7.

Pour les grandes affectations du sol ou certaines sous-catégorie d'affectation du sol, une ou plusieurs combinaisons de densités d'occupation sont identifiées relativement aux affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service. Ces combinaisons, apparaissant au tableau 7, ont été attribuées aux affectations du sol en fonction de leur localisation sur le territoire.

Les densités prescrites pour les affectations du sol Commerces de vente au détail et Administration et service s'appliquent par bâtiment selon le type de grande affectation en fonction de superficies maximales de plancher. Dans les cas des usages et groupes d'usages reliés à l'affectation du sol Commerce de vente au détail, une densité maximale de 4 000 mètres carrés de superficie de plancher par établissement[23] est également établi au tableau 7. Toutefois, cette limitation des superficies de plancher par établissement de commerce de vente au détail ne s'applique pas au commerce d'hébergement.

Pour l'affectation du sol Habitation, les densités prescrites, soit le nombre minimal ou maximal de logements à l'hectare, s'appliquent par aire d'affectation tel qu'établi au tableau 7.

23 Un établissement de vente au détail constitue l'ensemble des installations situées dans un immeuble ou une partie d'immeuble servant à l'exploitation d'une entreprise faisant de la vente au détail.

À l'égard des secteurs situés dans la grande affectation Agroforestière (AF-4) et correspondant spécifiquement à une bande de terrain d'un maximum de 70 mètres située de part et d'autre des routes désignées à cet effet au plan d'affectation du sol, carte 10, les seuils de densité d'occupation applicables aux usages et groupes d'usages reliés au résidentiel et commerce de vente au détail sont déterminées au tableau 7.

Règle d'interprétation

Sont réputées conformes aux densités d'occupation du sol prévues au présent PDAD, les densités prévues à un règlement de zonage ou de lotissement variant d'au plus 10 % avec les premières.

Tableau 7 : Densités d'occupation selon les grandes affectations du sol

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	SOUS CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation Affection	Affectation Commerce de vente au détail	Administration et service
Centre-Ville (CV)	N/A	1	A	a
Centre majeur d'activités (CMA)	N/A	1	A	a
Centre de commerces et de services (CCS)	N/A	1	A	b
		1	A	c
Mixte (M)	N/A	1	A	b
		1	A	c
		1	B*	c
		1	C*	a
		1	C*	b
		1	C*	c
		1	D	d
		2	A	b
		2	A	c
		2	B*	c
		2	C*	c
		2	D	d
		2	F	f
		3	B*	c
		3	C*	c
		3	D	d
Résidentielle - urbain (Ru)	N/A	1	E	e
		1	E	f
		2	E	e
		2	E	f
		3	D	f
		3	E	c
		3	E	f
		5	X	x
Résidentielle - rural (Rr)	N/A	4	X	X

***: Établissement limité à 4 000 m²**

Légende

Densités d'occupation		
Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration service
0 : PUA	A : Illimitée	a : Illimitée
1 : 65 logements/hectare (valeur minimale)	B : 12 000 m².	b : 8 000 m².
2 : 30 logements/hectare (valeur minimale)	C :5 000 m².	c : 5 000 m²
3 : 15 logements/hectare (valeur minimale)	D : 3 000 m².	d : 3 000 m²
4 : 8 logements/hectare (valeur maximale)	E : 2 000 m².	e : 2 000 m²
5 : 4 logements/hectare (valeur maximale)	F : 1 000 m².	f : 1 000 m².
	G : 200 m².	g : 200 m²
	X : N/A	x : N/A

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL (suite)	SOUS CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affection Administration et service
Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)	*N/A*	0	B*	c
		0	C*	a
		0	C*	b
		0	C*	c
		0	C*	d
		0	D	d
		0	D	f
		1	A	c
		1	B*	c
		2	A	c
		2	B*	c
Commerce de détail et services - rural (CD/Sr)	N/A	4	E	g
		4	F	g
Industrie (I)	1- Commerce et industrie à faible contrainte	0	D	c
		0	D	e
		0	E	f
		0	F	f
	2- Commerce et industrie à contrainte modérée	0	D	c
		0	D	e
		0	E	f
		0	F	f
	3- Commerce et industrie à contrainte élevée	0	E	e
		0	F	f
	4- Industrie extractive	0	F	f
Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)	1- À vocation régionale	0	C*	c
		0	D	d
		0	E	c
		0	E	e
		0	F	f
		0	F	g
		1	D	d
	2-À vocation d'arrondissement et de quartier	0	D	d
		0	F	f
		1	D	d
		1	E	e
		2	D	d
		3	E	f
Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)	1-Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	0	D	f
Récréation, parc, espace vert (PEV)	N/A	0	C*	d
		0	D	d
		0	F	f
Agroforestière (AF)	4- Forêt	4	G	x

*** : Établissement limité à 4 000 m²**

Légende

Densités d'occupation		
Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration service
0 : N/A	A : Illimitée	a : Illimitée
1 : 65 logements/hectare (valeur minimale)	B : 12 000 m²	b : 8 000 m²
2 : 30 logements/hectare (valeur minimale)	C : 5 000 m²	c : 5 000 m²
3 : 15 logements/hectare (valeur minimale)	D : 3 000 m²	d : 3 000 m²
4 : 8 logements/hectare (valeur maximale)	E : 2 000 m²	e : 2 000 m²
5 : 4 logements/hectare (valeur maximale)	F : 1 000 m²	f : 1 000 m²
	G : 200 m²	g : 200 m²
	X : N/A	x : N/A

La densité maximale de superficie de plancher pour les hôtels-motel situé à l'intersection de la route 138 et de l'intersection de l'autoroute 40 est de 3 300 m². La délimitation de l'aire visée doit être précisée au règlement de zonage (*REGVSAD-2015-448*)

6.6 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport

6.6.1 Le réseau routier

La carte numéro 14 illustre les projets d'intervention relatifs aux principales voies de circulation. Ces projets sont plus amplement décrits ci-après.

Le réseau autoroutier

- Optimiser la fonctionnalité de l'autoroute Félix-Leclerc.

- Améliorer la perméabilité entre les secteurs habités et les secteurs d'activités en requalifiant certains tronçons autoroutiers de manière à faciliter les déplacements autres qu'automobiles, en particulier piétonniers, de la façon et aux endroits suivants :

  transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain au sud du boulevard Wilfrid-Hamel;
  transformer l'autoroute du Vallon en boulevard urbain au sud de la rue de la Terrasse.

- Améliorer l'intégration du réseau autoroutier au milieu environnant lors de la réfection des échangeurs ayant atteint leur durée de vie utile, permettant notamment d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes, de corriger certaines anomalies géométriques et d'accroître la sécurité aux endroits suivants :

  échangeur de l'autoroute du Vallon/autoroute Charest;
  échangeur de l'autoroute Duplessis/chemin Sainte-Foy;
  échangeur pont de Québec/chemin Saint-Louis;
  échangeur de l'autoroute Laurentienne/boulevard Saint-Joseph;
  échangeur de l'autoroute Laurentienne/avenue Notre-Dame.

- Étudier la possibilité de requalifier l'autoroute Dufferin-Montmorency, entre l'avenue D'Estimauville et la jonction avec le pont de l'île d'orléans, pour lui donner un caractère plus urbain, ouvrir des perspectives vers le fleuve Saint-Laurent et améliorer l'accès vers la baie de Beauport et le domaine de Maizerets. De la même façon, étudier la possibilité de requalifier le boulevard Champlain, entre le secteur Cap-Blanc et les ponts, afin d'en faciliter l'utilisation.

Le réseau routier municipal

- Aménager de nouveaux liens routiers pour améliorer l'accessibilité entre les quartiers et favoriser le développement de nouveaux secteurs voués aux lotissements, dont :
  - l'autoroute du Vallon, entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien;
  - un nouvel axe est-ouest, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, reliant l'autoroute du Vallon à l'autoroute Laurentienne dans l'ancienne emprise du corridor hydroélectrique.
- Désenclaver des secteurs résidentiels, de manière à assurer une répartition plus équilibrée de la circulation, à réduire le transit dans les rues résidentielles et à offrir des chemins alternatifs pour le transport collectif, les piétons et les cyclistes. Plusieurs projets sont à l'étude:

  prolonger la rue Mendel vers le sud entre les boulevards de la Chaudière et du Versant-Nord;
  - prolonger le boulevard Lebourgneuf vers l'ouest jusqu'au boulevard de l'Ormière;
  - prolonger l'avenue Saint-David vers le nord jusqu'au boulevard Rochette;
  - prolonger l'avenue Saint-David vers l'est jusqu'à la rue Seigneuriale;
  - prolonger l'avenue Industrielle vers le nord jusqu'à l'avenue des Affaires;

- Améliorer le fonctionnement et la sécurité du réseau routier par le réaménagement des intersections suivantes :
  - avenue Chauveau/boulevard de l'Ormière/boulevard de l'Auvergne;
  - avenue Saint-David/rue Clémenceau, accès à l'autoroute Félix-Leclerc;
  - rue du Marais, accès à l'autoroute Félix-Leclerc / rue des Replats, accès à l'autoroute Félix-Leclerc;
  - Boulevard du Loiret / 80e Rue Est et avenue du Bourg-Royal / 80e Rue Est.
- Retirer les infrastructures inutiles en faveur d'une requalification urbaine :
  - Éliminer les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency aboutissant au mur de la falaise pour permettre le redéveloppement des terrains bordant le secteur à des fins résidentielles.

Les projets d'Intervention dont le tracé reste à préciser.

Afin de désenclaver des secteurs d'emplois et de créer un réseau routier cohérent, des études d'opportunité et de faisabilité technique pourraient être effectuées pour l'aménagement de nouveaux liens routiers aux endroits suivants :

- Prolonger le boulevard Jean-Talon Ouest, qui finit en cul-de-sac, jusqu'au boulevard Saint-Joseph, en passant au nord du site d'extraction et en contournant les installations hydroélectriques par le sud, afin de créer un lien est-ouest.
- Aménager un nouveau lien routier entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard Wilfrid-Hamel dans l'axe de l'avenue Nérée-Tremblay, afin de créer un nouveau lien entre la basse-ville et la haute-ville à l'ouest de l'avenue Saint-Sacrement.
- Prolonger la rue Montolieu entre le boulevard Valcartier et la Avenue, dans la partie nord du territoire, à un endroit qui reste à déterminer, afin de créer un lien continu entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Laurentienne.
- Prolonger le boulevard François-de-Laval vers le nord entre l'avenue Royale et l'autoroute Félix-Leclerc, en lien avec le réalignement de l'avenue Saint-David
- Prolonger le boulevard du Loiret au nord du chemin de Château-Bigot.

6.6.2 Le réseau de transport en commun

La carte numéro 15 illustre les projets d'intervention relatifs au réseau de transport en commun. Ces projets sont plus amplement décrits ci-après.

L'implantation d'un réseau structurant de transport collectif

- Renforcer les deux lignes Métrobus actuelles par l'utilisation d'autobus articulés, par la réfection de la chaussée, par l'ajout de mesures préférentielles et par l'amélioration des zones d'attente;
- Implanter de nouvelles lignes Métrobus dans les axes suivants :
  - Axe sud-est reliant le terminus Beauport à la station Belvédère via le boulevard Wilfrid-Hamel;
  - Axe nord-sud reliant le centre de Loretteville au centre de Sainte-Foy;
  - Axe est-ouest reliant le terminus Beauport au terminus Les Saules via le secteur Lebourgneuf—Neufchâtel-Est.

- Implanter un tramway de nouvelle génération, c'est-à-dire de type léger sur rails, sur une voie qui lui est réservée, dans les axes du Métrobus actuel;
- Mettre en oeuvre le plan de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec comprenant notamment la mise en place de minibus écologiques;
- Créer un lien rapide en transport collectif, de type Métrobus ou autre, entre la rive nord et la rive sud.
- Développer un réseau intermédiaire de transport en commun qui assurera une desserte fiable et directe des quartiers en empruntant les artères et les voies collectrices et facilitera le rabattement des autobus sur le réseau Métrobus.

L'accélération du passage et de la fiabilité des autobus dans les principaux corridors routiers

- Instaurer des voies réservées au transport en commun et au covoiturage le long des corridors suivants :
  - corridor de l'autoroute du Vallon, entre le boulevard Lebourgneuf et le boulevard Laurier;
  - corridor de l'autoroute Laurentienne, au sud de la 80e Rue;
  - corridor de l'autoroute Charest, à l'est de l'autoroute du Vallon.

- Améliorer les parcs de stationnement incitatifs existants et en aménager de nouveaux attrayants et facilement accessibles aux extrémités du réseau structurant et des voies réservées aux endroits suivants :
  - Axe Dufferin-Montmorency, jonction avec l'autoroute Félix-Leclerc;
  - Terminus du Zoo, secteur de la rue de la Faune;
  - Axe Laurentienne, secteur de la 80e Rue;
  - Axe du Vallon, secteur des Galeries de la Capitale;
  - Terminus Caron-Racine, futur Métrobus;
  - Station de Marly, près du boulevard Pie-XII.

L'amélioration des conditions d'attente aux arrêts d'autobus

- Améliorer le confort des lieux d'attente de l'ensemble des stations Métrobus et, en priorité, aux sites de correspondance majeurs situés aux endroits suivants :
  - Station de Marly;
  - Station Roland-Beaudin, gare d'autocars de Sainte-Foy;
    Station Place Laurier;
  - Station Belvédère;
  - Station D'Youville, avenue Honoré-Mercier/rue Saint-Jean;
    Station Place Jacques-Cartier;
  - Station 18e Rue, angle 18e Rue et Avenue;
  - Station 41e Rue ou 46e Rue, angle de la 1 ' Avenue ;
  - Terminus du Zoo;
    Galeries de la Capitale;
  - Cégep de Sainte-Foy, angle chemin Sainte-Foy et autoroute du Vallon;
    Terminus du futur Métrobus nord-sud, rue Racine;
    Station de la Cimenterie.

6.7 Les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme ou de plans d'aménagement d'ensemble

6.7.1 Les programmes particuliers d'urbanisme

Certaines parties du territoire de la ville nécessitent une planification plus détaillée afin d'orienter de manière spécifique les actions à venir. Dans de tels cas, l'utilisation de programmes particuliers d'urbanisme s'avère appropriée.

La carte numéro 18 illustre les aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme.

6.7.2 Les plans d'aménagement d'ensemble

La Ville n'a pas encore arrêté ses choix relativement à l'affectation du sol pour certaines parties de son territoire pour lesquels elle ne veut pas intervenir à la pièce, préférant procéder à une planification d'ensemble. Dans ces cas, l'utilisation de plans d'aménagement d'ensemble est appropriée. Le plan d'affectation du sol prévoit une ou des affectations du sol qui ne compromettent pas cette planification ultérieure.

La carte numéro 19 illustre les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble conformément aux articles 145.9 à 145.14 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.* Cinq différentes catégories de secteurs y sont identifiés en raison de leurs spécificités soit :

Les secteurs de développement différé

Ces secteurs correspondent aux terrains vacants présentant les plus grandes contraintes de développement.

Les secteurs de développement

Ces secteurs, dont le développement permettrait une consolidation du territoire, présentent des opportunités intéressantes de développement, bien que celui-ci ne sera pas nécessairement réalisé à court terme. Certains d'entre eux ont déjà fait l'objet de réflexions quant à leur occupation et leur développement futur.

Les secteurs institutionnels en mutation

Ces secteurs concernent des grandes propriétés institutionnelles dont la vocation est susceptible de changer pour différentes raisons.

Les secteurs de réhabilitation ou de réaffectation

Ces secteurs présentent des enjeux particuliers associés aux impacts d'une occupation antérieure ou encore, à ceux découlant d'une occupation particulière projetée. Ces secteurs sont les suivants :

- *Le secteur de la carrière de Beauport*
- *Le secteur de l'Hêtrière*
- *Le secteur localisé à l'ouest de l'autoroute Laurentienne, entre la rue de la Faune et la ligne de transport d'énergie de 315 Kilovolts*

Les secteurs d'intérêt récréotouristique

Ces secteurs d'intérêt récréotouristique, localisés en milieu forestier exempts d'urbanisation, sont visés en raison de leurs caractéristiques naturelles ou de la proximité d'équipements récréatifs majeurs, recelant un intérêt particulier à des fins récréotouristiques.

6.8 La limite maximale d'urbanisation

La délimitation de la limite maximale d'urbanisation constitue l'outil privilégié afin de mettre en oeuvre une des principales orientations d'aménagement, soit le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire. Cette limite maximale détermine la frontière ultime où la Ville exige que tout développement urbain soit pourvu des services d'aqueduc et d'égout. À l'inverse, toute construction à caractère urbain autorisée au-delà de cette frontière doit respecter la *Loi sur la qualité de l'environnement* **(L.R.Q.,** chapitre Q-2).

6.9 Le document complémentaire

Le document complémentaire introduit une série d'interventions qui établissent des normes ou des critères à respecter et qui doivent être intégrées à la réglementation adoptée en vertu de l'article 115 de la charte.

Ces interventions concernent les éléments les suivants :

1. Les zones inondables de grand courant et à effet de glace, de faible courant et immunisation des bâtiments localisés à l'intérieur des zones inondables;
2. L'affectation et le lotissement aux abords des cours d'eau et des plans d'eau;
3. L'affectation et le lotissement dans les fortes pentes et leurs abords inférieur et supérieur;
4. Les secteurs karstiques;
5. Les abords d'un aéroport;
6. Les abords de cour de triage;
7. Les abords de voie ferrée;
8. Les abords de site d'enfouissement, de site où s'opère l'incinération de matières résiduelles ou de déchets médicaux et de site de compostage de matières putrescibles et de résidus verts;
9. Les abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique;
10. Les abords de site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes
11. Les abords de site d'extraction de matières minérales;
12. Les abords d'une station d'épuration des eaux usées;
13. Les abords de site de dépôts à neige;
14. Les conditions d'abattage d'arbres;
15. La protection et la mise en valeur des propriétés des communautés religieuses dans le cadre de projets de conversion, de transformation ou de recyclage;
16. Les normes de lotissement en cas d'absence d'aqueduc et d'égout;
17. Les abords supérieurs de forte pente dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery.

Lorsque la Ville intervient à l'égard des fortes pentes et de leurs abords, des zones inondables et des zones karstiques, celle-ci le fait avec l'objectif d'assurer la sécurité des biens et des personnes. D'une façon plus précise, la Ville tente de restreindre la vulnérabilité des secteurs présentant des risques pour la sécurité publique.

En matière de protection des cours d'eau, des rives et du littoral, la Ville intervient spécifiquement dans ce domaine dans le but de répondre à des objectifs de protection environnementale. Elle intervient tout particulièrement dans le but d'assurer à long terme la conservation et la qualité des milieux riverains et leurs habitats.

Lorsque la Ville intervient à l'égard de milieux caractérisés par des contraintes dites anthropiques[24], celle-ci le fait compte tenu de la proximité d'un lieu, de la présence d'un immeuble ou de l'exercice d'une activité, de telle sorte

[24] Tels les abords d'autoroutes, de cours de triages et de chemins de fer, de sites de dépôt à neige, de sites d'enfouissement de matériaux secs et sanitaires, de sites majeurs où s'opèrent l'incinération de matières résiduelles, de postes majeurs de transformation d'énergie électrique, de sites d'extraction de matières minérales, de sites où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes nuisances, de stations d'épuration, de sites de compostage de matières putrescibles et de résidus verts.

que l'occupation du sol est soumise à des limitations pour des raisons de sécurité, de santé publique ou de bien-être général.

Enfin, la Ville poursuit des objectifs de protection environnementale lorsqu'elle établit des superficies et des dimensions minimales pour des terrains non desservis ou partiellement desservis par les services d'aqueduc et d'égout. En agissant de la sorte, la Ville fait preuve de prudence par rapport aux risques éventuels de contamination des eaux souterraines et des plans d'eau.

1. Les zones inondables de grand courant et à effet de glace, de faible courant et immunisation des bâtiments localisés à l'intérieur des zones inondables

1.1 Les zones inondables de grand courant et à effet de glace

Dans une zone inondables de grand courant ou une zone à effet de glace idéntifiée à la carte 20, toutes les constructions, ouvrages ou travaux sont prohibés sauf :

1- Les travaux destinés à maintenir en bon état, à réparer ou à moderniser les immeubles existants, à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie du bâtiment exposée aux inondations et que celui-ci soit adéquatement immunisé conformément au sous-paragraphe 1.3;

2- Les installations faites par les gouvernements ou sous leur contrôle et qui sont nécessaires aux activités de trafic maritime, notamment les quais, les brises-lames les canaux, les écluses et les aides fixes à la navigation. Des mesures d'immunisation conformes au sous-paragraphe 1.3 doivent s'appliquer aux parties des ouvrages situés sous le niveau de la zone inondable de faible courant;

3- Les installations souterraines de services d'utilité publique telles les pipelines, les lignes électriques et téléphoniques ainsi que l'installation de conduites d'aqueduc et d'égout ne comportant aucune entrée de service;

4- La construction de réseaux d'aqueduc ou d'égout dans les secteurs aménagés et non pourvus de services afin de raccorder uniquement les ouvrages déjà existants au 21 juin 2000;

5- L'entretien des réseaux d'aqueduc et d'égout;

6- Les travaux d'installation d'une fosse septique destinée à une résidence existante au 21 juin 2000 et les travaux destinés à rendre une installation septique d'une résidence existante au 21 juin 2000 conforme à la réglementation en vigueur au Québec;

7- L'amélioration ou le remplacement d'un puits destiné à une résidence ou à un établissement existant au 21 juin 2000 par un puits tubulaire, construit de façon à éviter les dangers de contamination et de submersion;

8- Les travaux d'entretien des voies de circulation et des servitudes d'utilité publique;

9- Les travaux de construction résidentielle de type unifamilial, duplex, jumelé ou triplex, dont l'édification est prévue en bordure d'une rue où des réseaux d'aqueduc et d'égout sont déjà installés au 21 juin 2000. Cependant, une telle mesure ne peut être appliquée à l'intérieur des zones à effet de glace. De plus, l'ouvrage ou la construction doit être immunisé conformément au sous-paragraphe 1.3. Finalement, l'ajout de cet ouvrage ou construction ne doit pas nécessiter une augmentation de la capacité des réseaux d'aqueduc et d'égout existants;

10- La reconstruction d'un ouvrage existant détruit par une catastrophe autre qu'une inondation. Cependant ces travaux de reconstruction ne doivent pas augmenter la superficie du bâtiment reconstruit exposée aux inondations. De plus des mesures d'immunisation conformes au sous-paragraphe 1.3 doivent s'appliquer aux parties de l'ouvrage situées sous le niveau de la zone inondable de faible courant ou sous le niveau de la zone à effet de glace;

11- Un ouvrage à aire ouverte utilisé à des fins récréatives ne nécessitant pas de travaux de remblai et de déblai;

12- La réalisation d'activités agricoles, récréatives et d'aménagement forestier ne nécessitant pas de travaux de remblai et de déblai ou de construction de bâtiments;

13- Tous les travaux visant l'agrandissement d'une construction résidentielle à la condition que ces travaux n'augmentent pas la superficie du bâtiment exposée aux inondations de grand courant et que les travaux éventuellement localisés sous le niveau de la zone inondable de faible courant soient immunisés conformément au sous-paragraphe 1.3.

1.2 Les zones inondables de faible courant

Dans une zone inondable de faible courant identifiée à la carte 20, toutes les constructions, ouvrages ou travaux sont prohibés sauf les travaux d'immunisation conformément au sous-paragraphe 1.3, les travaux de plantation d'arbres et ceux visés au point 14.1 intitulé «Les conditions d'abattage d'arbres applicables à un boisé ou une forêt situés dans une bande riveraine », les travaux énumérés aux points 1 à 13 du sous-paragraphe 1.1, de même que les remblais strictement requis pour l'immunisation des constructions et des ouvrages autorisés.

1.3 Immunisation des bâtiments localisés à l'intérieur des zones inondables.

Afin d'autoriser une construction, un ouvrage ou des travaux conformément aux sous-paragraphes 1.1 et 1.2 précédents, la Ville doit, préalablement à l'émission d'un permis de construire en zone inondable, requérir du promoteur du projet un certificat d'un ingénieur, membre en règle de l'Ordre des ingénieurs du Québec. Ce dernier certificat doit attester que la construction, l'ouvrage ou les travaux visés disposeront d'une immunisation adéquate contre les inondations.

Ce dernier doit, dans l'étude et l'évaluation des modifications proposées aux ouvrages existants ainsi que dans la conception, l'édification et le choix de l'emplacement et des méthodes de construction d'un nouvel ouvrage, confirmer :

1- qu'aucune ouverture telle une fenêtre, un soupirail, un porte d'accès, un garage, ne peut être atteinte par la crue à récurrence de 100 ans;
2- qu'aucun plancher de rez-de-chaussée ne peut être atteint par la crue à récurrence de 100 ans;
3- qu'aucune fondation en bloc de béton, ou son équivalent ne peut être atteinte par le crue à récurrence de 100 ans;
4- que les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue;
5- que pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue à récurrence de 100 ans, un membre de l'ordre des ingénieurs du Québec a approuvé les calculs relatifs aux éléments suivants :
   - l'imperméabilisation;
   - la stabilité des structures;
   - l'armature nécessaire;
   - la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration;
   - la résistance du béton à la compression et à la tension.
6- que tous les remblais réalisés sont strictement requis pour l'immunisation des constructions et des ouvrages autorisés et non à l'ensemble de l'immeuble sur lequel ils sont prévus.

En émettant un certificat d'immunisation, l'ingénieur certifie que le projet d'immunisation soumis est conforme au sous-paragraphe 1.3 précédent, que le projet d'immunisation est conforme aux règles de l'art et qu'il offre une protection adéquate contre une inondation à récurrence de 100 ans.

2. L'affectation et le lotissement aux abords des cours d'eau et des plans d'eau

Toute construction, ouvrage et tous travaux sont interdits dans la bande riveraine et dans le littoral d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau identifiés à la carte 21, sous réserve des mesures suivantes :

Tableau 8 : Dispositions applicables à la rive et au littoral

Nouveau bâtiment ou usage	Plus de **20** mètres	De 20 **à 15 mètres** de 20 à 10 mètres	**Rivé** **ou,** selon le cas,Littoral 10 ou i5 mètres	. 10 mètres **ou moins**	
Bâtiment ou principal	usagenote Autorisé	Prohibé sous réserve de la **1**	Prohibé sous réserve de la note 1	Prohibé sous réserve de la note 2 Conservation intégrale	Prohibé sous réserve de la note 1 Conservation intégrale
Travaux de remblai ou de déblai	Autorisés	Autorisés	Travaux prohibés sous réserve de la note 3	Travaux prohibés sous réserve de la note 3 Conservation intégrale	Travaux prohibés sous réserve - de la note 1 Conservation intégrale
Bâtiment ou usage complémentaire	Autorisé	Autorisé	Prohibé sous réserve de la note 2	Prohibé sous réserve de la note 2 Conservation intégrale	Prohibée sous réserve de la note **1** Conservation intégrale
Lotissement	Autorisé	Prohibé conformément à la note 4	Prohibé conformément à la note 4	Prohibé conformément à la note 4	Prohibé conformément à la note 4
Bâtiment ou **usage existant**	Plus de 20 **mètres**	De 20 **à** 15 mètres **ou** selon **le cas de 20 à 10 mètres**	, **10 ou 15 mètres** [5]	Rive **10 mètres ou moins**	**Littoral**
Bâtiment ou usage principal	Agrandissent autorisé	Agrandissement autorisé sans aggraver le caractère dérogatoire selon les dispositions relatives aux usages et constructions dérogatoires protégés par droit acquis.	Agrandissement autorisé sans aggraver le caractère dérogatoire selon les dispositions relatives aux usages et constructions dérogatoires protégés par droit acquis.	Agrandissement autorisé sans aggraver le caractère dérogatoire selon les dispositions relatives aux usages et constructions dérogatoires protégés par droit acquis.	Agrandissement prohibé sous réserve de la note 1 Conservation intégrale
Travaux **de** remblai ou de déblai	Travaux autorisés	Travaux autorisés	Travaux prohibés sous réserve de la note 3	Travaux prohibés sous réserve de la note 3 Conservation intégrale	Travaux prohibés sous réserve de la note **1** Conservation inté:rale
Bâtiment ou usage compté-mentaire	Travaux autorisés	Agrandissement autorisé	Agrandissement autorisé sans aggraver le caractère dérogatoire selon les dispositions relatives aux usages et constructions dérogatoires protégés par droit acquis.	Agrandissement autorisé sans aggraver le caractère dérogatoire selon les dispositions relatives aux usages et constructions dérogatoires protégés par droit acquis.	Agrandissement prohibé sous réserve de la note **1** Conservation intégrale

[25] La rive a un minimum de 10 mètres lorsque celle-ci répond à l'une des conditions suivantes : **1)** la pente est inférieure à 30%, 2) la pente est supérieure à 30% et présente un talus de moins de 5 mètres de hauteur. La rive a 15 mètres lorsque celle-ci répond à l'une des conditions suivantes : 1) la pente est continue et supérieure ou égale à 30%, 2) la pente est supérieure ou égale à 30% et présente un talus supérieur ou égale à 5 mètres de hauteur.

Une bande de protection intégrale à l'égard de la rive s'étend jusqu'à 10 mètres de la limite des hautes eaux. Cette bande vise à assurer la conservation d'un espace à l'état naturel sur la rive.

Note 1 : Sont autorisés :

- Les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plates-formes flottantes, l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts;
- Les équipements nécessaires à l'aquaculture;
- Les constructions, ouvrages ou travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2), la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., chapitre C-61.1), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., chapitre R13);
- L'empiètement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive.

Note 2 : Sont autorisés :

- L'installation de clôtures;
- L'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage;
- L'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès;
- Les équipements nécessaires à l'aquaculture, toute installation septique conforme au Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, chapitre Q-2 r.8);
- Les travaux de stabilisation des rives ayant pour but d'assurer la sécurité des biens et des personnes sous réserve du respect de certaines conditions, dont notamment soit l'obtention d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville et la fourniture de plans et de devis de réalisation signés par un ingénieur membre en règle de l'Ordre des ingénieurs du Québec;
- Les puits individuels d'alimentation en eau;
- L'amélioration, la reconstruction ou l'élargissement d'une route, d'un chemin ou d'une voie de circulation en minimisant autant que faire se peut les impacts de la construction d'un tel ouvrage sur la rive;
- Les ouvrages et les travaux nécessaires à la réalisation des constructions, des ouvrages et des travaux autorisés sur le littoral conformément à la note 1;
- Les constructions, ouvrages et travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement;
- La culture du sol à des fins d'exploitation agricole. Dans un tel cas, une bande de 3 mètres, calculée horizontalement à partir de la ligne des hautes eaux, ainsi qu'une bande de 3 mètres calculée à partir de la crête de tout talus situé à l'intérieur de cette bande doit être conservée à l'état naturel;
- Les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes visant à établir un couvert végétal permanent et durable;
- Les divers modes de récolte de la végétation herbacée lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % et uniquement sur le haut du talus lorsque la pente est supérieure à 30 %.

Note 3 : Sont autorisés les travaux de remblai et de déblai nécessaires à la réalisation des travaux autorisés dans la rive.

Note 4 : Les opérations suivantes sont prohibées :

- Toute opération cadastrale ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la limite des hautes eaux est prohibée;
- Toute opération cadastrale ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur du lit moyen d'un plan d'eau est prohibée;
- Toute opération cadastrale ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur du lit moyen d'un plan d'eau ou avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la limite des hautes eaux est prohibée.

Font exception à cette prohibition les opérations cadastrales nécessaires ou reliées à la réalisation des constructions, des ouvrages et des travaux autorisés spécifiquement aux notes 1 et 2.

Dispositions transitoires :

Malgré les mesures prévues au tableau précédent, la construction ou l'agrandissement d'un bâtiment principal peut être autorisé dans la rive d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau aux conditions suivantes :

- Les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment suite à la création de la bande de protection riveraine et il ne peut raisonnablement être réalisé ailleurs sur le terrain;
- Le lotissement a été réalisé avant l'adoption de mesures de contrôle intérimaire accompagnant l'adoption du Plan directeur d'aménagement et de développement;
- Le lot n'est pas situé dans une zone à risques d'érosion, de glissement de terrain ou dans une zone inondable de grand courant ou à effet de glace identifiée à la carte 20;
- Une bande minimale de protection de 10 mètres doit être conservée et maintenue à l'état naturel.

Dans la rive d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau, la construction ou l'érection d'un bâtiment complémentaire de type garage, remise, cabanon ou piscine, est possible seulement dans la partie de la rive qui n'est pas à l'état naturel et aux conditions suivantes :

- Les dimensions du lot ne permettent plus la construction ou l'agrandissement de ce bâtiment complémentaire, suite à la création de la bande de protection riveraine;
- Le lotissement a été réalisé avant l'adoption de mesures de contrôle intérimaire accompagnant l'adoption du Plan directeur d'aménagement et de développement;
- Une bande minimale de protection de 10 mètres doit obligatoirement être conservée et maintenue à l'état naturel;
- Le bâtiment complémentaire repose sur un terrain sans excavation ni remblayage.

3. L'affectation et le lotissement dans les fortes pentes et leurs abords inférieur et supérieur

L'affectation du sol, sur les terrains situés dans les fortes pentes ou les abords de pentes identifiées à la carte 20, est assujettie aux prohibitions suivantes :

- Un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés ne peut être affecté à l'implantation d'un bâtiment principal et ne peut faire l'objet de travaux de remblai et de déblai;
- Une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus ne peut être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai;
- Une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente ne peut être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai. -

À l'exception des travaux de déblais et de remblais, les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas les terrains et abords de terrains de fortes pentes construits au plus tard le l' avril 1986 conformément aux réglementations en vigueur et disposant à cette date des services d'aqueduc et d'égout. Finalement, ces prohibitions ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

Sur ces mêmes terrains, les opérations cadastrales suivantes sont prohibées :

- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés;
- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus;
- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente;
- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure de 14 degrés ou avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus ou avec une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente.

Les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

4. Les secteurs karstiques

Dans les secteurs karstiques identifiés à la carte 20, toute forme d'entreposage souterrain d'hydrocarbures et de gaz inflammable dans le secteur identifié zone à risque est prohibée. Cette zone correspond à une bande de terrains de 50 mètres située de part et d'autre des vides souterrains connus ou appréhendés.

5. Les abords d'un aéroport

L'affectation du sol aux abords d'un aéroport ou d'un usage relié à la grande affectation RIUP-1 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un aéroport et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un aéroport et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

6. *Les abords d'une cour de triage*

L'affectation du sol aux abords d'une cour de triage identifiée à la carte 22, est assujettie aux contraintes suivantes

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une cour de triage et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au point suivant;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une cour de triage et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Public, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

7. *Les abords d'une voie ferrée*

L'affectation du sol aux abords d'une voie ferrée identifiée à la carte 22, est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 15 mètres de profondeur calculée à partir de l'assiette de la voie ferrée, le sol doit être laissé libre de toute construction résidentielle;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 30 mètres de profondeur calculée à partir de l'assiette de la voie ferrée, le sol doit être laissé libre de toute construction résidentielle équivalente à une densité nette de plus de 25 logements à l'hectare.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

8. *Les abords de site d'enfouissement, de site où s'opère l'incinération de matières résiduelles ou de déchets biomédicaux et de site de compostage de matières putrescibles et de résidus verts*

L'affectation du sol aux abords d'un tel site ou d'un usage relié à la grande affectation RIUP-3 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'enfouissement, d'un site d'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux et d'un site de compostage de matières putrescibles et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'enfouissement, un site d'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux et un site de compostage de matières putrescibles et les constructions ou les usages

ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

9. *Les abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique*

L'affectation du sol aux abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique identifié à la carte 22 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un poste majeur de transformation d'énergie électrique et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un poste majeur de transformation d'énergie électrique et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

10. *Les abords de site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes*

L'affectation du sol aux abords d'un tel site ou d'un usage relié à la grande aire d'affectation I-3 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait au site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait au site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

11. *Les abords de sites d'extraction de matières minérales*

- L'affectation du sol aux abords de site d'extraction de matières minérale reliée à la grande affectation Industrie (I3) est assujettie aux contraintes suivantes :
  - À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'extraction de matières minérales et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
  - À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'extraction de matières minérales et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

12. *Les abords d'une station d'épuration des eaux usées*

- L'affectation du sol aux abords d'une station d'épuration reliée à la grande affectation RIUP-2 est assujettie aux contraintes suivantes :
  - À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une station d'épuration des eaux usées et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
  - À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une station d'épuration des eaux usées et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

13. *Les abords de sites de dépôt à neige*

L'affectation du sol aux abords d'un site de dépôt à neige relié à la grande affectation RIUP-4 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site de dépôt à neige et les constructions ou les usages ayant trait à une grande affectation autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site de dépôt à neige et les constructions ou les usages ayant trait aux grandes affectations Résidentielle, Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

14. Les conditions d'abattage d'abres

L'abattage d'arbres est assujetti aux contraintes suivantes :

- l'arbre est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou une maladie pour laquelle les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres sains du voisinage ;
- l'arbre constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilité publique ;
- l'arbre constitue, lorsqu'il est démontré qu'il n'existe pas de solution alternative, un obstacle à un projet de construction autorisé par la Ville;
- l'arbre représente une nuisance pour la croissance et le bien-être des arbres voisins de meilleure qualité;
- dans les arrondissements La Cité, Limoilou et Laurentien, l'arbre se situe en cour arrière et que, suite à l'abattage, on retrouve à cet endroit au moins un arbre de diamètre égal ou supérieure à 10 centimètres, mesuré au diamètre à la hauteur de la poitrine (DHP), soit à 1,3 mètre du sol, pour une cour de 200 mètres carrés et au moins un arbre additionnel pour chaque tranche supplémentaire de 100 mètres carrés de superficie.

14.1 Les conditions d'abattage d'arbre applicables à un boisé ou une forêt situés dans une bande riveraine

Dans une bande riveraine d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau identifié à la carte 21 et située en zone agricole permanente, un arbre ou arbuste ne peut être abattu que dans les circonstances suivantes :

- L'arbre ou l'arbuste est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou par une maladie pour lequel les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres sains du voisinage;
- L'arbre ou l'arbuste constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilité publique;
- L'arbre ou l'arbuste constitue, lorsque démontré qu'il n'existe pas de solution alternative, un obstacle à la réalisation d'un projet de construction ou d'un ouvrage autorisé par la Ville;
- Lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 %, l'abattage est nécessaire à l'aménagement, sur un même terrain, d'une seule ouverture d'une largeur équivalent à 10 % de la largeur du terrain, sans dépasser un maximum de 5 mètres, requise pour donner accès au plan d'eau ou à un cours d'eau. Ceci s'applique seulement si aucune ouverture n'est déjà présente sur une même propriété foncière;
- Lorsque la pente de la rive est égale ou supérieure à 30 %, l'émondage des arbres situés dans le haut du talus sur une largueur maximale de 5 mètres . L'abattage nécessaire à l'aménagement d'un escalier ou d'un sentier donnant accès au plan d'eau, de 3 mètres de largueur maximale, peut également être aménagé;
- L'abattage nécessaire à l'aménagement ou l'entretien d'un chemin forestier ou agricole assurant la traverse d'un cours d'eau. La largeur maximale du chemin forestier ou agricole est de 10 mètres. L'aménagement doit comprendre un pont ou ponceau assurant la libre circulation des eaux en tout temps;
- Tout abattage d'arbre doit être réalisé de manière à éviter que l'arbre abattu tombe dans le plan d'eau;
- L'utilisation de machinerie de plus d'une demi-tonne est interdite dans la bande riveraine;
- Il est interdit d'utiliser les bandes riveraines ou le littoral d'un plan d'eau comme aire d'empilement, d'ébranchage et de tronçonnage des arbres abattus ou d'y jeter ou laisser des débris de coupe;
- L'abattage doit être effectué de façon à conserver toute végétation herbacée existante ou régénération préétablie;
- L'aménagement d'une traverse d'un plan d'eau doit se faire à angle droit par rapport à ce dernier et grâce à l'installation de ponceaux ou de ponts assurant la libre circulation de l'eau en toutes circonstances, sauf dans le cas du passage à gué d'animaux.

14.2 Les conditions d'abattage applicables à un boisé ou une forêt non visés aux paragraphes 14 et 14.1

14.2.1Abattage dans les cas de l'exploitation d'un boisé ou d'une forêt

Là où est autorisé le prélèvement de matières ligneuses dans un boisé ou une forêt, l'abattage d'arbres est, sous réserve des conditions d'abattage des arbres dans une bande riveraine, assujetti aux contraintes suivantes :

- incluant celui requis à l'occasion de l'aménagement de sentiers, de chemins forestiers, d'ouvrages ou de travaux ayant fait l'objet d'un permis, il ne peut y avoir de déboisement que par période de 15 ans ou de prélèvement de plus de 30 % de la superficie boisée d'une propriété foncière par période de 15 ans;
- chaque superficie déboisée ne peut excéder une surface maximale de 1 600 mètres carrés;
- une superficie déboisée doit toujours, sur une même propriété foncière, être espacée d'au moins 40 mètres d'une autre superficie déboisée.

Ce qui est prévu à l'alinéa qui précède ne s'applique pas cependant dans les cas suivants:

- l'abattage d'arbres endommagés par le feu;
- l'abattage d'arbres dans un chablis;
- l'abattage d'arbres effectué dans un peuplement affecté par une épidémie d'insectes ou une maladie ou effectué pour éviter la propagation de cette épidémie et/ou de diminuer la vulnérabilité du peuplement à la maladie ou aux insectes.
- l'abattage d'arbres morts, mourants ou détériorés avant que leur bois ne devienne sans valeur.
- la coupe de conversion : dans ce cas, l'opération doit être suivie, à l'intérieur d'un délai de 2 ans, d'une préparation de terrain et d'un reboisement en accord avec les caractéristiques écologiques et édaphiques du site, quant au choix de l'essence.

  la coupe forestière de régénération ou de succession : dans ces cas, les méthodes de coupes utilisées devront favoriser la régénération de la surface déboisée et assurer la protection de la régénération préétablie. Dans le cas d'une coupe de régénération dans un peuplement à maturité, le déboisement ne peut excéder 30 % de la superficie boisée de la propriété foncière par période de 15 ans. En aucun cas les parterres de coupes ne peuvent excéder 1,6 hectares (16 000 mètres carrés). Ils doivent, de plus rester distancées d'un minimum de 40 mètres entre eux.

La Ville peut exiger qu'un inventaire forestier soit effectué avant et après la coupe d'arbres, qu'un responsable de la coupe soit identifié, qu'un plan localisant les parterres de coupe soit fourni, que le terrain et le peuplement concernés soient décrits, qu'un traitement sylvicole soit prévu et que les bénéfices attendus soient indiqués.

14.2.2 Restrictions relatives à la création de nouvelles superficies agricoles situées en zone agricole permanente

La coupe intensive destinée à créer de nouvelles superficies agricoles à l'intérieur de la zone agricole permanente à même une propriété totalement ou partiellement sous couvert forestier est prohibée, sauf dans la mesure des dispositions énumérées aux paragraphe 15.1 et 15.2.1. Les superficies de friche herbacée ou de friche arbustive ne sont pas considérées comme des propriétés sous couvert forestier.

14.2.3 Disposition particulière aux zones de fortes pentes situées à l'intérieur de la zone agricole permanente

Dans tous les cas de coupe intensive, incluant les coupes à des fins de création de nouvelles superficies agricoles, sur une forte pente supérieure à 14 degrés ou à 25% identifiée à la carte 20 et disposant d'une hauteur minimale de 10 mètres, ce sont les dispositions énumérées au paragraphe 15.1 qui s'appliquent.

14.2.4 Disposition particulière aux zones de fortes pentes situées hors de la zone agricole permanente

Dans une forte pente supérieure à 14 degrés à 25% identifiée à la carte 20, un arbre et un arbuste ne peut être abattu que dans les circonstances suivantes :

l'arbre ou l'arbuste est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou par une maladie pour lequel les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres du voisinage;

– l'arbre ou l'arbuste constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilités publiques.

14.2.5Disposition particulière aux milieux humides localisés en zone agricole permanente

Dans tout milieu humide identifié à la carte 20, toute coupe d'arbre est assujettie aux dispositions du sous-paragraphe 15.1.

14.2.6Protection des érablières localisées en zone agricole permanente

La coupe intensive, incluant la coupe d'arbres à des fins de création de nouvelles superficies agricoles, est prohibée à l'intérieur des érablières identifiées à la carte 20.

Autour de ces érablières, une bande boisée de conservation de 20 mètres de largeur minimale doit être conservée. À l'intérieur de la bande boisée à conserver, seules les coupes d'assainissement sont autorisées.

Est par ailleurs autorisée dans ces érablières la coupe d'érables à des fins de récolte et pour l'aménagement des chemins forestiers nécessaires, dans la mesure où les conditions minimales suivantes sont respectées :

– une autorisation de la CPTAQ permettant la coupe ;
– la conservation d'une surface terrière résiduelle après intervention d'un minimum de 20 mètres carrés à l'hectare ;
– le prélèvement d'un maximum de 28 % de la surface terrière sur une période de 15 ans, incluant l'aire des sentiers de débardage et de débusquage ;

la réalisation d'inventaires avant et après l'intervention et ce, en respectant une probabilité de 95 % avec 90 % de précision;

– en outre, dans le cas des érablières présentant une possibilité immédiate d'au moins 180 entailles à l'hectare, le maintien d'une possibilité d'un minimum de 180 entailles à l'hectare après l'intervention, de même que la conservation, s'il en est, d'une composition d'au moins 10 % des essences compagnes réparties en nombre de tiges et comprenant le pin blanc, la pruche et les autres feuillus tolérants.

14.2.7 Équipements et infrastructures de communication, transport d'énergie, gazoduc et voies de circulation publiques et ferroviaires

Les dispositions relatives aux coupes forestières ne s' appliquent pas en cas de construction, reconstruction, aménagement ou réaménagement d'équipements et infrastructures de communication, de transport d'énergie, de gazoduc et de voies de circulation publiques et ferroviaires. Toutefois, lors d'une construction, on doit veiller à ne couper que lorsque est applicable le minimum de couvert forestier.

15. <u>La protection et la mise en valeur des propriétés des communautés religieuses dans le cadre de projets de conversion, de transformation ou de recyclage</u>

Les projets de conversion, de transformation et de recyclage d'immeubles conventuels visés par la grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC-2) doivent respecter les critères d'aménagement suivants :

- Le respect de l'intégrité et du caractère monumental des grandes propriétés par l'interdiction de construction dans les marges de recul afin de conserver une vue sur la façade à partir de la voie publique;
- Le respect du caractère patrimonial et l'intégration harmonieuse, le cas échéant, des nouvelles constructions;
- La protection intégrale du bâtiment principal et des bâtiments secondaires jugés d'intérêts;
- La protection des boisés, de la topographie et des milieux naturels;
- La protection des percées visuelles sur les bâtiments conventuels principaux ou tout autre élément ou point de vue d'intérêt et l'analyse des impacts visuels associés à tout nouveau projet de construction sur ces propriétés;
- La protection des percées visuelles sur les bâtiments conventuels principaux ou tout autre élément ou point de vue d'intérêt;
- Le maintien ou la création d'espaces publics collectifs;
- Le respect des caractéristiques qui distinguent l'évolution de la trame urbaine du secteur;
- La prise en compte des densités, des typologies de bâti et des usages existants dans le voisinage immédiat;
- La protection des caractéristiques particulières de l'aménagement existant sur la propriété, exemples : allées d'accès;
- La préférence au recyclage et à l'agrandissement des bâtiments existants plutôt qu'au lotissement des propriétés;
- La préférence à la conservation d'un usage public non menacé, tel que les bâtiments dédiés à l'enseignement;
- Le respect et la protection des espaces boisés d'intérêts.

16. <u>Les normes de lotissement en cas d'absence d'aqueduc et d'égout</u>

L'établissement de normes de superficies minimales applicables aux lots non ou partiellement desservis par un service d'aqueduc et d'égout sanitaire constitue l'une des principales mesures que la Ville entend privilégier afin de renforcer la protection de l'environnement et de restreindre le développement d'usages à caractères urbains hors des limites maximales d'urbanisation.

16.1 Lots non desservis

Dans le cas d'un terrain non desservi par un système d'aqueduc et d'égout sanitaire, les lots pour les fins d'une construction projetée ayant trait aux usages résidentiels, commercial et d'administration et services ne peuvent être autorisés à moins d'avoir :

- Une superficie minimale de terrain de 3 000 mètres carrés;
- Une largeur minimale de terrain de 50 mètres.

Lorsque ces lots sont situés à l'intérieur d'un corridor de 100 mètres d'un cours d'eau ou de 300 mètres d'un lac, les dimensions minimales applicables à ces lots sont les suivantes :

- Une superficie minimale de terrain de 4000 mètres carrés;
- Une largeur minimale de terrain de 50 mètres.

Tableau 9 : Superficies et dimensions minimales de terrain applicables

	Lots non desservis	Lots partiellement desservis
À l'intérieur d'un corridor riverain	4 000 mètres carrés 50 mètres de largeur	2 000 mètres carrés 30 mètres de largeur
À l'extérieur d'un corridor riverain	3 000 mètres carrés 50 mètres de largeur	1 500 mètres carrés 25 mètres de largeur

16.2 Lots partiellement desservis

Dans le cas d'un terrain partiellement desservi soit par un système d'aqueduc, soit par un service d'égout sanitaire, les lots pour les fins d'une construction projetée ayant trait aux usages résidentiels, commercial et d'administration et services ne peuvent être autorisés à moins d'avoir :

Une superficie minimale de terrain de 1 500 mètres carrés;

Une largeur minimale de terrain de 25 mètres.

Lorsque ces lots sont situés soit à l'intérieur d'un corridor de 100 mètres d'un cours d'eau ou de 300 mètres d'un lac, les dimensions minimales applicables à ces lots sont les suivantes :

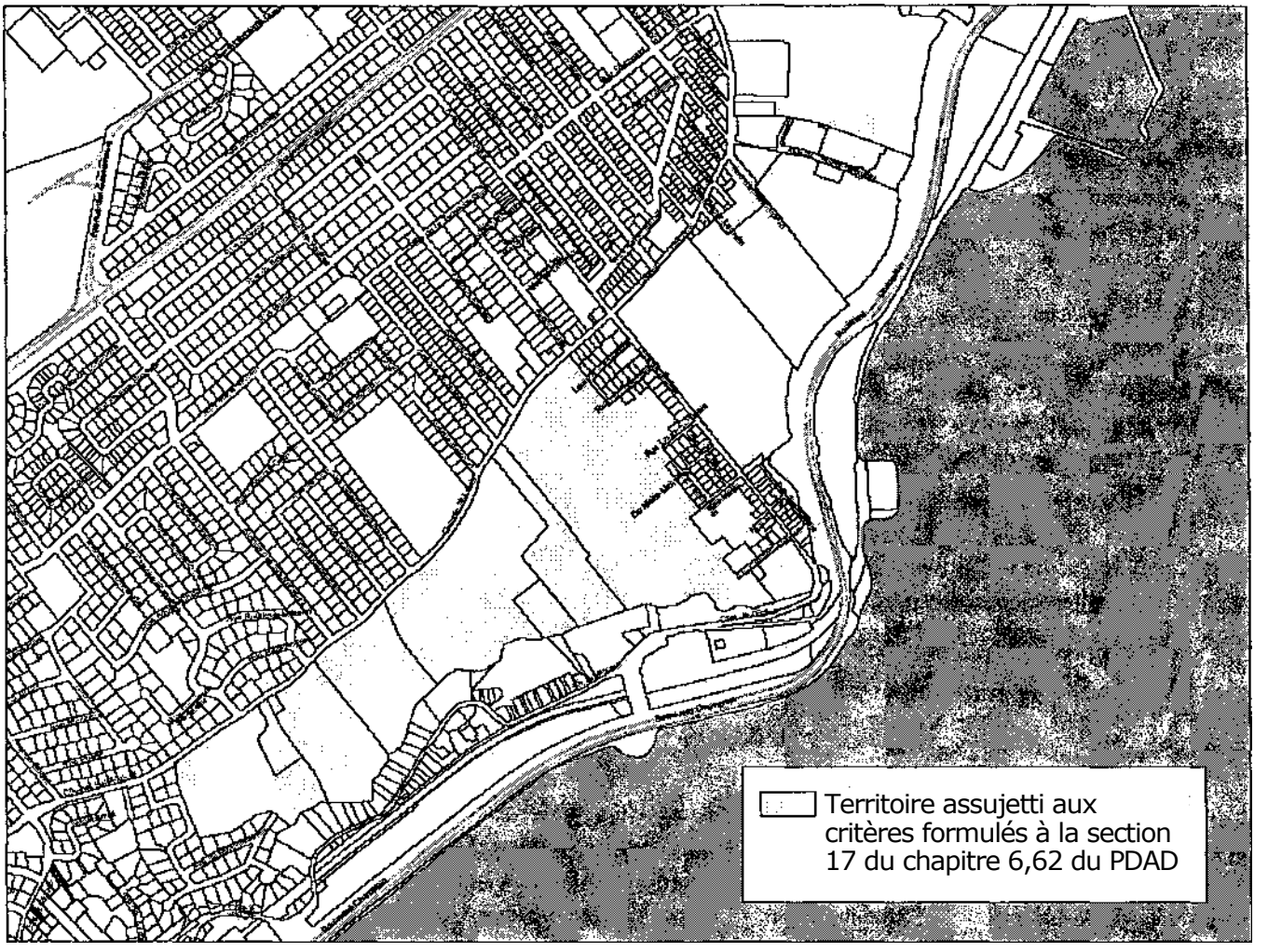
Une superficie minimale de terrain de 2000 mètres carrés;

Une largeur minimale de terrain de 30 mètres.

17. Les abords supérieurs de fortes pentes dans l'arrondissement de Sainte-Foy—Sillery

En vue d'assurer la permanence aux dispositions normatives applicables depuis de nombreuses années aux abords supérieurs de fortes pentes localisées sur le territoire de l'ancienne Ville de Sillery, la Ville introduit au document complémentaire des critères d'aménagement à respecter lors de construction, d'ouvrages ou d'implantation de bâtiment.

Ainsi, lors de travaux de construction ou d'implantation de bâtiments aux abords de fortes pentes identifiées spécifiquement à la carte 23, tout bâtiment principal et tout espace de stationnement de véhicules automobiles doivent être distant respectivement d'au moins 50 mètres et d'au moins 30 mètres de la ligne d'arpentage définissant la cime de la falaise.


Territoire assujetti aux critères formulés à la section 17 du chapitre 6,62 du PDAD

(Carte 23)

Annexe A
Les arrondissements

ANNEXE A : LES ARRONDISSEMENTS

L'annexe A du PDAD présente un plan synthèse des constats et enjeux propres à chacun des arrondissements de la Ville de Québec. Ces plans synthèse sont la compilation des éléments apparaissant les plus significatifs pour chacun de ces territoires, parmi les différentes informations représentées aux cartes 1 à 10 du PDAD.

Ces plans d'arrondissements sont accompagnés d'une liste sommaire, mais non exhaustive, des actions que la Ville entend réaliser à court ou moyen terme sur le territoire de chacun des arrondissements.

A-1 Arrondissement de La Cité

A-1.1 Plan synthèse

(voir carte 25)

A-1.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Cité

- Compléter le développement dans les secteurs présentant un fort potentiel, notamment le long des grands axes urbains
- Compléter la mise en valeur de la colline Parlementaire
- Réhabiliter et développer le secteur de la Pointe aux Lièvres à des fins résidentielles et récréatives
- Renforcer le dynamisme commercial des rues Saint-Joseph, Saint-Jean et Saint-Vallier Ouest
- Poursuivre la consolidation du centre-ville de manière à en faire un milieu de vie habité et animé en assurant une saine cohabitation entre les différentes fonctions urbaines
- Améliorer les liens entre les trois secteurs du centre-ville notamment en réaménageant la jonction entre le quartier Saint-Roch et le Vieux-Québec
- Revaloriser les rues Dorchester et de la Couronne
- Établir les règles propices à la protection ou à un éventuel développement des propriétés conventuelles
- Faire du transport en commun un moteur de consolidation du centre-ville
- Protéger et mettre en valeur le Vieux-Québec et les quartiers anciens
- Compléter la mise en valeur du littoral et réaménager le Bassin Louise tout en assurant un développement harmonieux des activités industrielles et récréatives du port de Québec
- Poursuivre les travaux d'assainissement, de renaturalisation et de mise en valeur de la rivière Saint-Charles
- Retisser les liens avec Limoilou en transformant une portion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

A-2- Arrondissement des Rivières

A-2.1 Plan synthèse

(voir carte 26)

A-2.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement des Rivières

- Désenclaver les quartiers par l'ajout de liens et passages piétonniers et cyclables sécuritaires, en améliorant les cheminements piétonniers existants
- Consolider le centre majeur d'activités de Lebourgneuf et accroître la densité résidentielle au pourtour de celui-ci
- Accorder une attention particulière à la consolidation et à la mise en valeur de l'axe Pierre-Bertrand.
- Aménager le boulevard urbain du Vallon et compléter le maillage de rues au coeur de l'arrondissement
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Compléter le développement résidentiel des quartiers Neufchâtel-est-Lebourgneuf (secteurs Chauveau et des Méandres) et Duberger (secteur du Domaine) selon les principes des collectivités viables
- Mettre en place deux nouveaux parcours de Métrobus et développer un réseau de transport en commun intermédiaire afin de mieux desservir le centre de l'arrondissement
- Poursuivre la mise en valeur du parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger ainsi que des parcs Chauveau et de l'Escarpement
- Revaloriser des boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Pierre-Bertrand, Bastien et Saint-Joseph
- Soutenir la vitalité des artères commerciales et renforcer les noyaux de services locaux
- Optimiser le potentiel et le rayonnement des parcs industriels de l'arrondissement
- Évaluer les projets visant la création d'un axe est-ouest dans le quartier Duberger, le prolongement du boulevard Lebourgneuf vers l'ouest ainsi que le prolongement du boulevard Jean-Talon Ouest vers l'ouest
- Poursuivre les travaux d'assainissement de la rivière Saint-Charles

A-3- Arrondissement de Sainte-Foy--Sillery

A-3.1 Plan synthèse

(voir carte 27)

A-3.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Sainte-Foy—Sillery

- Consolider le centre majeur d'activités de Sainte-Foy
- Revaloriser le secteur de l'entrée des ponts et doter l'axe Laurier-Duplessis d'un aménagement adapté à son rôle majeur d'entrée de ville
- Accroître l'offre résidentielle au pourtour du centre majeur d'activité, le long des principales artères de même que dans le secteur de la pointe de Sainte-Foy
- Assurer une meilleure intégration du Campus universitaire au milieu urbain et soutenir son rayonnement sur l'économie régionale
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Revaloriser la route de l'Église, le chemin Sainte-Foy, le chemin des Quatre-Bourgeois
- Mettre en valeur et améliorer l'accès au littoral, en réaménageant notamment l'axe Champlain
- Maintenir la vitalité des artères et des noyaux commerciaux de l'arrondissement,
- Transformer en boulevard urbain l'axe Du Vallon au sud de l'avenue de la Terrasse
- Protéger et mettre en valeur les grands boisés urbains, la falaise, et le parc Aquarium
- Protéger et valoriser l'arrondissement historique de Sillery et les composantes d'intérêt patrimonial

A-4- Arrondissement de Charlesbourg

A-4.1 Plan synthèse

(voir carte 28)

A-4.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Charlesbourg

- Mettre à jour les orientations concernant l'aménagement et le développement du centre de l'arrondissement de Charlesbourg et planifier les interventions requises.
- Protéger et valoriser le Trait-Carré et les concentrations anciennes de Charlesbourg
- Revaloriser la Ire Avenue, la 80e Rue, les boulevards Henri-Bourassa et du Jardin et renforcer leur dynamisme commercial par une meilleure concentration des activités
- Améliorer les déplacements et la desserte en transport en commun dans l'axe est-ouest (parcours Métrobus)
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Compléter le développement du secteur de la Montagne de Roches
- Valoriser les activités agricoles et favoriser leur développement en harmonie avec le milieu urbain
- Valoriser, promouvoir et développer le potentiel récréotouristique du Jardin zoologique et de la Montagne des Ormes
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers

A-5- Arrondissement de Beauport

A-5.1 Plan synthèse

(voir carte 29)

A-5.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Beauport

- Requalifier, redynamiser et mettre en valeur l'axe Maizerets-Montmorency en portant une attention particulière à l'avenue d'Estimauville et au boulevard Sainte-Anne
- Développer un centre majeur d'activités dans le secteur DEstimauville et accroître l'offre et la densité résidentielle au pourtour de celui-ci
- Planifier le recyclage des sablières en fin d'exploitation ou en voie de l'être
- Revaloriser et dynamiser l'avenue Royale ainsi que les noyaux de services locaux, tels que le carrefour Rochette/Seigneuriale et le carrefour Rochette/Raymond
- Consolider la zone récréotouristique de la baie de Beauport en assurant le développement des activités du Port de Québec
- Protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique et les autres concentrations anciennes de Beauport
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Réhabiliter et développer le site de l'ancienne cimenterie à des fins majoritairement résidentielles
- Développer le réseau de transport en commun intermédiaire dans la portion nord de l'arrondissement
- Mettre en valeur le littoral, le parc de la Chute-Montmorency et la rivière Beauport
- Évaluer les projets de prolongation du boulevard François-de-Laval et de l'avenue Saint-David en direction nord
- Valoriser les activités agricoles et favoriser leur développement en harmonie avec le milieu urbain
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers

A-6 Arrondissement de Limoilou

A-6.I Plan synthèse

(voir carte 30)

A-6.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Limoilou

- Requalifier, redynamiser et mettre en valeur la zone des Capucins-de la Canardière
- Développer un centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville et accroître l'offre et la densité résidentielle au pourtour de celui-ci.
- Renforcer le dynamisme commercial de la 3e Avenue
- Réaménager la portion nord de la Ire Avenue
- Consolider et redéfinir la vocation des parcs industriels de la Canardière et du Colisée
- Développer le potentiel du site d'Expo Cité et favoriser une meilleure intégration au quartier
- Poursuivre la mise en valeur de la rivière Saint-Charles, du Domaine Maizerets et de l'Arboretum
- Poursuivre les travaux d'assainissement et de renaturalisation de la rivière Saint-Charles ;
- Favoriser la construction de nouveaux logements via le recyclage des terrains contaminés et de bâtiments vétustes ou vacants
- Retisser les liens avec le centre-ville en transformant une portion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

A-7 Arrondissement de La Haute-Saint-Charles

A-7.1 Plan synthèse

(voir carte 31)

A-7.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles

- Revitaliser la rue Racine en mettant à profit les attraits culturels et récréatifs du secteur
- Mettre en valeur et développer le potentiel du parc linéaire de la rivière Saint-Charles et de la chute Kabir-Kouba
- Déployer un réseau de transport en commun intermédiaire sur le territoire de l'arrondissement
- Protéger le lac Saint-Charles à titre de principale source d'eau potable de la ville
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers
- Évaluer le projet d'axe routier est-ouest au nord de l'arrondissement
- Prévoir la requalification des sites d'extraction appelés à devenir vacants
- Favoriser l'arrimage entre le plan directeur de la Ville et le plan d'urbanisme de Wendake

A-8 Arrondissement Laurentien

A-8.1 Plan synthèse

(voir carte 32)

A-8.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement Laurentien

- Revitaliser le boulevard Wilfrid-Hamel ainsi que la rue Notre-Dame et renforcer les noyaux de services locaux
- Définir des orientations concernant l'aménagement et la mise en valeur du secteur du Vieux-Cap-Rouge et planifier les interventions requises
- Réhabiliter et développer le secteur Chaudière à des fins majoritairement résidentielles
- Déployer un réseau de transport en commun intermédiaire
- Harmoniser le développement des terrains de l'aéroport en accord avec les orientations de la Ville
- Protéger et mettre en valeur le littoral et le lac Saint-Augustin, en contrôlant les activités riveraines
- Consolider les aménagements des bases de plein-air de Sainte-Foy et de Val-Bélair
- Consolider les milieux construits et les milieux adjacents au centre de commerces et de services de Gaudarville
- Protéger et mettre en valeur les concentrations anciennes de l'arrondissement (noyaux anciens de Cap-Rouge et de Saint-Augustin, chemin du Roy et avenue Notre-Dame)
- Mettre en valeur et diversifier l'activité agricole du territoire en harmonie avec le milieu urbain adjacent
- Encadrer le redéveloppement et la mise en valeur des campus intercommunautaires de Saint-Augustin en préservant la qualité patrimoniale des bâtimeins
- Évaluer le projet d'aménagement de la Montée Mendel

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Beaudet, Gérard, Gérald Domon et Martin Joly, *Évolution Du Territoire Laurentidien, Caractérisation et gestion des paysages,* Éditions Isabelle Quentin, août 2000.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), *Rapport 195, Projet de prolongement de l'axe du Vallon, Rapport d'enquête et d'audience publique,* août 2004.

Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), Université Laval, *Le territoire d'intervention de la CMQ, ses limites et son intégration,* août 2003.

Conseil du paysage québécois, *Charte du paysage québécois*, janvier 2000.

Conseil du paysage québécois, *Colline Parlementaire de la capitale nationale du Québec, Mise en valeur du paysage urbain,* Québec, février 1998.

Comité ZIP de Québec-Chaudière_Appalaches, *Plan d'action et de réhabilitation écologique du secteur Québec-Lévis,* 1998.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Schéma directeur d'aménagement lumière,* octobre 2003.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Étude de requalification du paysage corridor Duplessis — plateau Sainte-Foy,* 27 septembre 2001.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Le plan de transport de l'agglomération de Québec et la capitale,* février 1997.

Commission de la capitale nationale du Québec, Ville de Québec, ministère des Transports du Québec, *Requalification du corridor Duplessis, volet architecture et architecture de paysage,* 9 juin 2003.

Commission des biens culturels du Québec, *Réflexion : Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques,* septembre 2002.

Déclaration conjointe de l'Archevêché de Québec, de la Ville de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec relativement aux églises situées sur le territoire de la ville de Québec, avril 1999.

Déclaration de Québec, issue des premiers états généraux du paysage québécois.

Domon, Gérald et Jean Falardeau, *Méthodes et réalisations de l'écologie du paysage pour l'aménagement du territoire,* Éditions Polyscience Publications Inc., juin 1994.

Dubois, Martin, Patri Architectes, *Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin,* juillet 2003.

Fischler, Raphaël, École d'urbanisme — Université McGill, *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal, Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud,* mai 2002.

Gouvernement du Québec, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour la Communauté urbaine de Québec,* 2001.

Institut de la Statistique du Québec, *Perspectives démographiques, Québec et régions, 2001-2051,* édition 2003.

Institut d'urbanisme - Université de Montréal, *Améliorer la mobilité en aménageant autrement — Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud,* février 2002.

Katz Peter, *The New Urbanism Toward an Architecture of Community,* Éditions Mc Graw-Hill Inc., 1992.

Laboratoire de maîtrise en design urbain — École d'architecture, *Projet de requalification et de développement de la Cité Universitaire,* Université Laval, 1999.

Larochelle Pierre et Pierre Gauthier; *Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine,* 2002.

Ministère de l'Éducation du Québec, *Plan stratégique 2002-2003.* Ministère

de la Santé et des Services sociaux, *Plan stratégique 2003-2004.* Ministère de

la Santé et des Services sociaux, *Rapport annuel 2002-2003.*

Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec,* avril 2000.

Ministère des Transports du Québec, *Politique sur le bruit routier,* mars 1998.

Ministère des Transports et ministère des Affaires municipales de l'Ontario, *Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun,* avril 1992.

Noppen, Luc et Lucie Morisset, *Paradigmes et processus de la reconnaissance,* Les Presses de l'Université Laval.

Onyschuk, Bohdan S., *Smarth growth in North America, new ways to create liveable communities,* Canadian Urban Institute, 2001.

Réseau de transport de la capitale (RTC), *Le transport collectif à Québec pour une qualité de vie améliorée, Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013,* février 2003.

Saint-Denis, Bernard - Chaire en paysage et environnement, *Cadrage des entrées à la Capitale nationale du Québec — rapport final,* Université de Montréal, novembre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Logement des générations issues du baby-boom, de l'effondrement de la natalité et de l'écho du baby-boom, le point en recherche,* mars 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Rapport sur les logements locatifs,* octobre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Résumé d'une étude sur l'habitation et tendances démographiques, coup d'oeil sur la région métropolitaine de Québec,* 2004.

Smart growth foret and consequences, Lincoln Institute of Land Policy, 2002.

Université Laval, *Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval, réalisé par la CAMUL,* février 2005

Université Laval, École d'architecture, *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy,* 1999.

Vaillancourt Jérôme, Ann Bourget et Michel Ouellet - Vivre en Ville, *Vers des collectivités viables ... mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXle siècle,* Éditions du Septentrion, 2001.

Coordination et rédaction

COORDINATION ET RÉDACTION

Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
Fernand Martin, directeur

ÉQUIPE PDAD

Denis Jean, coordonnateur

Diane Colin, urbaniste David
Duval, urbaniste Caroline
Houde, urbaniste Édouard La
France, urbaniste

Hervé Chapon, conseiller en communication Michel

Côté, stagiaire professionnel en urbanisme

Clément Bédard, technicien en aménagement
Angèle Boily, technicienne en aménagement
Julie Bouchard, technicienne en géomatique
Michel Genest, technicien à la recherche
Michel Marcoux, technicien en géomatique

Joanne Côté, secrétaire

COLLABORATEURS DU SERVICE *Division de l'urbanisme*

Jacques Dompierre, directeur

Richard Noël, coordonnateur - harmonisation de la réglementation

Serge Bédard, urbaniste
Marie-France Pagé, urbaniste
Sébastien Paquet, urbaniste
Loubna Sefrioui, conseillère en urbanisme
Caroline Tremblay, urbaniste
Sonia Tremblay, urbaniste

Marcel Hamel, technicien en cartographie
Charlotte Roy, technicienne en aménagement

Division du transport

Marc des Rivières, directeur

Benoit Andrews, analyste en planification du transport

Division du design, de l'architecture et du patrimoine Francine Bégin, directrice

Robert Caron, historien d'art
Yvon Fontaine, architecte
William Moss, archéologue principal
Peter Murphy, architecte
Emilio Romero, architecte

Richard Desrosiers, technicien en architecture
Benoit Fiset, technicien
André Tanguay, dessinateur

AUTRES COLLABORATEURS

Service du développement économique
Service de l'environnement
Service de l'ingénierie
Service des affaires juridiques
Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Les Directions des arrondissements

COMITÉS CONSULTATIFS

Commission consultative sur le schéma d'aménagement

Odile Roy, conseillère municipale, présidente de la commission

Ann Bourget, conseillère municipale
Raymond Cantin, citoyen
André P. Demers, citoyen
Jean-Luc Duclos, conseiller municipal
Paul Gardon, conseiller municipal
Gina Gaudreault, citoyenne
Jean-Marie Laliberté, conseiller municipal
Pierre Léveillée, citoyen
Évangéline Lévesque, citoyenne
Sébastien Lord, citoyen
André Moisan, citoyen
Guillaume Neveu, citoyen
Geneviève Vachon, citoyenne
Jérôme Vaillancourt, citoyen

Comité des plans et politiques

Claude Achim, Service de la sécurité civile
Christian Boily, Service de l'ingénierie
Pierre Bouvier, Réseau de transport de la Capitale
Pierre Breton, Service de l'environnement
Jean-Claude Fréchette, Service de la planification et du développement organisationnel
Denis Gervais, Commissariat aux relations internationales
Pierre-Paul Gingras, Service de la planification et du développement organisationnel
Agathe Goulet, Service du développement économique
France Lessard, Office du tourisme et des congrès
Gilles Matte, Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Lauraine Montreuil, Service de la culture
Richard Sévigny, Service des communications

Table de concertation en gestion du territoire

Serge Viau, président
Simon-Pierre Drolet, directeur
Nathalie Prud'homme, La Cité
Alain Thériault, Les Rivières
Marie-France Loiseau, Sainte-Foy-Sillery
Pierre Hotte, Charlesbourg
Dominique Gariépy, Beauport
Richard Bourget, Limoilou
Christiane Dufresne, La Haute-Saint-Charles
Luc Bérubé, Laurentien

CONCEPTION GRAPHIQUE DES CARTES

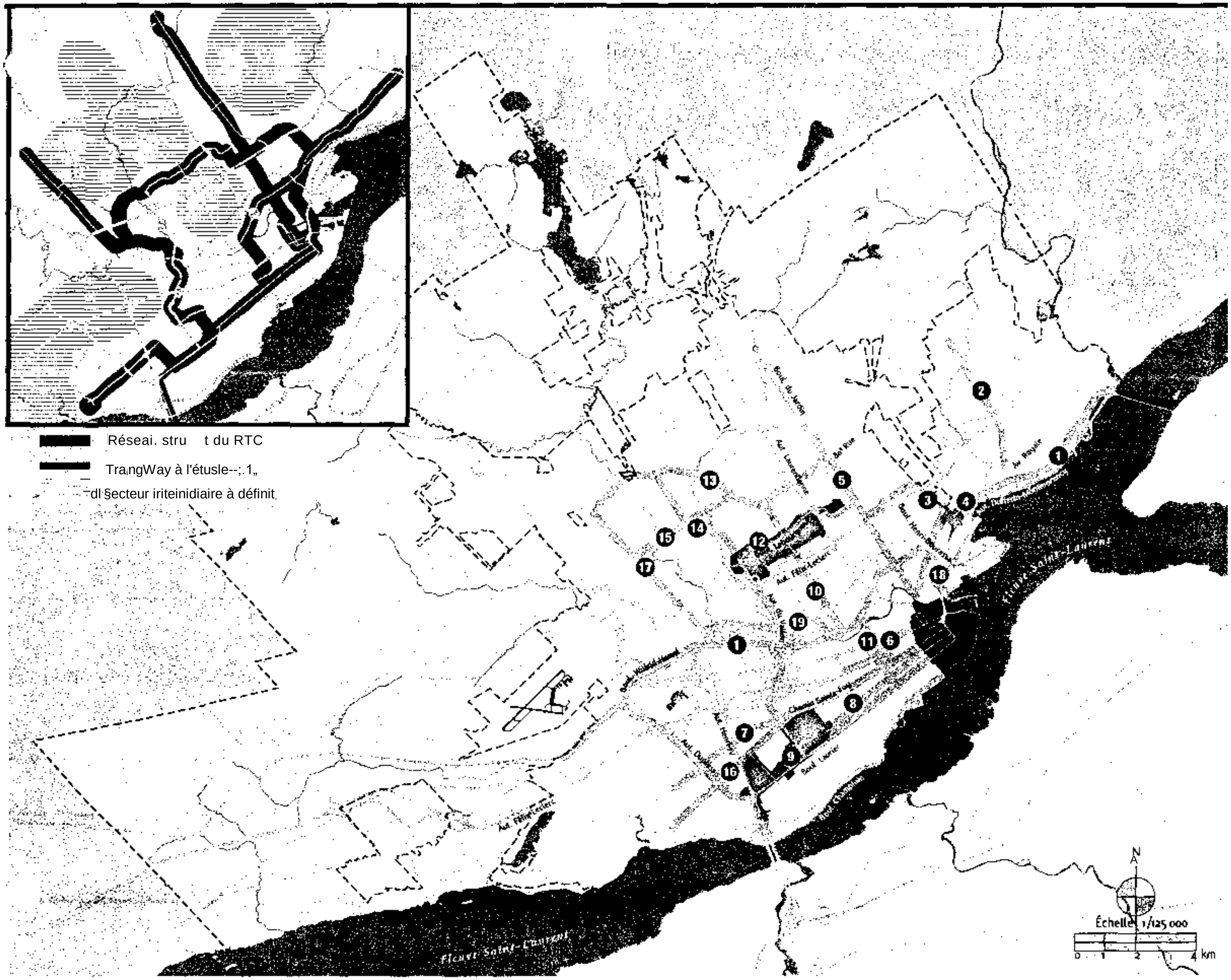
Bruno Roy, graphiste

ÉDITION

Service des communications
Mai 2005

VERSION
FINALE
MAI 2005

STRUCTURE URBAINE



Limite maximale d'urbanisation

Centre-ville

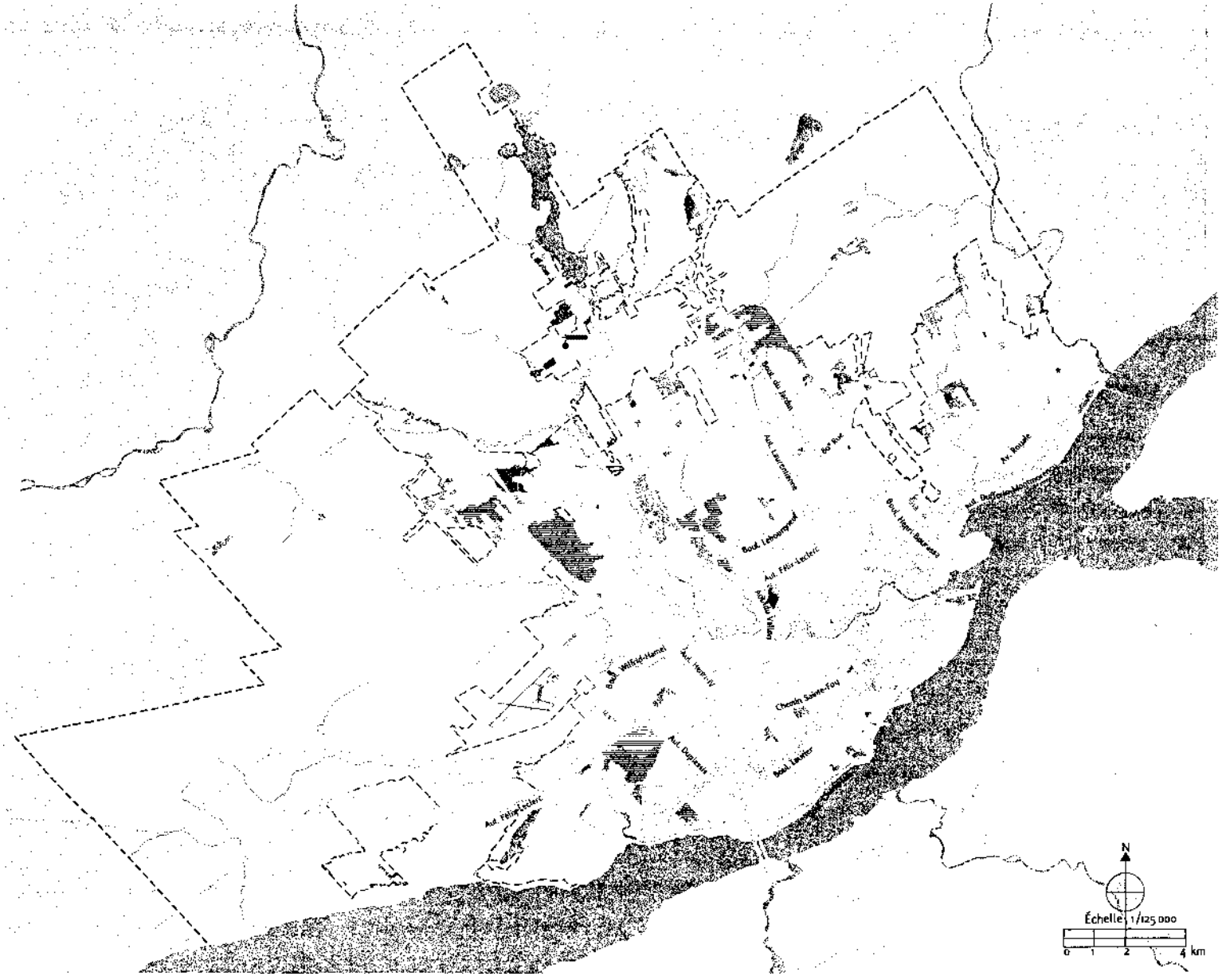
Centre majeur d'activités

Secteurs d'emplois

Grande artère de consolidation

1 Boulevard Wilfrid-Hamel et son prolongement avec la ite Rue et le boulevard Sainte-Anne
2 Rue Seigneuriale
3 Avenue D'Estimauville / rue de Nemours
4 Chemin de la Canardière / boulevard Sainte-Anne
5 Ire Avenue / boulevard du Jardin
6 Boulevard Charest Ouest
7 Chemin Sainte-Foy
8 Boulevard René-Lévesque
9 Axe Duplessis / boulevard Laurier, de la tête des ponts (y compris l'avenue des Hôtels) au centre-ville (rue Saint-Louis)
10 Boulevard Pierre-Bertrand
11 Rue Marie-de-l'Incarnation et avenue Belvédère
12 Boulevards Lebourgneuf et de l'Atrium
13 Boulevard Saint-Joseph / boulevard Bastien / rue Racine
14 Boulevard du Vallon (prolongement de l'autoroute du Vallon en boulevard urbain au nord du boulevard Lebourgneuf)
15 Avenue Chauveau / boulevard de l'Auvergne
16 Chemin des Quatre-Bourgeois
17 Boulevard de l'Ormière boulevard Masson
18 Boulevard des Capucins
19 Boulevard Père-Lelièvre

VILLE DE
QUÉBEC



POTENTIEL RÉSIDENTIEL

12 000 Recyclage, insertion et densification douci (le nombre tient compte des terrains vacants desservis et du redéveloppement potentiel connu)

2 080 Lotissement autorisé

29 350 Zone de lotissement

Zone de lotissement conditionnel (PAE de développement)

D 1 21 000 logements potentiels

Lien•), Zone de lotissement différé (PAE de différé)

-------- Limite du périmètre d'urbanisation

VILLE DE 4 und QUÉBEC

INDUSTRIE, SERVICES ET SECTEUR PRIMAIRE

INDUSTRIE ET AFFAIRES

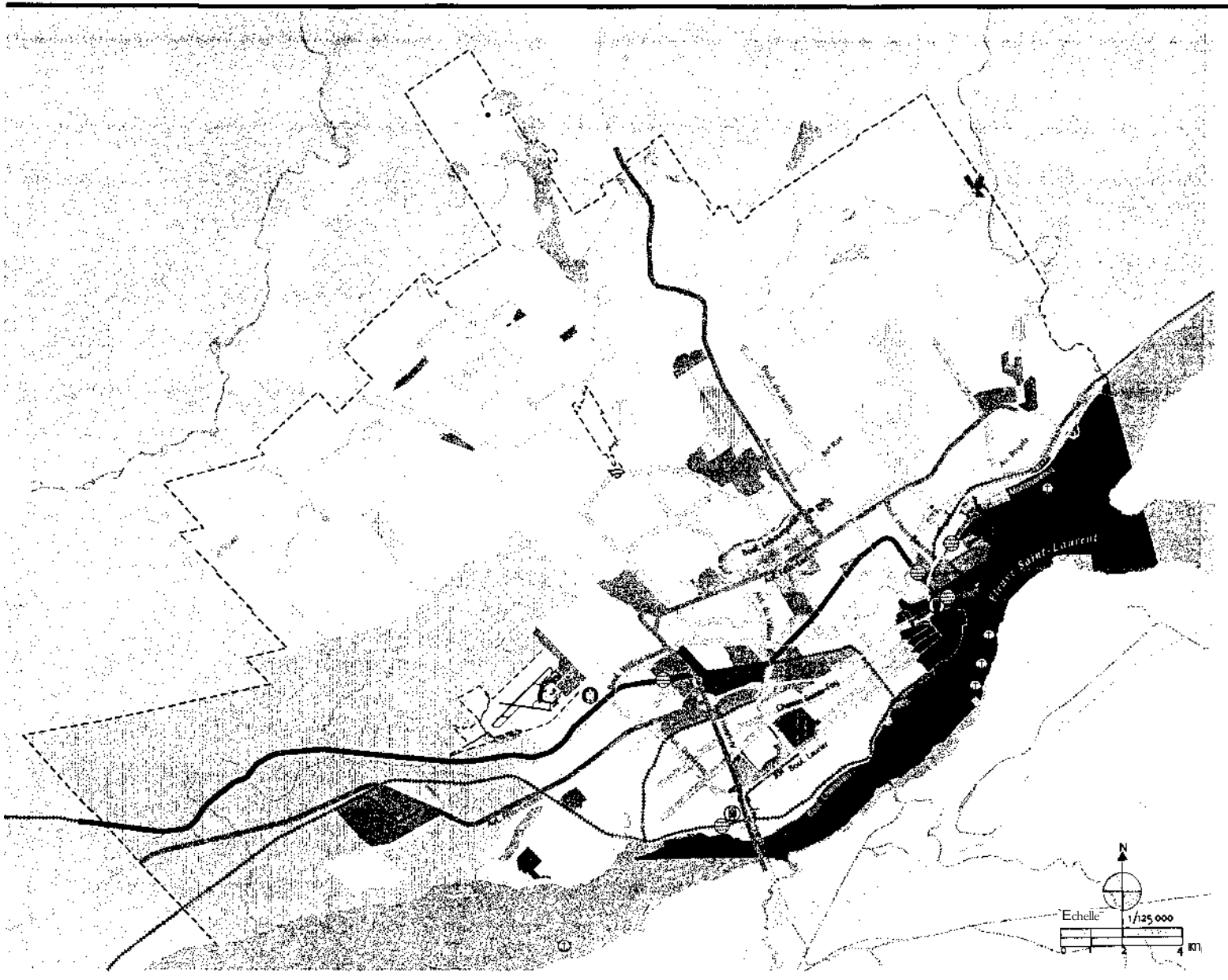
- Centre-ville
- Centre majeur d'activités
- Parc industriel et d'affaires existant
- Grande artère de consolidation Parc industriel et d'affaires à l'étude
- Industrie du savoir

SECTEUR PRIMAIRE

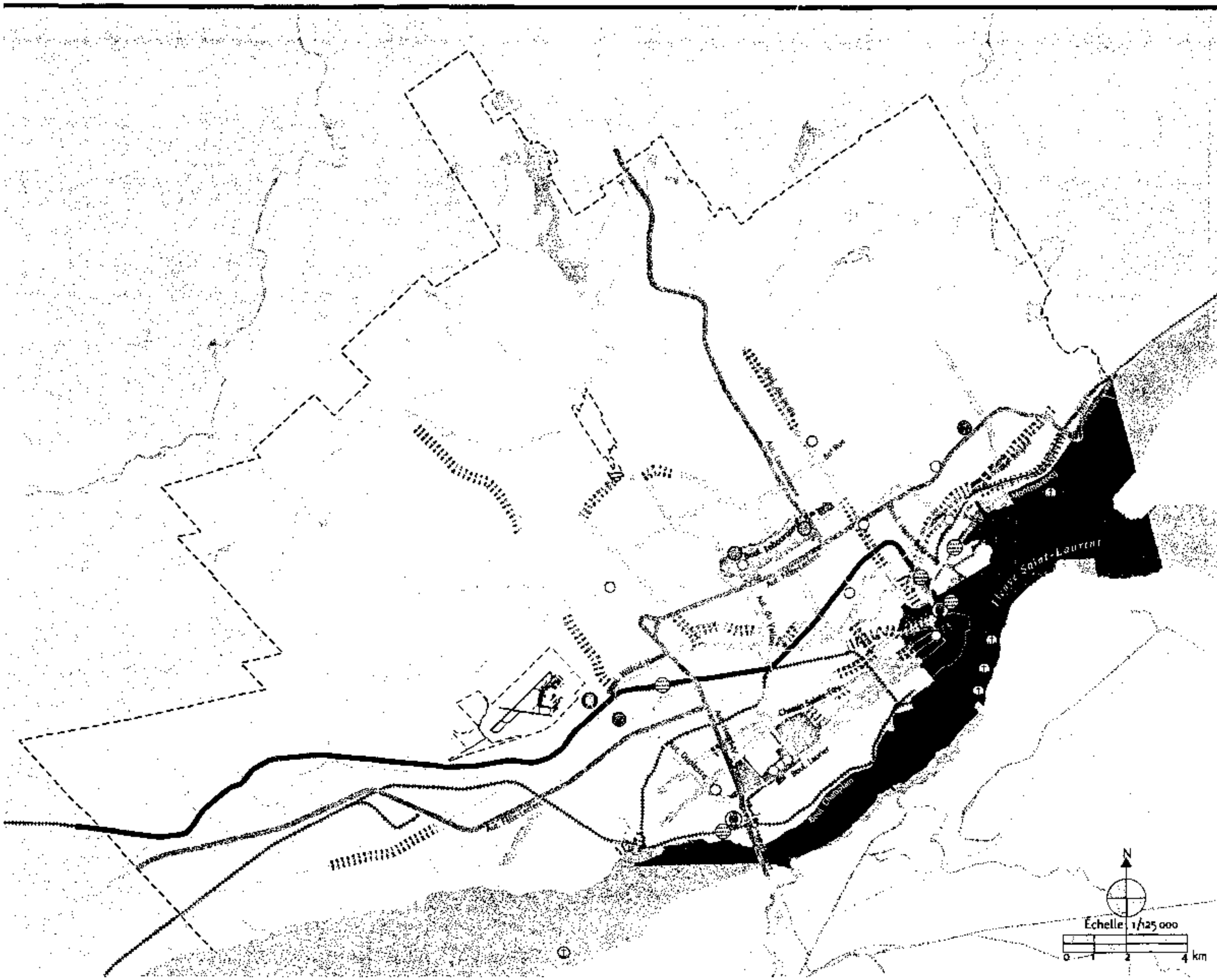
- Zone agricole permanente
- Zone forestière
- Site d'extraction autorisé

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- Zone d'ancrage
- Propriété en eau profonde
- Propriété de l'aéroport
- Réseau principal de camionnage
- Gare de trains / Cour de triage
- Gare de trains projetée
- Train à grande vitesse à l'étude



VILLE DE QUÉBEC



STRUCTURE COMMERCIALE

INDUSTRIE ET AFFAIRES

- Centre-ville
- Centre majeur d'activités
- Grande artère de consolidation

COMMERCE

- Mégacentre
- Centre commercial de **20 000** e et pli
- Artère commerciale à revitaliser ou à évaluer

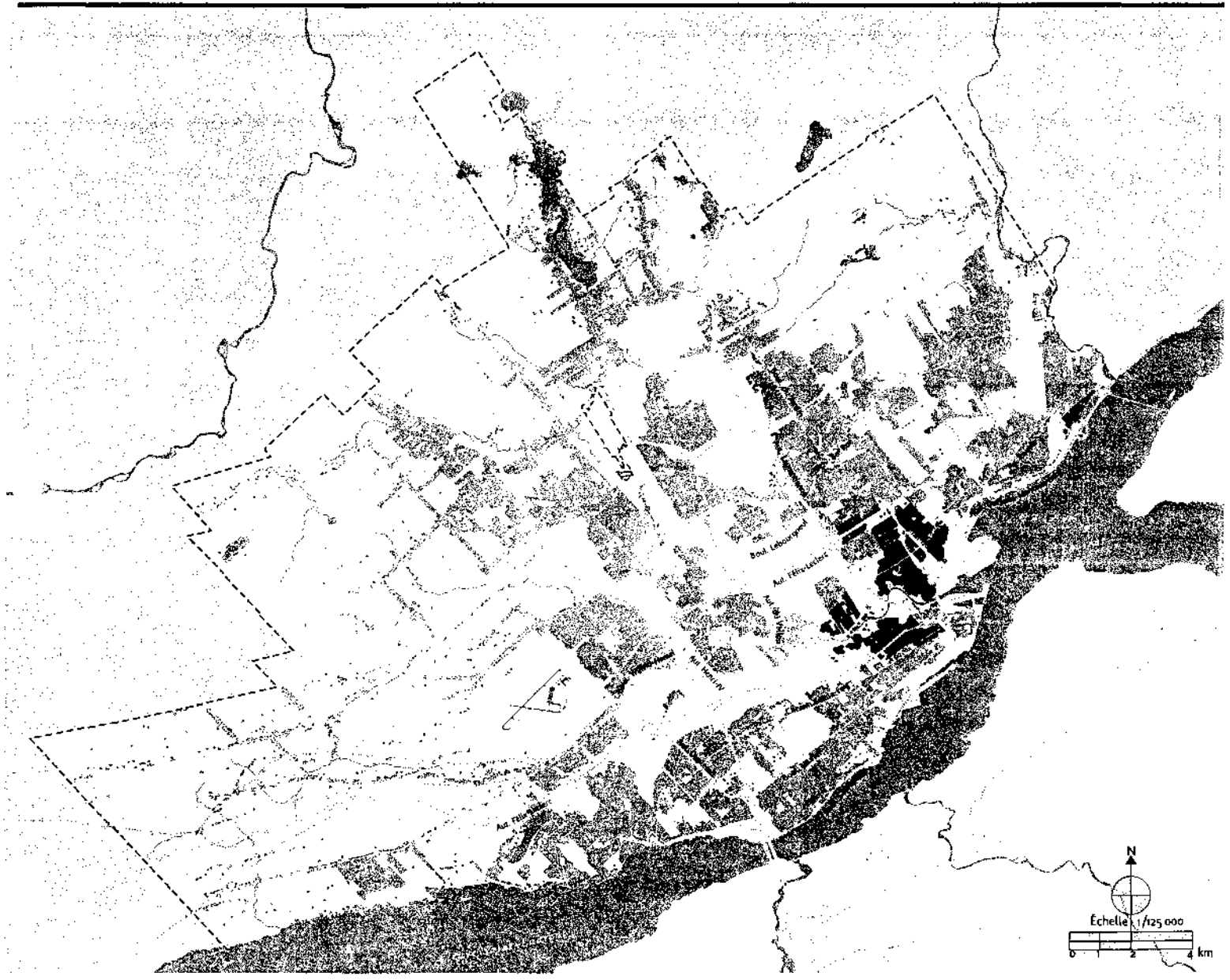
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

- Zone d'ancrage
- Propriété en eau profonde
- Propriété de l'aéroport
- Réseau principal de camionnage
- Gare de trains / Cour de triage
- Gare de trains projetée
- Train à grande vitesse à l'étude

%te

VILLE DE QUÉBEC

ÉTAT DES LOGEMENTS ET PROFILS SOCIO-ÉCONOMIQUES



Secteur à améliorer

- Secteur à surveiller Autres

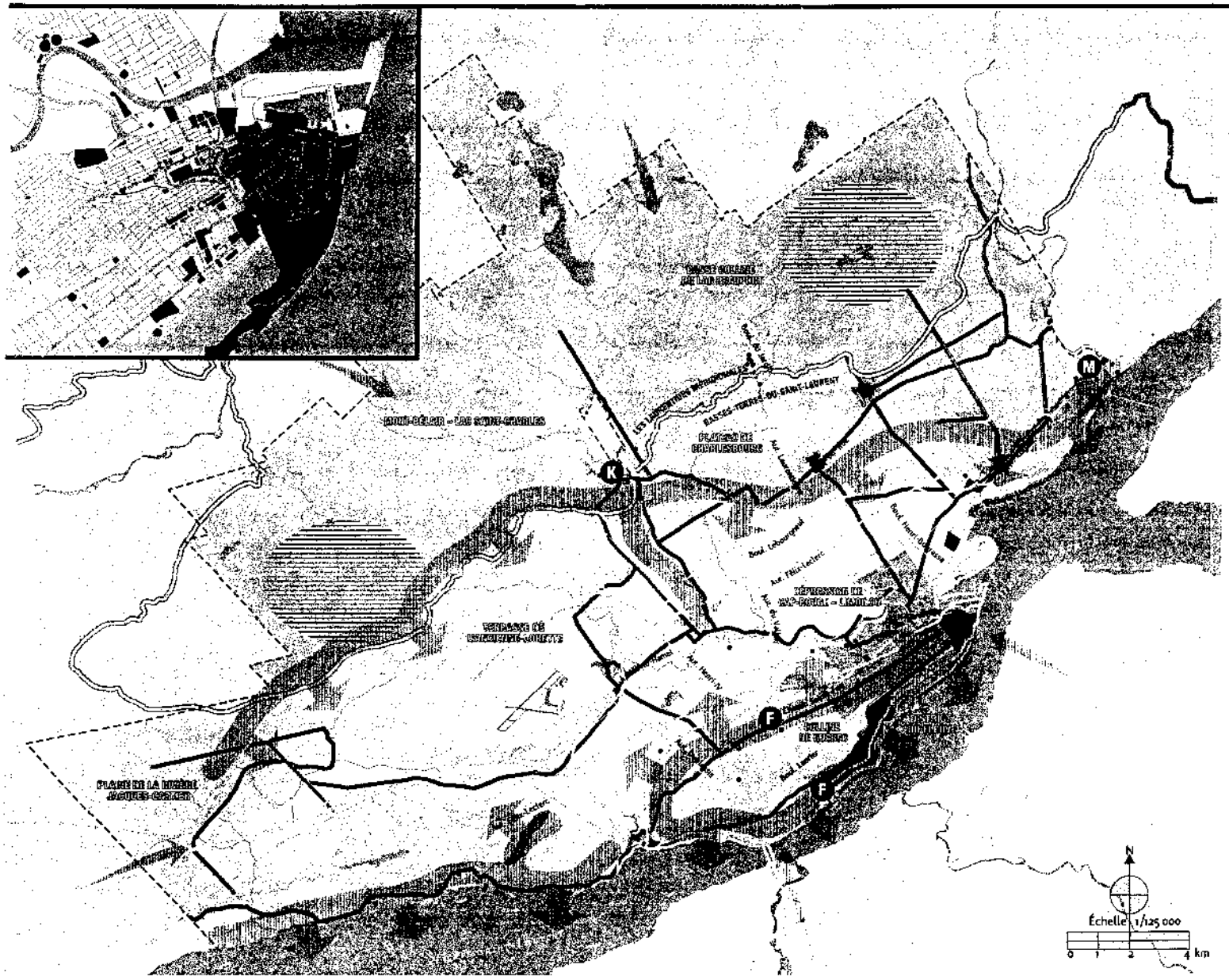
secteurs résidentiels

Les secteurs identifiés sont définis en fonction des critères suivants :

- le pourcentage des logements construits avant 1971
- le taux de chômage
- le pourcentage des ménages consacrant 30% et plus de leur revenu à se loger
- le pourcentage de logements nécessitant des réparations majeure!
- le revenu familial

VILLE DE
QUÉBEC

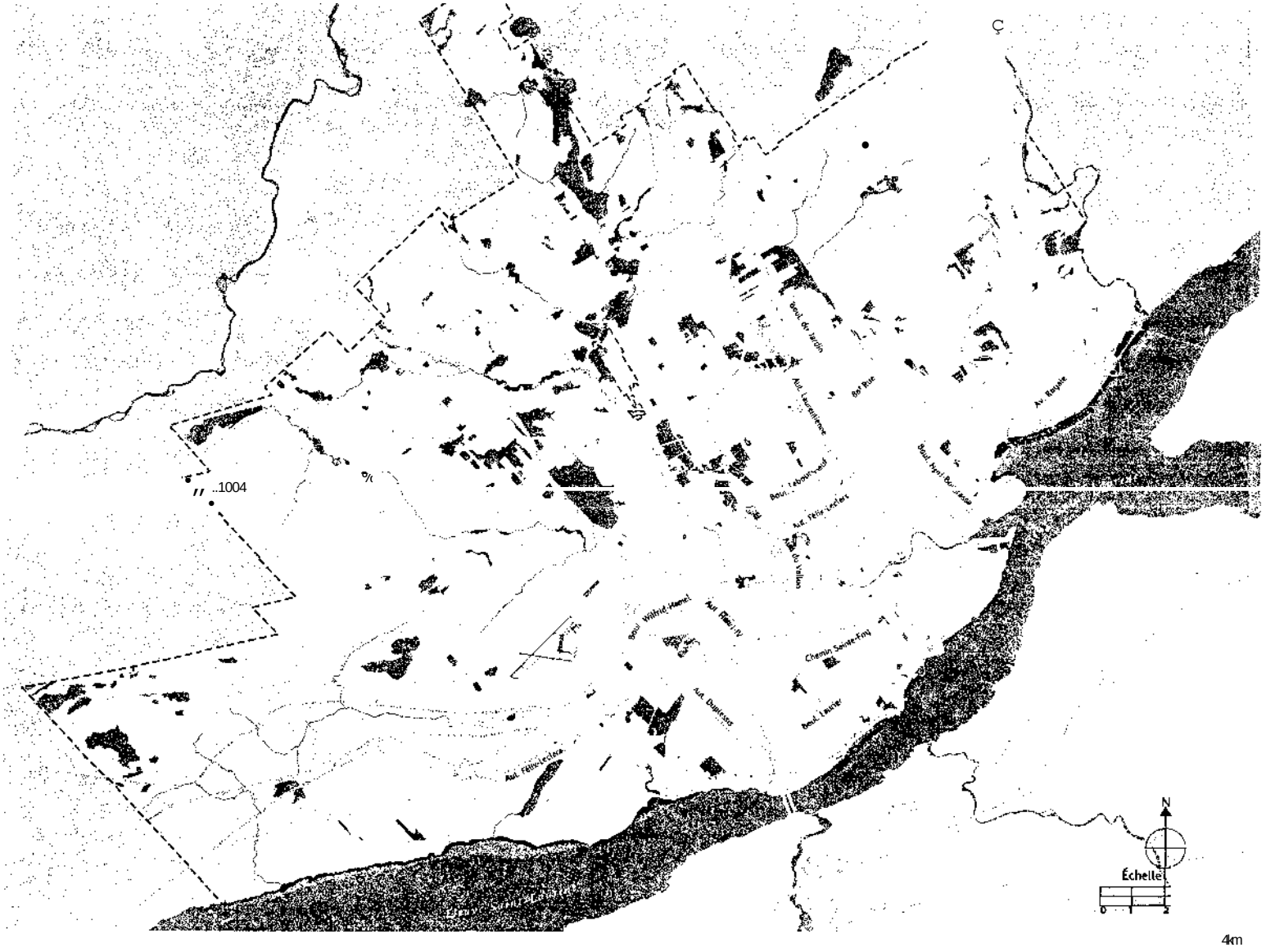
PATRIMOINE ET PAYSAGES



- Arrondissement historique
- Concentration ancienne
- Site archéologique
- Parcours ancien
- Parcours ancien partiellement disparu
- Bassin visuel et panorama
- Entrée de ville
- Massif montagneux d'intérêt
- Composante naturelle d'intérêt **F** Falaises nord et sud **M** Chute Montmorency **K** Chute Kabir Kouba

VILLE DE QUÉBEC

MILIEUX HUMIDES



Eau peu profonde

Herbier aquatique

Marais d'eau douce

1111111 Marécage

riverain

Marécage terrestre / forêt humide

Prairie humide

Tourbière minérothrophe

Tourbière ombrothrophe Eau

bre

- Cours d'eau

Cours d'eau intermittent --

one à lotir

Secteur agroforestier

Source : Canards Illimités Canada, Décembre 2004

;kW

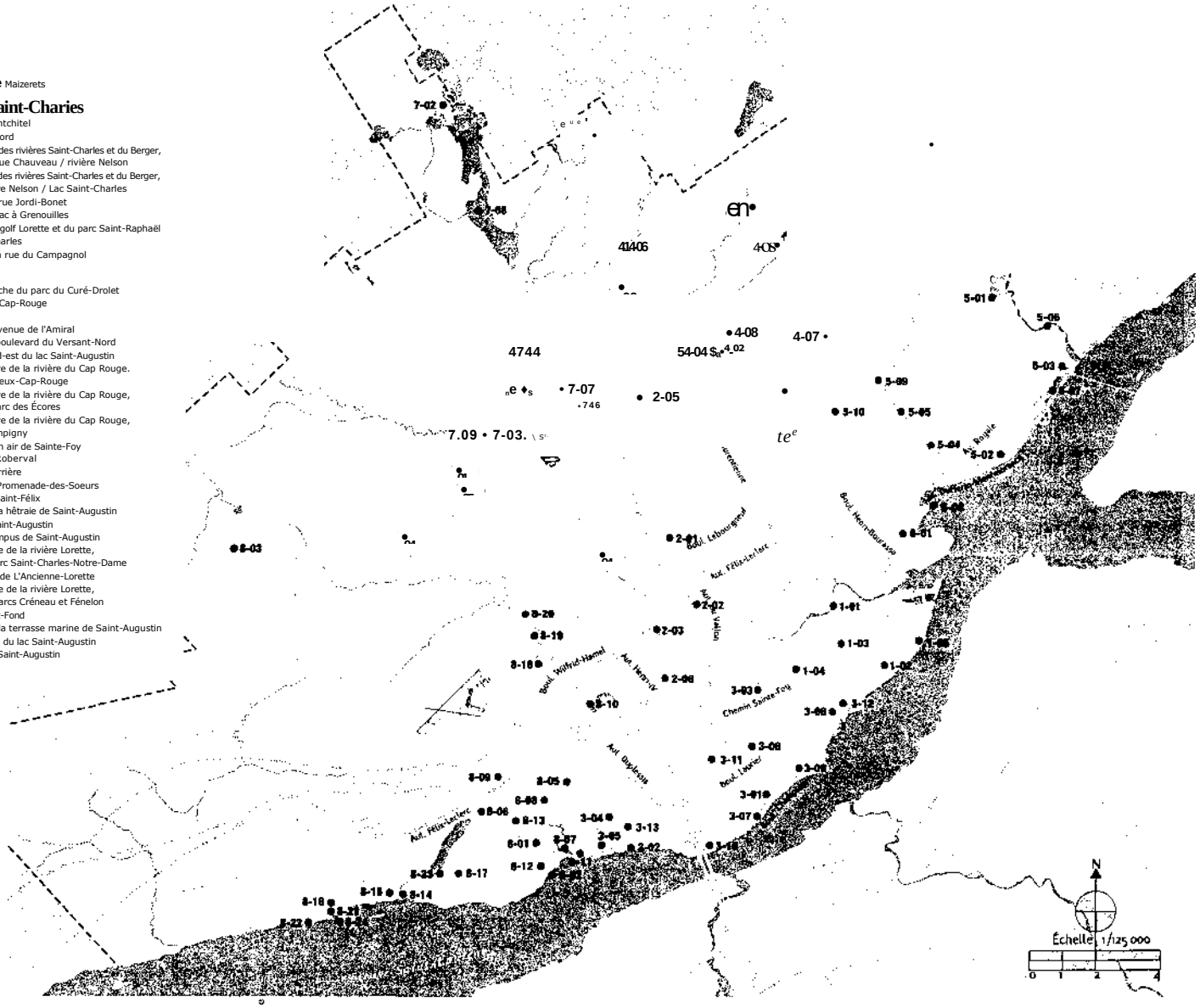
VILLE DE 4le tier
QUÉBEC

MILIEUX NATURELS D'INTÉRÊT

Umohou
6-01 Domaine **de** Maizerets

La Haute Saint-Charies
7-01 Parc de Montchitel
7-02 Marais du Nord
7-03 Paru linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, tronçon avenue Chauveau / rivière Nelson
7-04 Parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, tronçon rivière Nelson / Lac Saint-Charles
7-05 Boisé de la rue Jordi-Bonet
7-06 Secteur du tac à Grenouilles
7-07 Mélezaie du golf Lorette et du parc Saint-Raphaël
7-08 lac Saint-Charles
7-08 liétraie de la rue du Campagnol

Laurentien
8-01 Pinède blanche du parc du Curé-Drolet
8-02 Battures de Cap-Rouge
8-03 Mont Bélair
8-04 Boisé de l'avenue de l'Amiral
8-05 Coteau du boulevard du Versant-Nord
8-06 Secteur nord-est du lac Saint-Augustin
8-07 Boisé linéaire de la rivière du Cap Rouge. secteur du Vieux-Cap-Rouge
8-08 Boisé linéaire de la rivière du Cap Rouge, secteur du parc des Écores
8-09 Boisé linéaire de la rivière du Cap Rouge, secteur Champigny
8-10 Base de plein air de Sainte-Foy
'41 Parc Cartier-Roberval
-12 Parc de la Carrière
d-13 Boisé de la Promenade-des-Soeurs
8-14 Parc Boisé-Saint-Félix
8-15 Secteur de la hêtraie de Saint-Augustin
8-16 Falaise de Saint-Augustin
8-17 Boisé du campus de Saint-Augustin
8-18 Boisé linéaire de la rivière Lorette, secteur du parc Saint-Charles-Notre-Dame
8-19 Parc central de L'Ancienne-Lorette
8-20 Boisé linéaire de la rivière Lorette, secteur des parcs Créneau et Fénelon
8-21 Parc du Haut-Fond
II-22 Érablière de la terrasse marine de Saint-Augustin
8-23 Parc riverain du lac Saint-Augustin
8-24 Battures de Saint-Augustin



La Cité
1-01 Parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, tronçon Vieux-Port / pont Scott
I-02 Parc des Champs-de-Bataille
1-03 Coteau Sainte-Geneviève, secteur Saint-Jean-Baptiste / Montcalm
1-04 Coteau Sainte-Geneviève. secteur Saint-Sacrement
1-05 Falaise sud du promontoire de Québec, secteur de La Cité

Les Rivières
2-01 Secteur du parc de l'Escarpement et des berges de la rivière du Berger
2-02 Secteur du parc de Ovberger
2-03 Parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger, tronçon pont Scott / autoroute Félix Leclerc
2-04 Parc linéaire des rivières Saint-Chades et du Berger, tronçon autoroute Félix-Leclerc / avenue Chauveau
2-05 Boisé de la rue de la Faune
2-06 Boisé du parc technologique du Québec métropolitain

Sainte-Foy- -Shiery
3-01 Boisé du Cap-au-Diable
3-02 Secteur du parc de la Plage-Jacques-Carrier
3-03 Coteau Sainte-Geneviève. secteur de l'avenue Chapdelaine
3-04 Boisé des Compagnons-de-Cartier
3-05 Boisé de Marly
3-06 Boisés de l'Université Laval
3-07 Boisé Irving
3-04 Parc du Bois-de-Coulonge
3-08 Domaine Cataraqui
3-10 Parc Aquarium du Québec
3-11 Secteur du parc Saint-Denys
3-12 Falaise sud du promontoire de Québec, secteur Sainte-Foy / Sillery
3-13 Boisé du boulevard Neilson

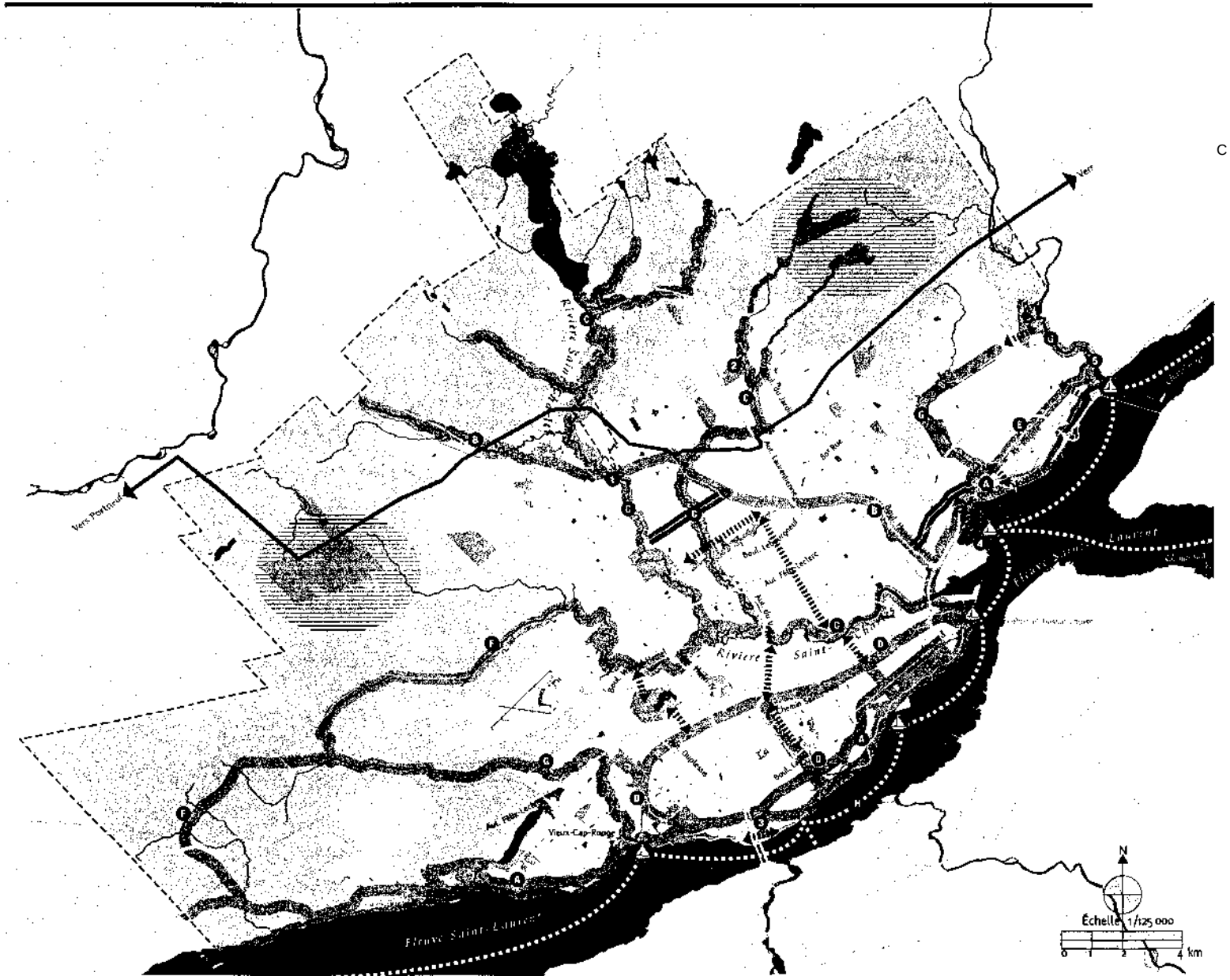
Chariesbourg
4-01 *Parc* de la Montagne-des-Roches
4-02 Parc des Verveines
4-03 Rivière des Sept Ponts
4-04 Jardin zoologique du Québec
4-05 Le et rivière des Bebe:
4-06 Site Notre-Darne-des-Bois
4-07 Secteur du camp Bourg-Royal
4-08 Érablière sucrière de la rue des Loutres
4-09 Hêtraie de la rue lah'ance
4-10 Mélèzaie de la rue de la Montagne

Beauport
5-01 Secteur du camping municipal de Beauport
5-02 Falaise de Beauport, secteur de la rue &nide
5-03 Parc de la Chute-Montmorency
5-04 Sentier linéaire de la rivière Beemort, tronçon sud
5-05 Sentier linéaire de ta rivière Beauport. tronçon nord
5-06 Boisé linéaire de la rivière Montmorency
5-07 Étang de la Côte
5-08 Baie de Beauport
5-08 Boisé du Mélézin
5-10 Cédrière de l'avenue du Bourg-Royal

VILLE DE QUÉBEC

VthiblUN
FINALE
MAI 2005

PLAN VERT, BLEU ET BLANC



Circuits structurants
A Promenade du littoral
B Corridor des Cheminots
C Parc linéaire des rivières Charles et du Berger
D Promenade du plateau
E Route de la Nouvelle-France
F Circuit agricole
G Parcs linéaires des rivières Montmorency, Beauport et du Cap Rouge
H Circuit fluvial

Lien à créer

Lieu d'embarquement

Massif montagneux d'intérêt

Parc, espace vert et milieu naturel d'intérêt

Secteur agroforestier

Boisé d'intérêt

Milieu humide d'intérêt

Site récréatif régional
1 Chute Kabir Kouba
2 Jardin zoologique du Québec
3 Parc Aquarium du Québec
4 Baie de Beauport
5 Parc de la Chute-Montmorency

Sentier Trans-Québec de motoneige

; l e
VILLE DE 14 1 1 11di
QUÉBEC

t • m r

PLAN DES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL pian 10

Gomme. de **OMO .1 aefwom • lunl** (Cee'de
• *nn*.. Pl
Cemeeee Pei
• Ceme
et de *mem*.. I.Cel
E M
meumm
in meus. Ile/
Ii rue)
inzbleonn•Ile el emmure... P.',
El] pumee e emenen... M.)
Via...,.. otlemeaue emnele Me.d.
dee. eueleue (1.1.41
MC e Oulee MWuaal
MiRée. el elle... **trytd. NON• nRe**". ensgrulun
0,.111**1.1**1**416.•**

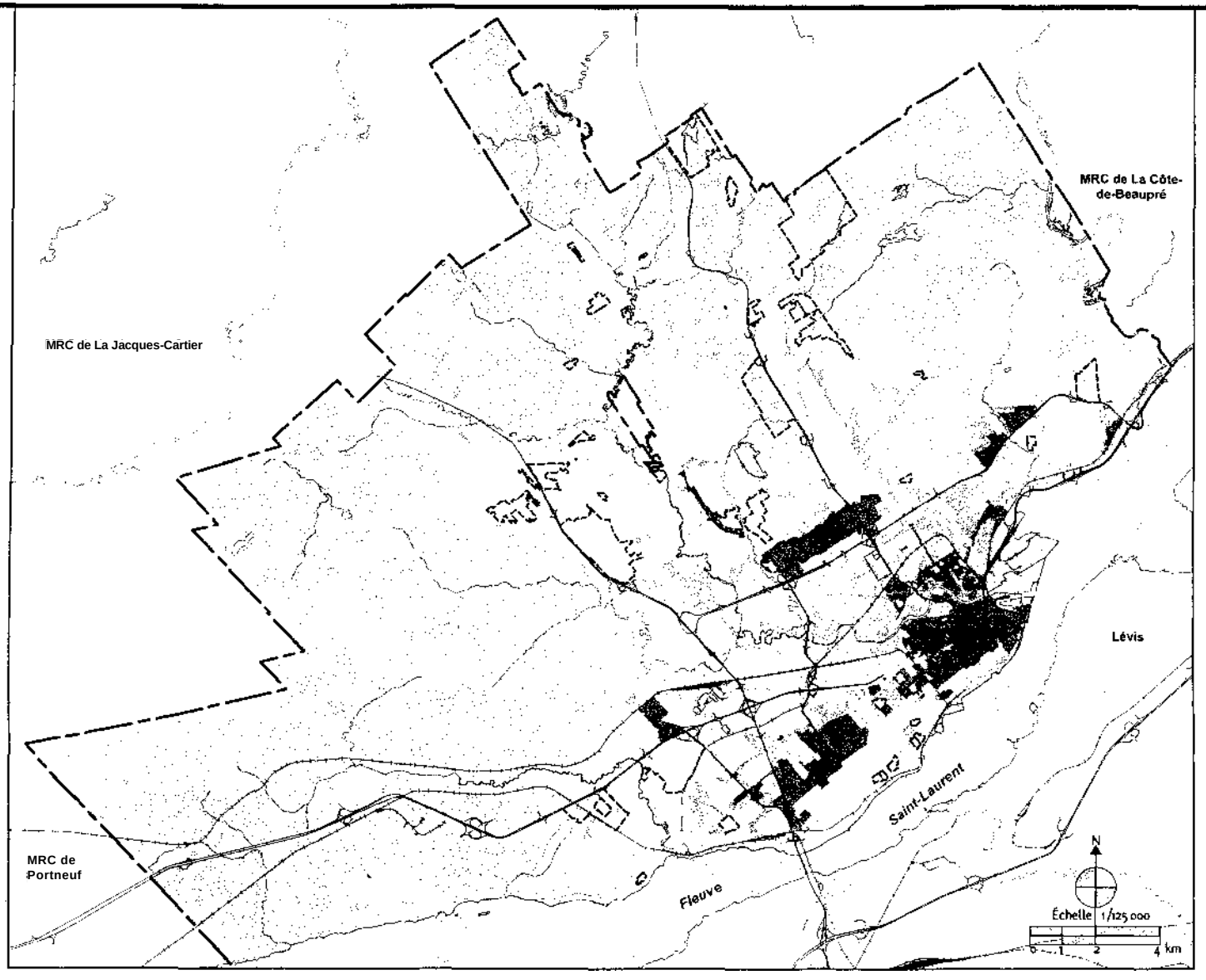
Fm...mn parc el esece ven
riz Lensmvalwn Peel
(CM, ...Ione. Peel
emelemelme Me,
Amoleeeler• Peel
Aereereeeme

mülc uniabnifflon

Cleur PAE

Échelle 7/50 000

DENSITÉ D'HABITATION



o (N/A)

1 (65 log./ha - valeur minimale)

2 (3o log./ha - valeur minimale)

3 (15 log./ha - valeur minimale)

4 (8 log./ha - valeur maximale)

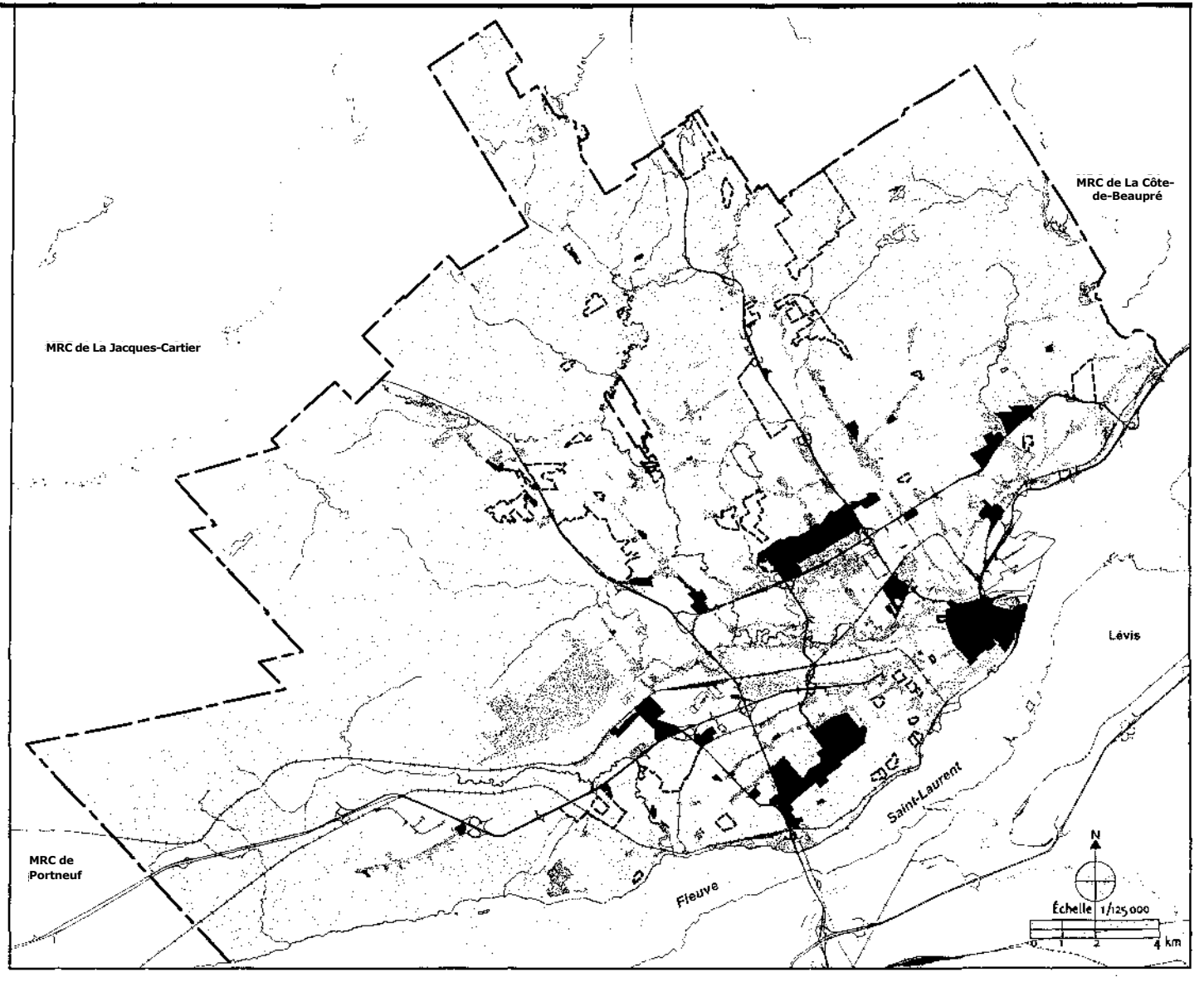
5 (4 - valeur maximale)

Secteur de PAE

VILLE DE QUÉBEC

VERSION
FINALE
MAI 2005

DENSITÉ DE COMMERCE DE VENTE AU DÉTAIL



A (illimitée)

B (12 000 m² - note 1)

C (5 000 m² - note 1)

D (3 000 m2)

E (2 000 m²)

F 000 m²)

G (200 m²)

X (N/A)

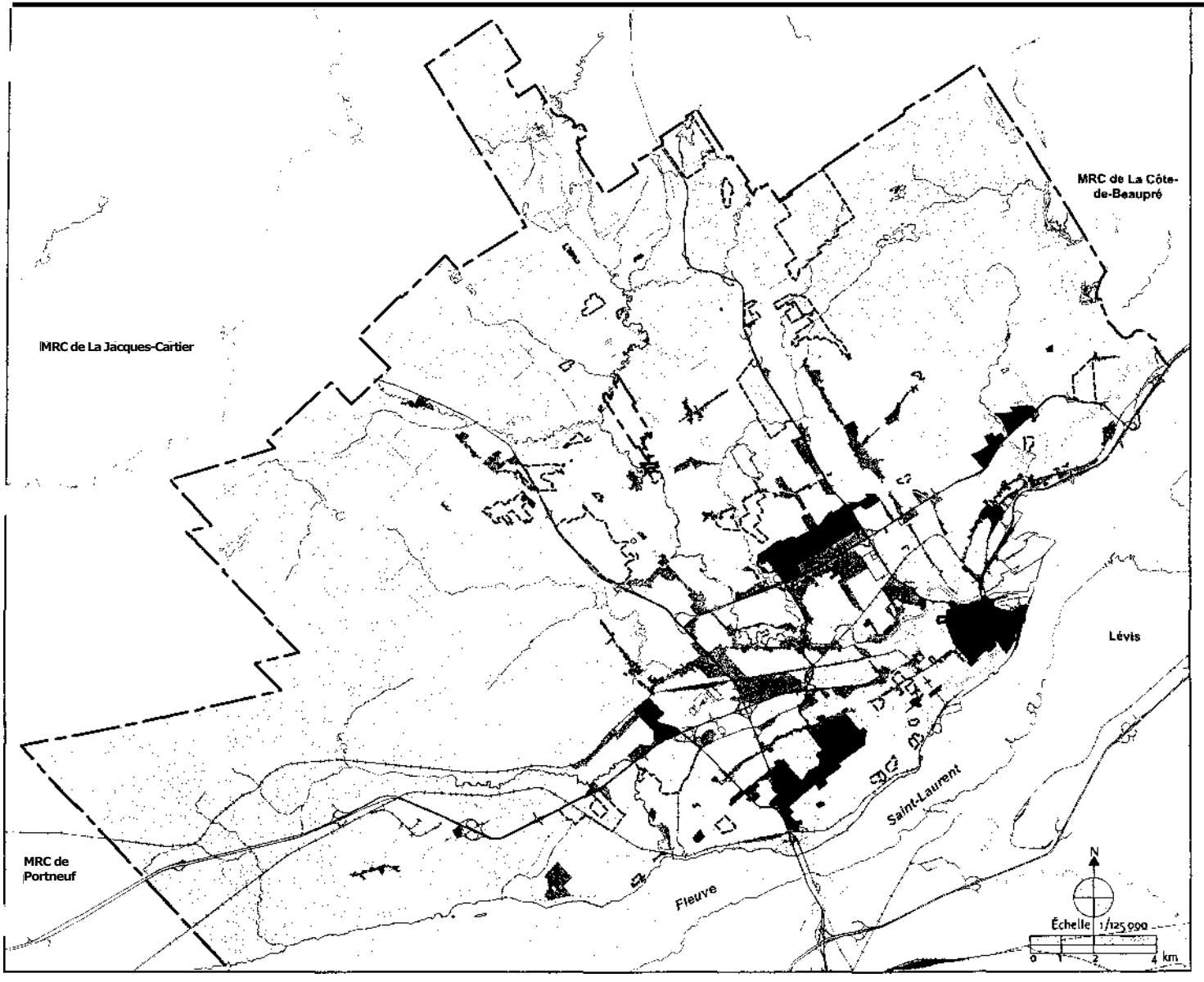
note i: Établissement limité à 4 000 m2

1 Secteur de PAE

Route désignée

VILLE DE wam,
QUÉBEC

DENSITÉ D'ADMINISTRATION ET DE SERVICE



a (illimitée)

b (8 000 m²)

c (5 000 m²)

d (3 000 m²)

e (2 000 m²)

f 000 m²)

g (zoo m²)

x (te)

Secteur de PAE

_ - Route désignée

VERSION
FINALE
MAI 2005

STRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER

NOUVEAUX LIENS ROUTIERS

Lien à créer

Lien à l'étude

4 Lien potentiel (besoins éventuels et tracés à définir)

CONSOLIDATION DES LIENS EXISTANTS

Artère principale

Axe autoroutier à consolider

- Interface à améliorer
  - **1** Avenue Chauveau / boulevard de l'Auvergne
  - **2** Rue des Replats / rue du Marais, accès à l'autoroute Félix-Leclerc
  - **3** Avenue Saint-David / rue Clémenceau, accès à l'autoroute Félix-Leclerc
  - **4** Loiret / 8oe Rue / Bourg-Royal
- Échangeur à reconstruire **4**
  Duplessis / chemin Sainte-Foy
  - **5** Pont de Québec / chemin Saint-Louis
  - **6** Du Vallon / autoroute Charest
  - **7** Laurentienne / boulevard Saint-Joseph
  - **8** Laurentienne / avenue Notre-Dame

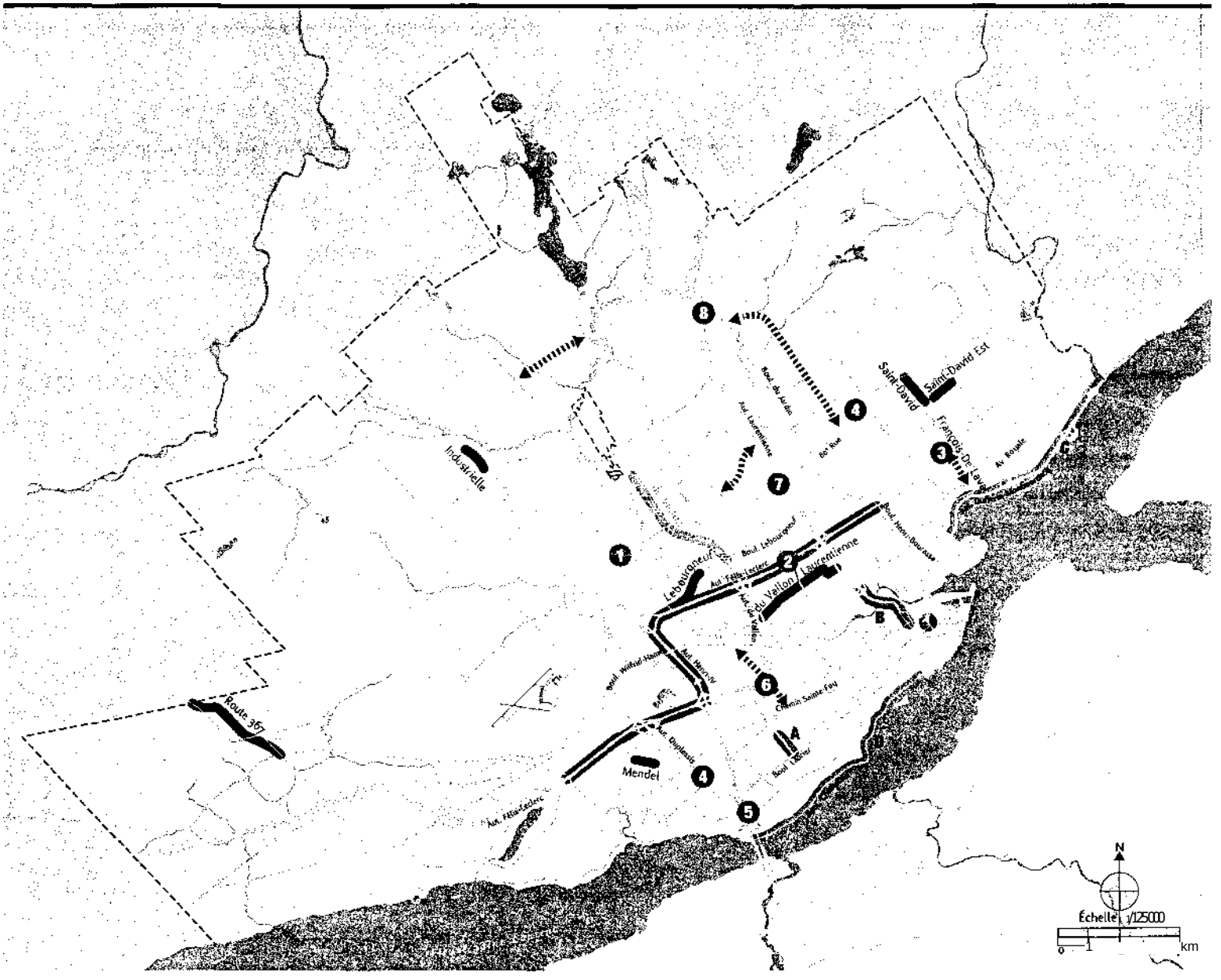
REQUALIFICATION DE LIENS EXISTANTS

1:112313Mt Tronçon à transformer en boulevard urbai

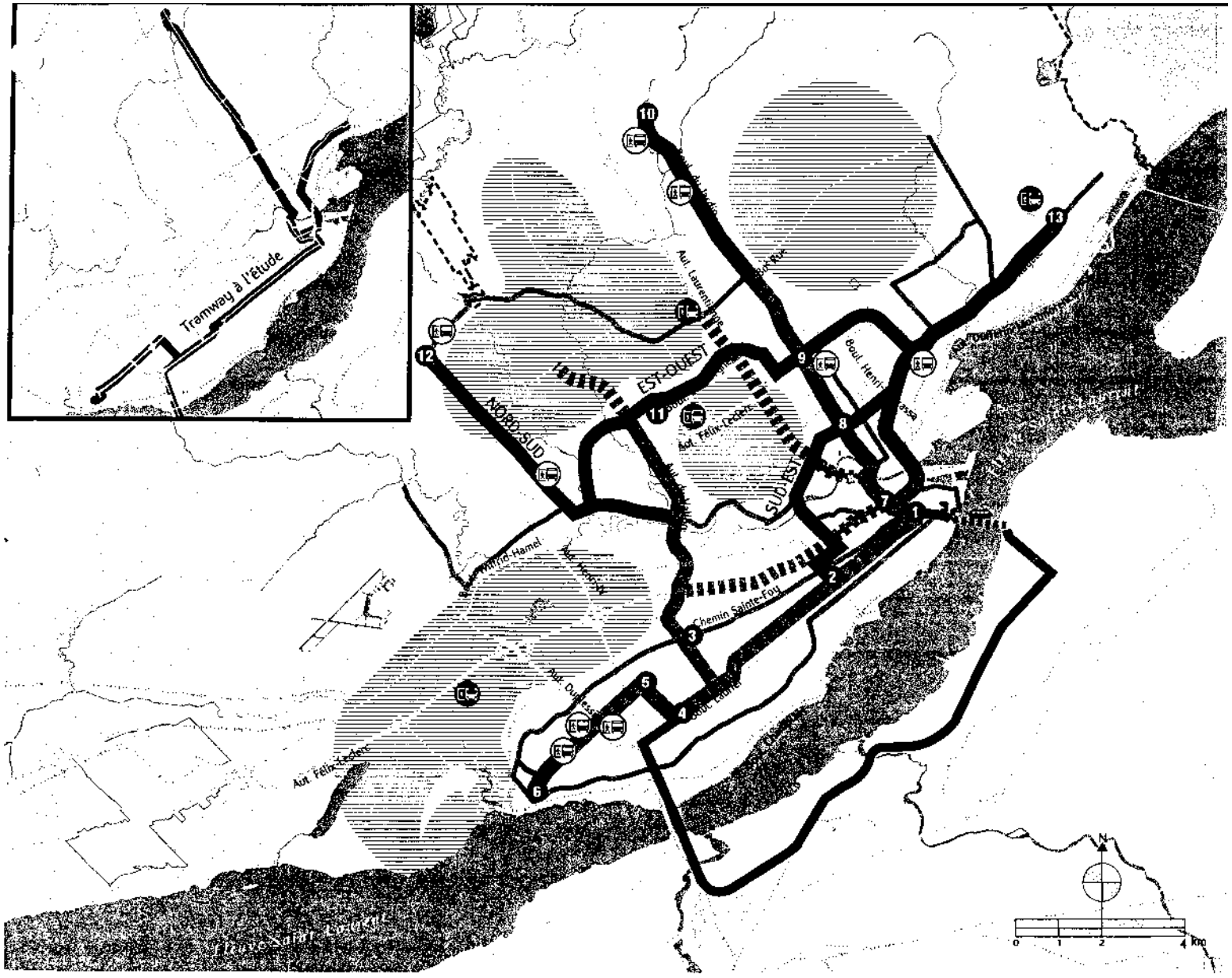
A Autoroute du Vallon
B Autoroute Laurentienne

Tronçon potentiel à requalifier
C Autoroute Dufferin-Montmorency
D Boulevard Champlain

- Bretelles à démolir
  (Quartier Saint-Roch)



VILLE DE
QUÉBEC



RENFORCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU STRUCTURANT PROJETÉ

IIILIMIIIMI Métrobus existant / sur voie réservée

111111111111•1111 Métrobus à l'étude / sur voie réservée
Belvédère - Beauport (sud-est) Loretteville - Sainte-Foy (nord-sud) Beauport - Les Saules (est-ouest)

Réseau intermédiaire

existant 11111M1 Voie réservée

potentielle Liaison inter-rives

Rabattement au réseau structurant

_____ Secteur intermédiaire à définir

Parc de stationnement incitatif existant

e Parc de stationnement incitatif projeté

Station Métrobus et noeud de correspondance à améliorer

O Station nouville

El, Station Belvédère

❍ Cégep de Sainte-Foy

❍ Station Place Laurier

❍ Station Roland-Beaudin (Gare d'autocars de Sainte-Foy)

❍ Station de Marly

❍ Station Place Jacques-Cartier

❍ Station i& Rue

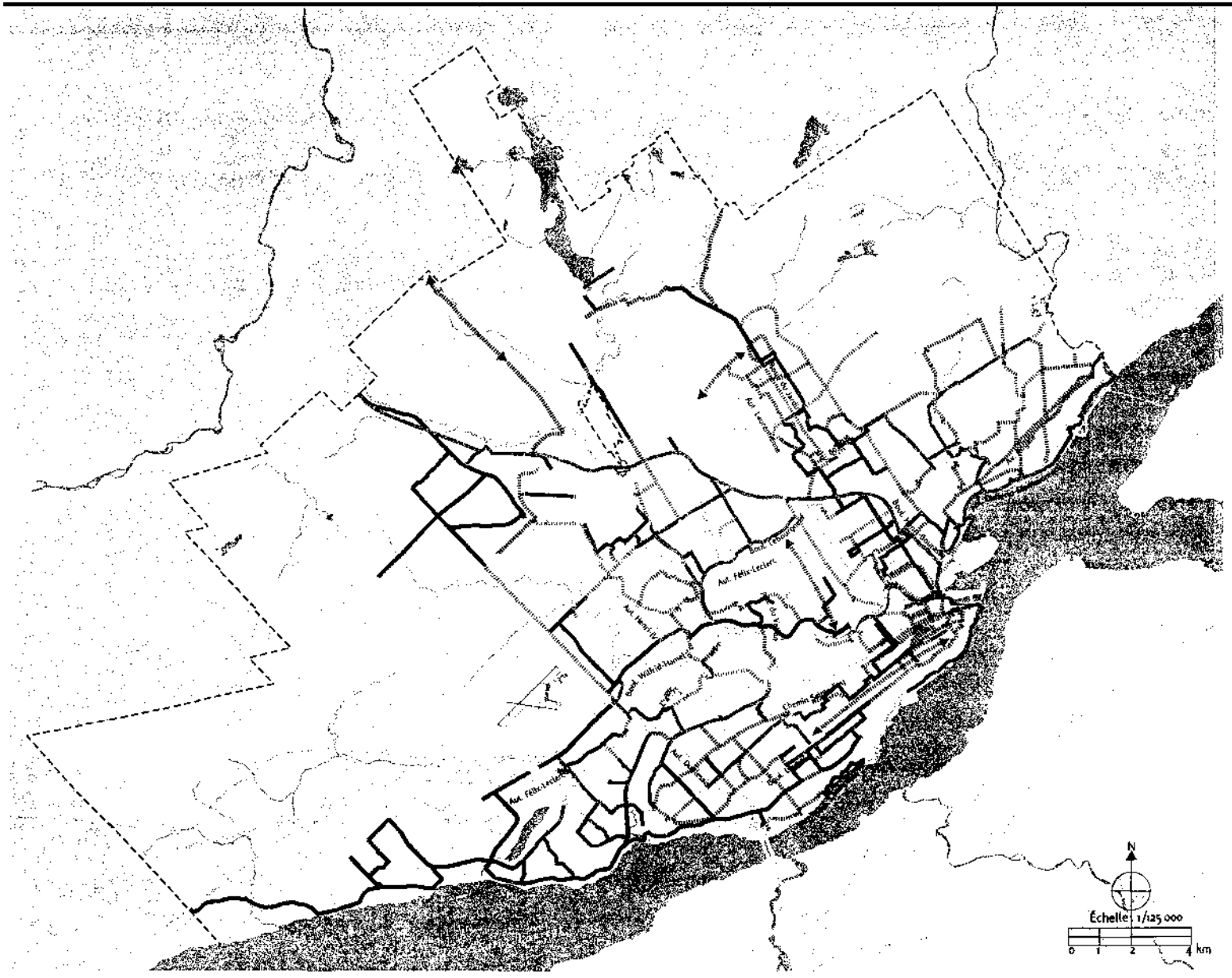
❍ Station 41° Rue

OD Terminus du Zoo

fiD Galeries de la Capitale
Terminus du futur Métrobus
Station La Cimenterie

id Âme'
VILLE DE e
QUÉBEC

RENFORCEMENT DU RÉSEAU CYCLABLE



Lien à créer

Piste cyclable existante Piste

cyclable à l'étude Bande

cyclable existante Bande

cyclable à l'étude Chaussée

désignée existante Chaussée

désignée à l'étude

"4"" """"e Axe potentiel à analyser

Piste cyclable (hors chaussée)

Bandes cyclables (sur la chaussée)

r__ Bidirectionnelle

1A,.12.11R IS

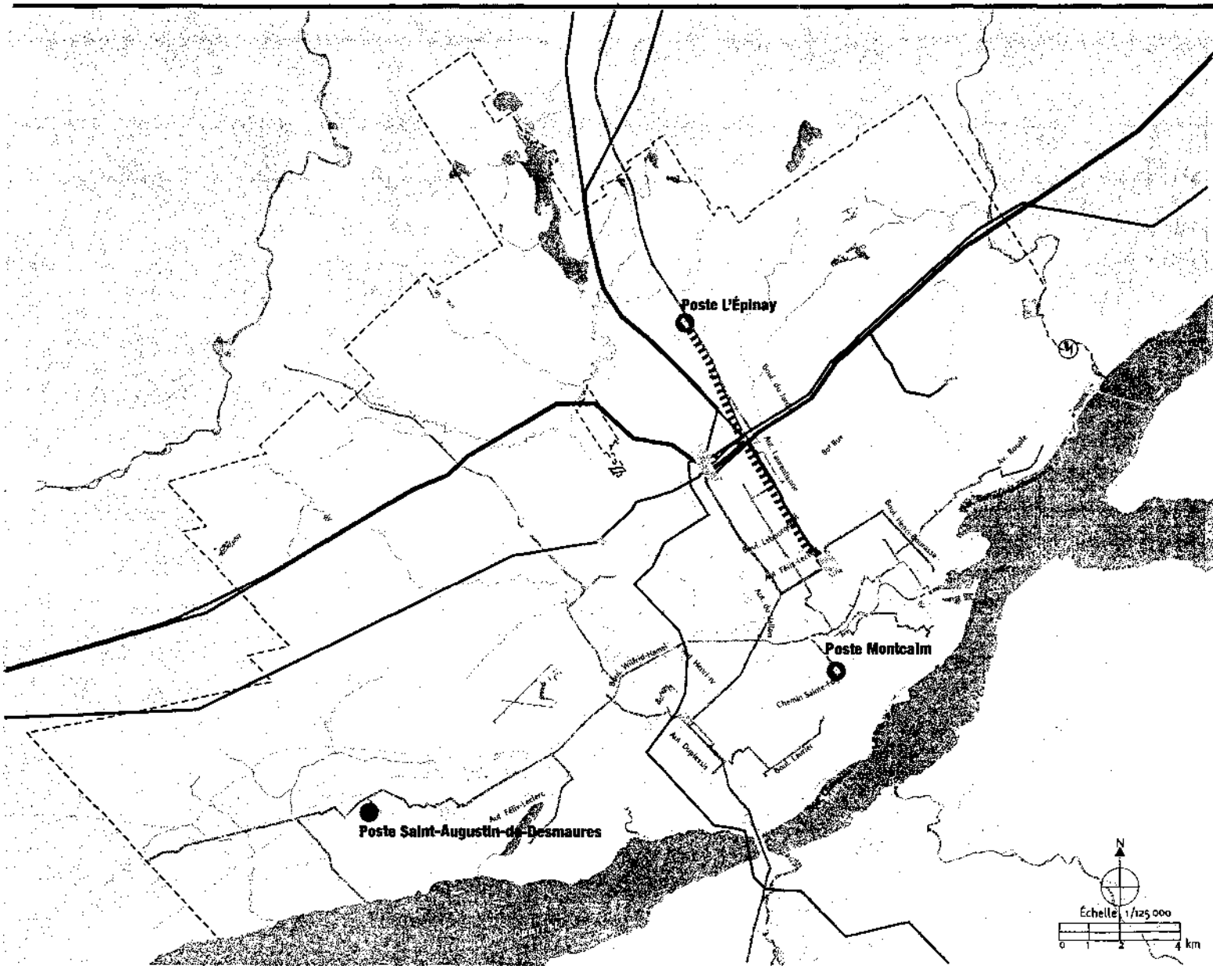
Unidirectionnelles

Chaussée désignée (sur la chaussée)

VILLE DE "{id

QUÉBEC

RÉSEAU DE TRANSPORT D'ÉNERGIE



Transport linéaire 735 kV 315 kV 23o kV 69 kV

Poste de transformation

Projet à l'étude

Réseau principal de gaz naturel

Centrale de production d'énergie électrique

VILLE DE QUÉBEC

SYNTHÈSE DES SECTEURS PARTICULIERS DE PLANIFICATION

1 Centre-ville

2 Plateau de Sainte-Foy

3 Lebourgneuf—Neufchâtel-Est

4 Littoral ouest

5 Milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

6 Axe Maizerets-Montmorency et zone des Capucins / de la Canardière

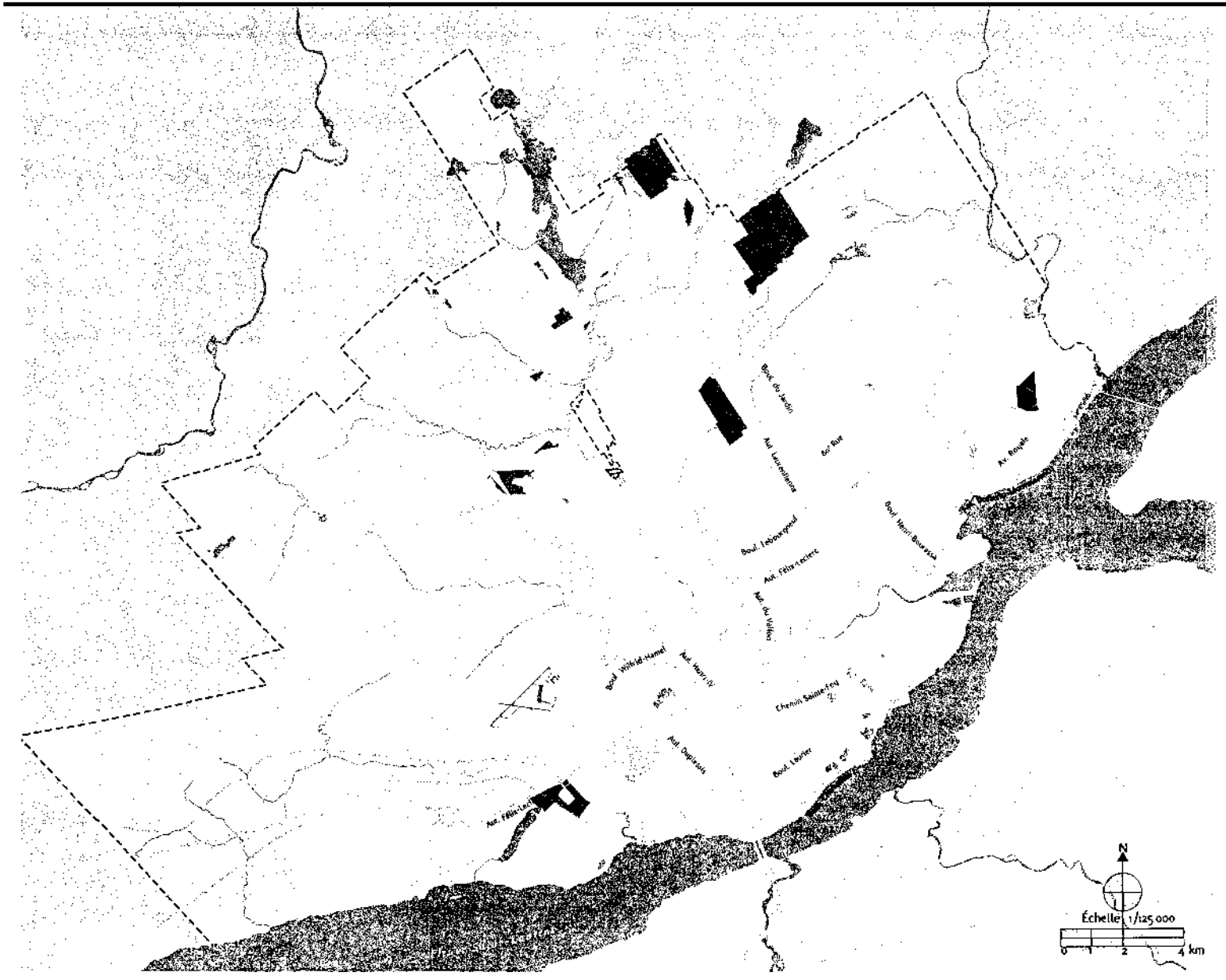
7 Vieux-Cap-Rouge

8 Centre de l'arrondissement de Charlesbourg

9 Sablières de Beauport

10 Axe Pierre-Bertrand

SECTEURS DE PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE (PAE)



Secteur de développement

Secteur d'intérêt récréotouristique

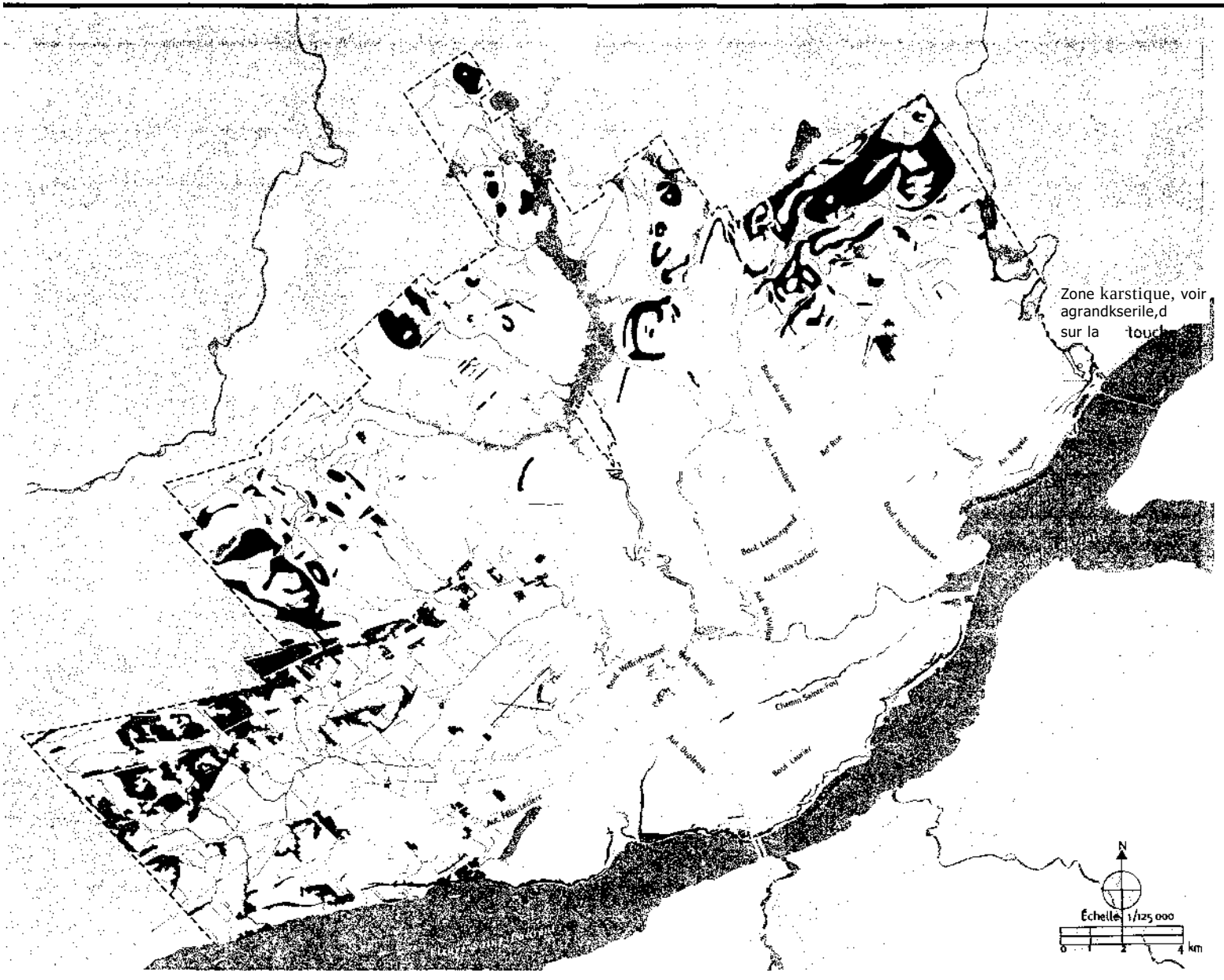
Secteur de développement différé

Secteur institutionnel en mutation

Secteur de réhabilitation
ou réaffectation

VILLE DE Ottlete
QUÉBEC

CONTRAINTES NATURELLES



Forte pente

Zone inondable

Zone à effet de glace

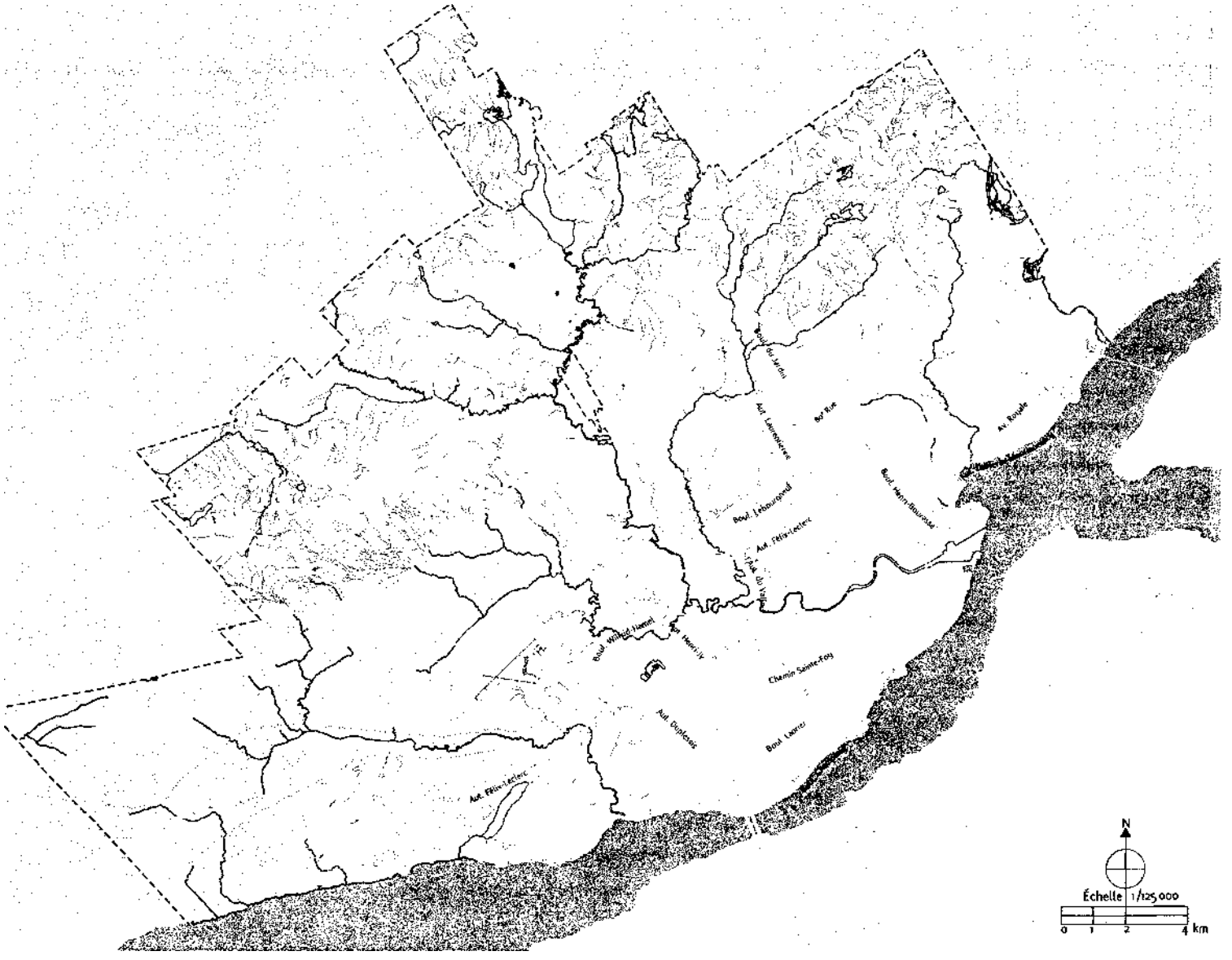
Milieu humide faisant l'objet d'un règlement de contrôle intérimaire

Érablière protégée

Zone karstique

VILLE DE
QUÉBEC

PLANS D'EAU VISÉS AU PDAD



Fleuve

CD Cours d'eau principal et lac

Cours d'eau secondaire

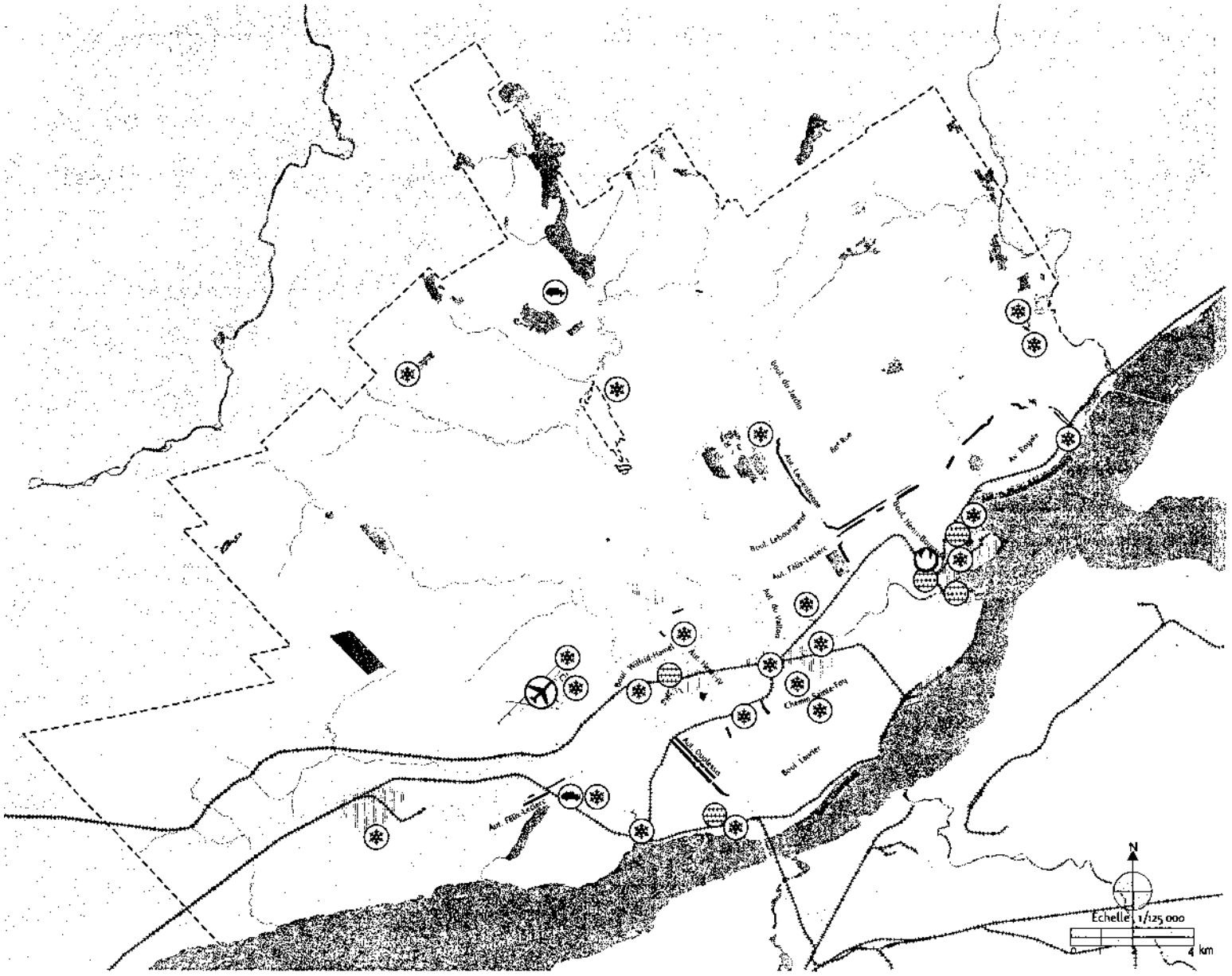
Cours d'eau intermittent

Zone agricole permanente

VILLE DE
QUÉBEC

v.tr-jit_JIN
FINALE

CONTRAINTES ANTHROPIQUES



Zone sensible (niveau sonore supérieur ou égal à 6o dbA)

Industrie lourde

Site d'extraction

Équipement public municipal

Poste majeur de transformation d'énergie électrique

Zone autorisant l'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs

Dépôt de matériau sec

Dépôt à neige

Cour de triage

Voie ferrée

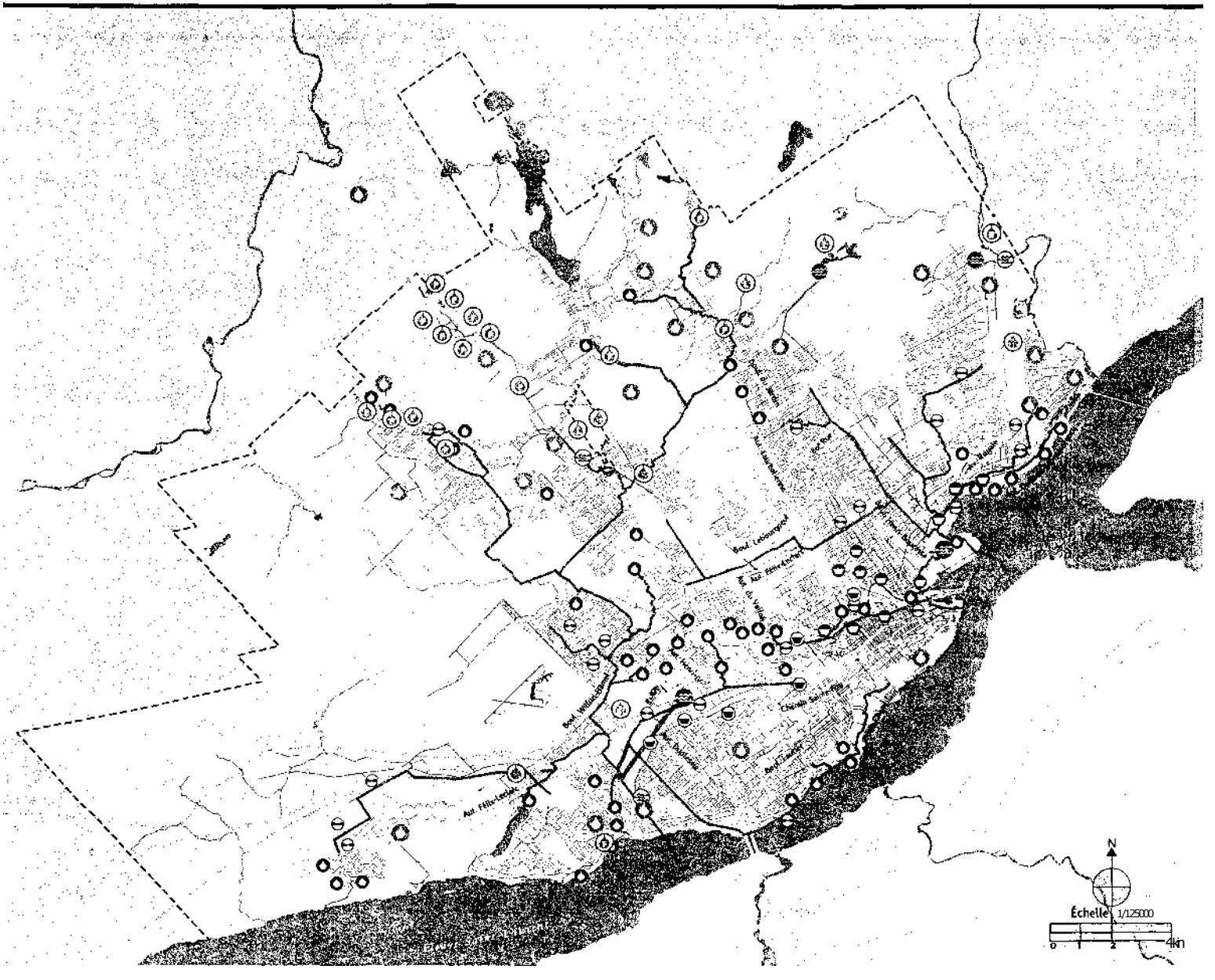
Aéroport

Incinérateur

VILLE DE QUÉBEC

VERSION
FINALE
MAI 2005

ÉQUIPEMENT MAJEUR D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT



RÉSEAU D'AQUEDUC

0 Prise d'eau FLEUVE

❍ Prise d'eau LAC

❍ Prise d'eau RIVIÈRE

® Puits municipal

• Usine de traitement

G Usine de traitement projetée

____ Réseau d'aqueduc

Poste de pompage

❍ Réservoir

RÉSEAU D'ÉGOUT

ea Station d'épuration

- Intercepteur

Conduite de boue

❍ Poste de pompage des eaux usées

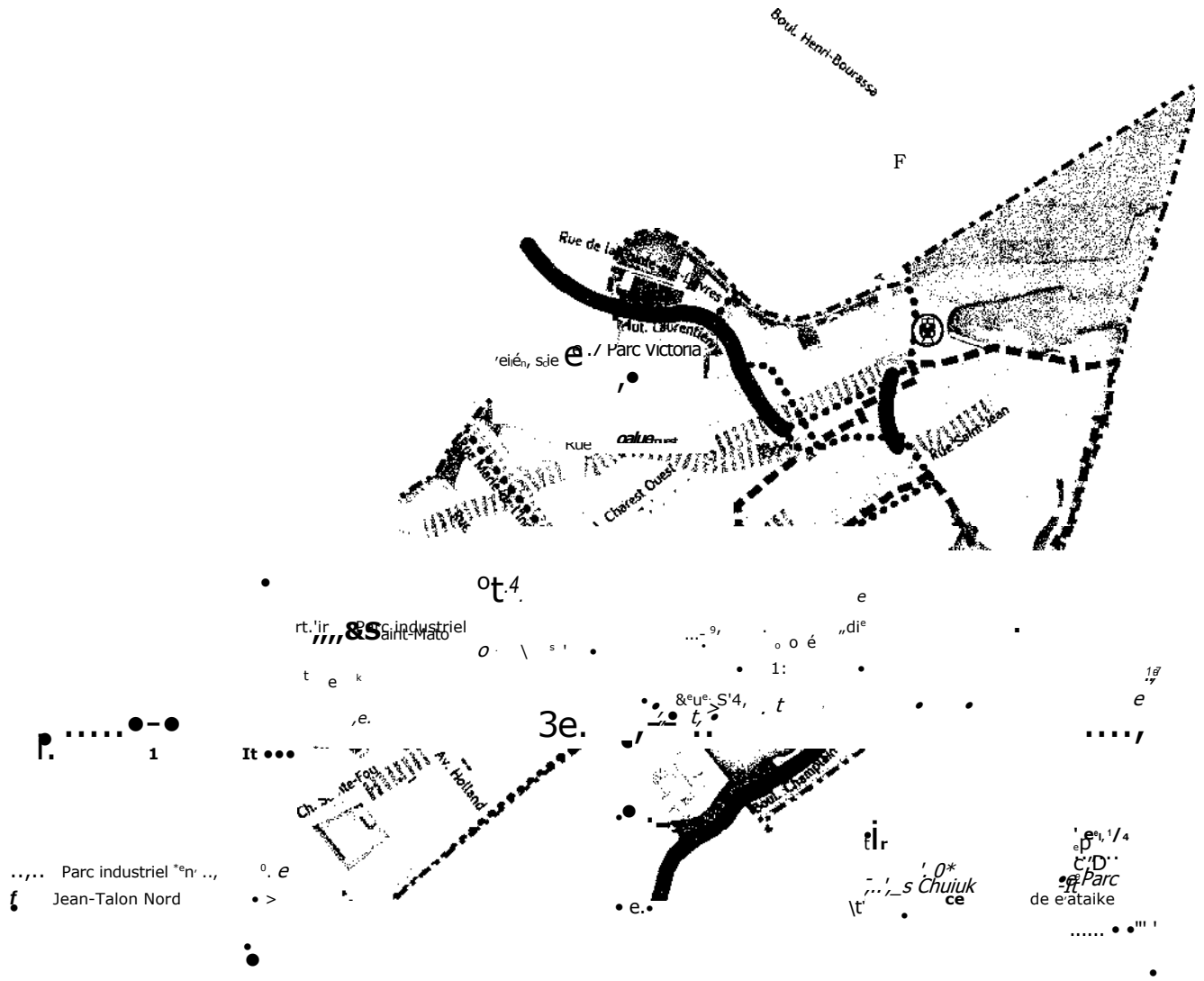
e Tronçon restrictif

0 Réservoir de rétention existant

0 Réservoir de rétention projeté

VILLE DE **fair**
QUÉBEC

ARRONDISSEMENT DE LA CITÉ



Centre-ville

Axe de consolidation

Secteur d'emploi

..... Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)

® Gare multimodale du centre-ville

Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier

Secteur d'intérêt patrimonial ou culturel

11111114 Artère commerciale à revitaliser OU à évaluer

Développement résidentiel

FT Reconversion potentielle

Milieu résidentiel à valoriser à court terme

Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme

Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional

émet,
tité
VILLE DE O
QUÉBEC

VERSION

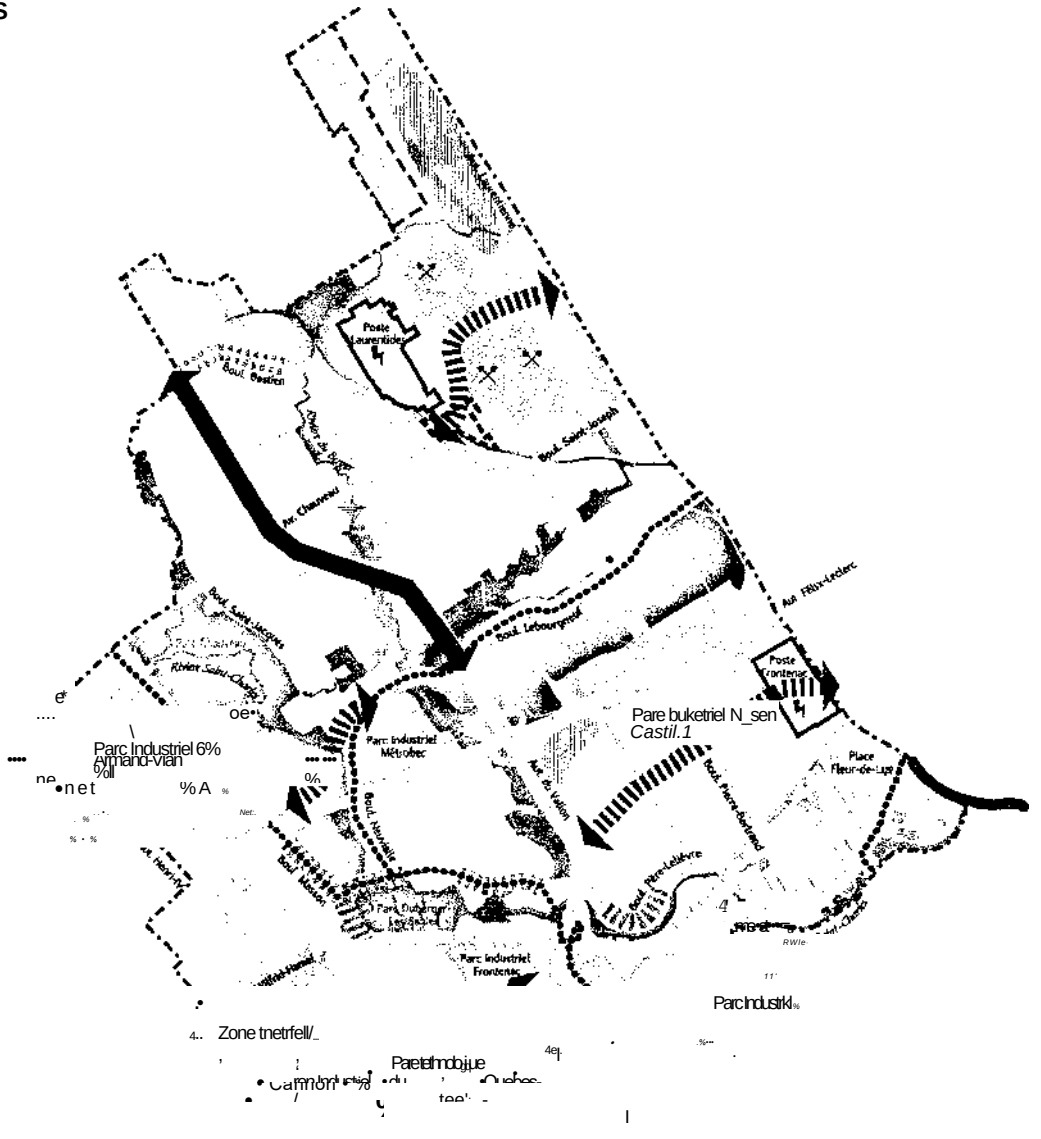
1 1 1 1 E

FINALE C

MAI 2005

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

ARRONDISSEMENT DES RIVIÈRES



11111111 Limite maximale d'urbanisation

Centre majeur d'activités de Lebourgneuf

Axe de consolidation

Axe commercial à revitaliser

Secteur d'emploi

Secteur d'emploi à étudier

Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)

Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier

41111111) Nouvel axe routier

Lien potentiel ou à l'étude

Développement résidentiel

Reconversion potentielle Milieu

résidentiel à valoriser à court terme

Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme

Concentration d'intérêt patrimonial ou culturel

Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional

Territoire agroforestier Site

d'extraction actif Poste de

transformation d'énergie

Emprise hydroélectrique

VILLE DE QUÉBEC

ARRONDISSEMENT
DE SAINTE-FOY-SILLERY

Centre majeur d'activités de Sainte-Foy

Axe de consolidation

Secteur d'emploi

..... Réseau de transport en commun structurant existant et projeté (Métrobus)

Rabattement au réseau structurant

Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier

411114 Lien potentiel ou à l'étude llil

al la Axe commercial à revitaliser

Développement résidentiel

Reconversion potentielle

Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme

1---Concentration d'intérêt patrimonial
'-- - ou culturel

Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional

Boisé des Ir

osie li

igm

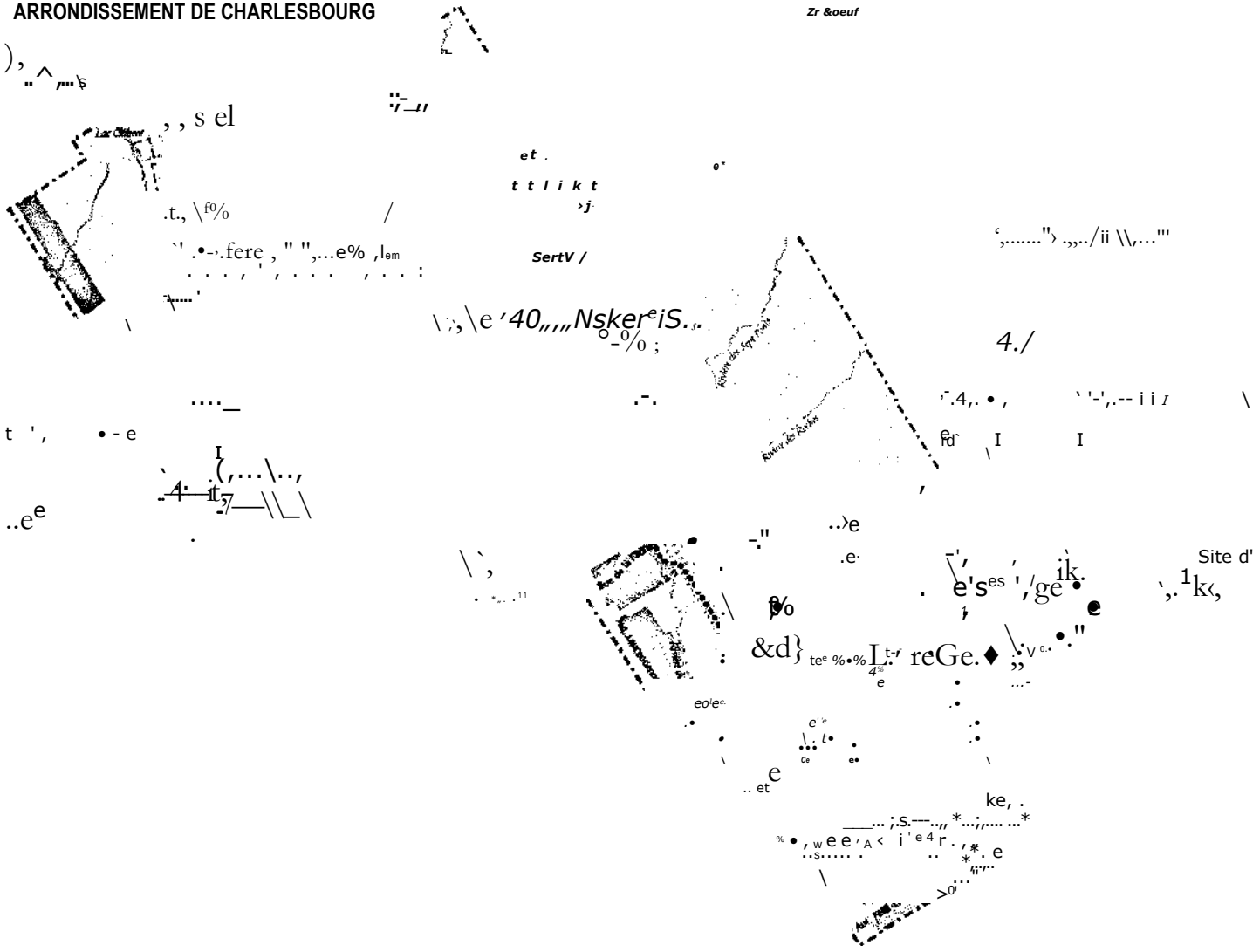
VILLE DE e IMRE,

QUÉBEC

compa,,,,,, ..

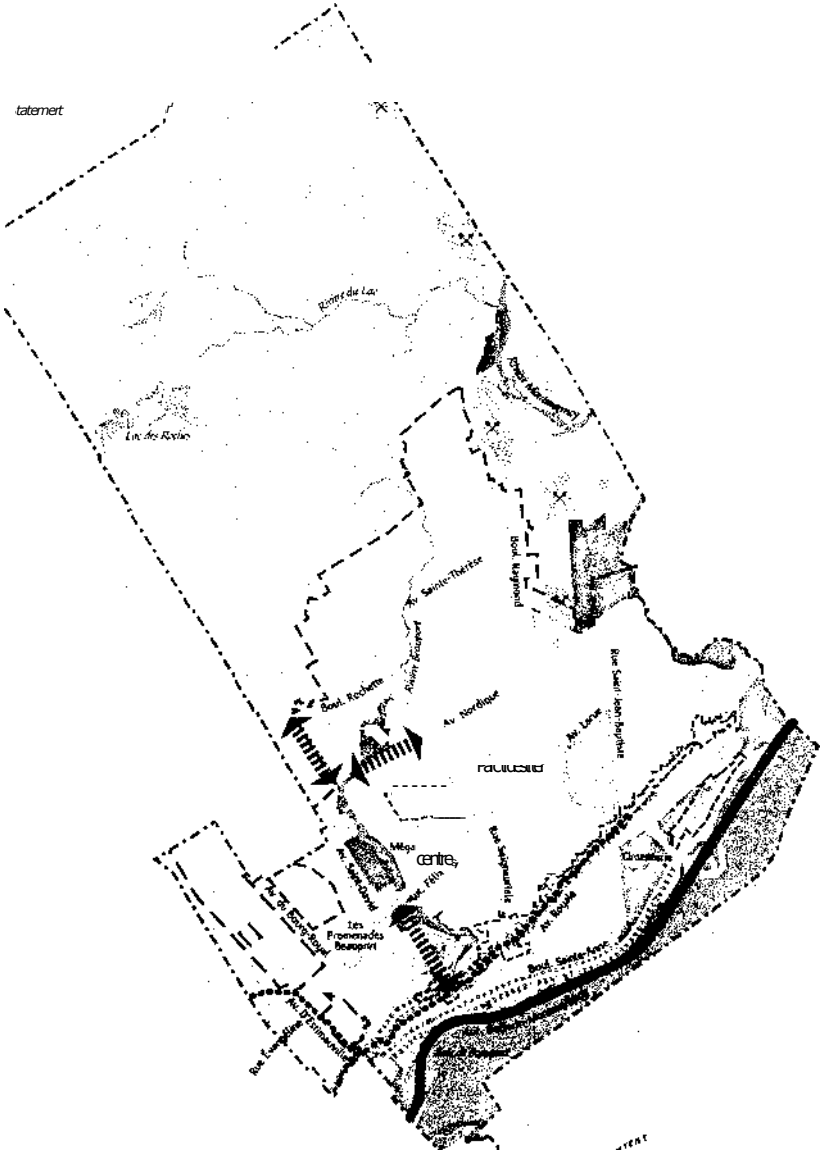
de-Cutter

ARRONDISSEMENT DE CHARLESBOURG



- Limite maximale d'urbanisation
- Centre majeur d'activités de Lebourgneuf
- Axe de consolidation
- Secteur d'emploi
- ..... Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)
- Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier
- • Interface à améliorer
- 4.....4 Lien potentiel ou à l'étude
- Axe commercial à revitaliser
- Concentration patrimoniale ou d'intérêt culturel
- Développement résidentiel
- Milieu résidentiel à valoriser à court terme
- Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme
- Développement résidentiel différé
- Site d'extraction actif
- Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional
- Territoire agroforestier

ARRONDISSEMENT DE BEAUPORT



— — — Limite maximale d'urbanisation

Centre majeur d'activités D'Estimauville Axe de consolidation ou de mise en valeur Secteur d'emploi

Parc industriel ou d'affaires à étudier

Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)

Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier

jiiiu4 Lien potentiel ou à l'étude Axe commercial à revitaliser

Concentration d'intérêt patrimonial ou culturel

Développement résidentiel

Reconversion potentielle

Milieu résidentiel à valoriser à court terme

Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme

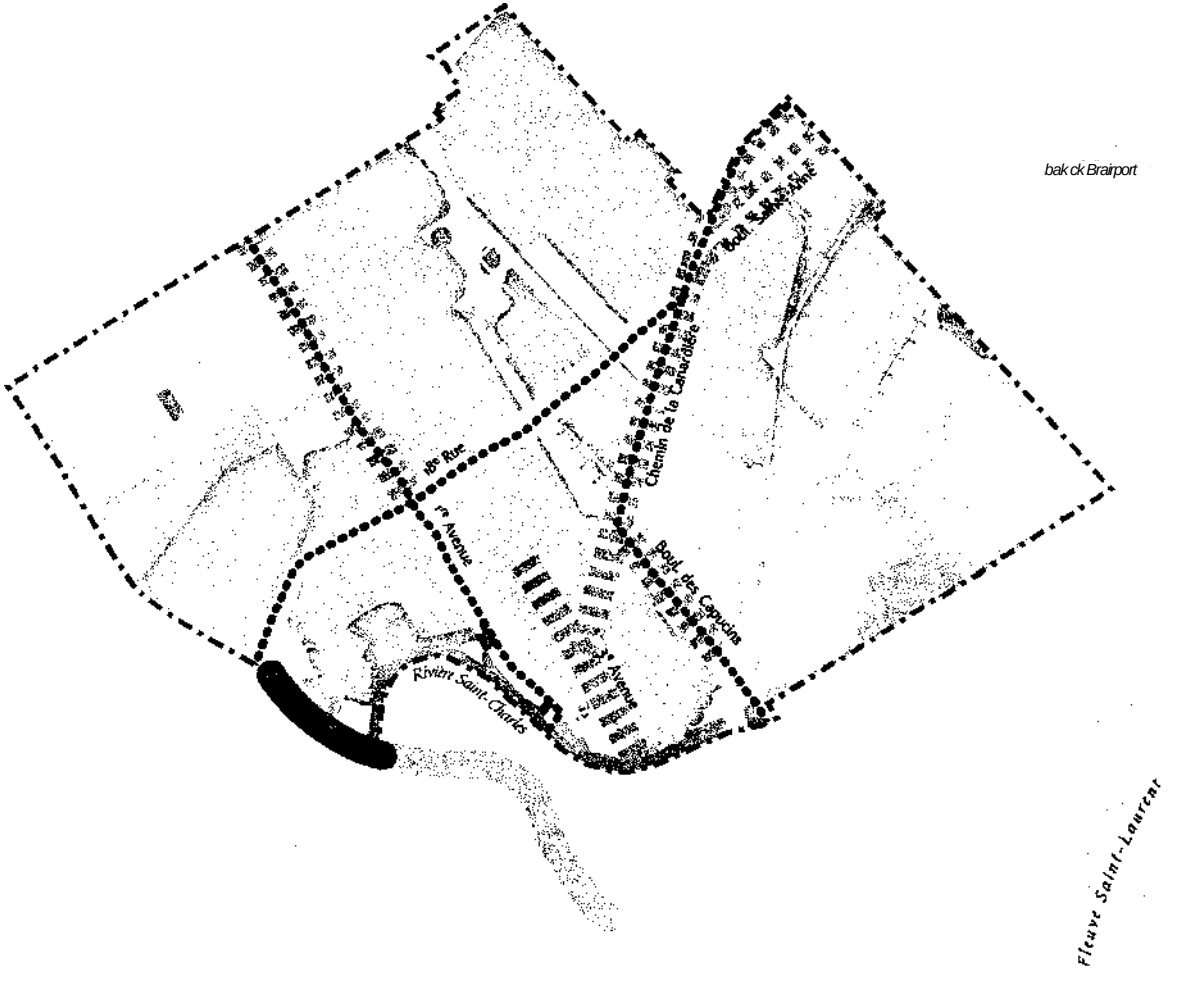
Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional

Territoire agroforestier

Site d'extraction actif

jitdi
VILLE DE *tille
QUÉBEC

ARRONDISSEMENT DE LIMOILOU

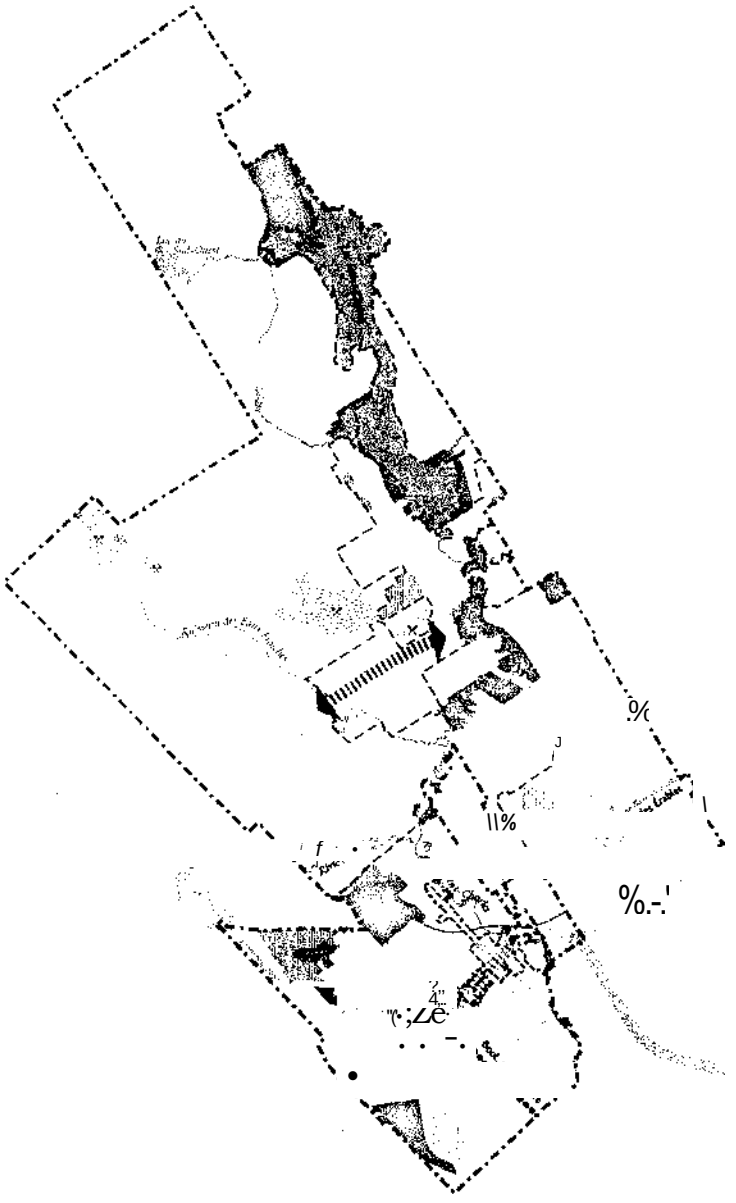


- Centre majeur d'activités D'Estimauvitle
- Axe de consolidation
- Secteur d'emploi
- Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)
- Restructuration du tronçon artériel ou autoroutier
- Axe commercial à revitaliser
- Développement résidentiel
- Reconversion potentielle Milieu résidentiel à valoriser à court terme
- Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme
- Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional

;0111

VILLE DE et
QUÉBEC

ARRONDISSEMENT DE LA HAUTE-SAINT-CHARLES



- Limite maximale d'urbanisation
- Axe de consolidation
- Secteur d'emploi
- Secteur d'emploi à étudier
- Réseau de transport en commun structurant projeté (Métrobus)
- Nouvel axe routier
- jiiiiine Lien potentiel ou à l'étude n'Inn
- Axe commercial à revitaliser
- Développement résidentiel
- Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme
- tem Développement résidentiel différé
- Concentration d'intérêt patrimonial ou culturel
- Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional
- Site d'extraction actif
- Territoire agroforestier

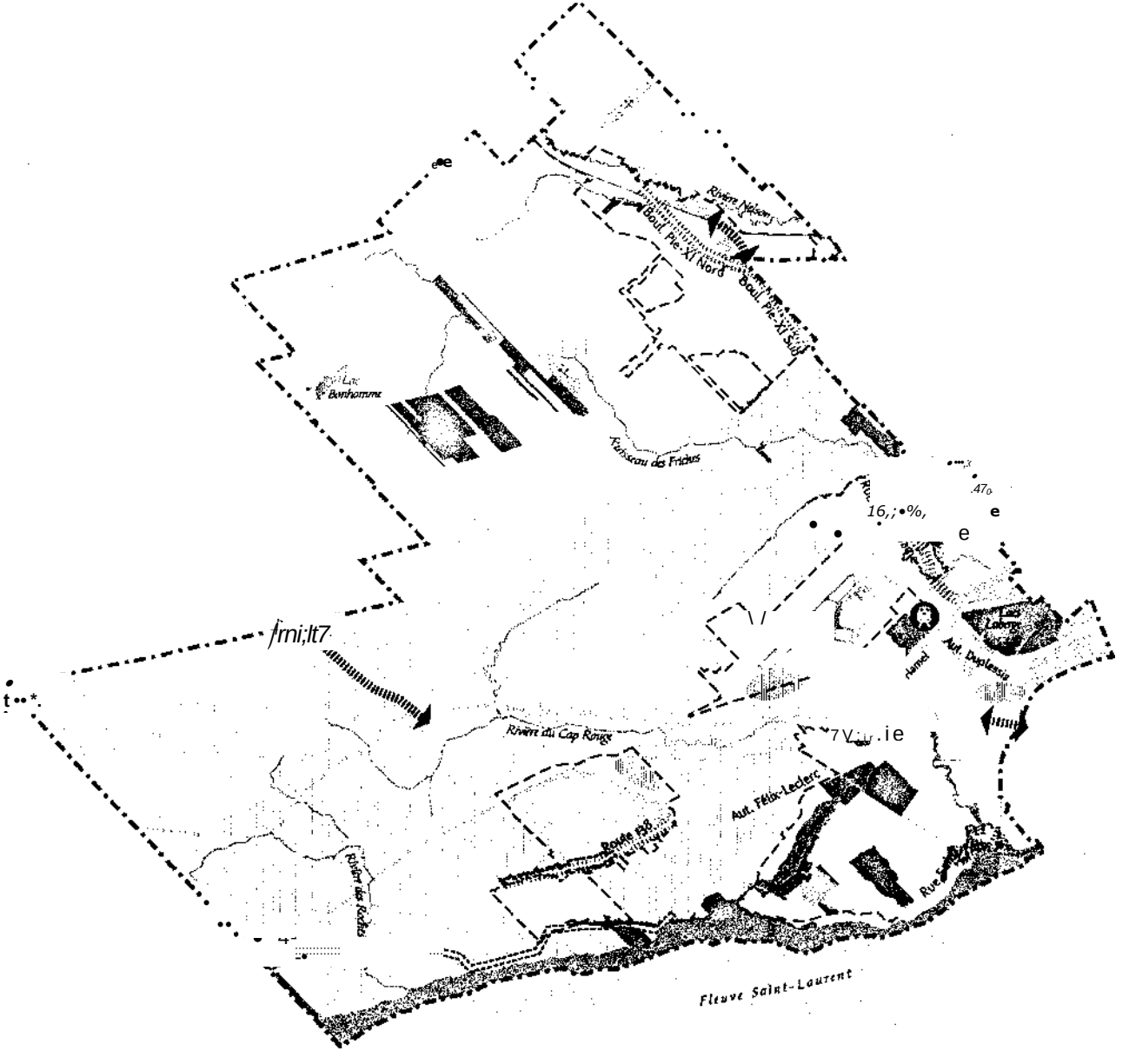
/1k.l;l.l
VILLE DE liai
QUÉBEC

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

VtI-tSION
FINALE
MAI 2005

Sind

ARRONDISSEMENT LAURENTIEN



- Limite maximale d'urbanisation
- Axe de consolidation
- Secteur d'emploi
- Parc industriel ou d'affaires à étudier
- Gare multimodale projetée - Gaudarville
- 4,11114 Lien potentiel ou à l'étude
- 11111111 Axe commercial à revitaliser
- Concentration d'intérêt patrimonial ou culturel
- Développement résidentiel
- Reconversion potentielle
- Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme
- Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional
- Site d'extraction actif
- Territoire agroforestier
- Zone agricole permanente

VI LLE DE lima, QUÉBEC

Addenda

Version finale PDAD

Annexe I au Règlement R. V. Q. 990, Règlement sur le plan directeur d'aménagement et de développement Liste des modifications apportées au texte du plan directeur d'aménagement et de développement

Page 29, deuxième paragraphe, il faut lire "À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, restreindre les endroits où les résidences sont autorisées".

Page 43, dernier paragraphe, première piste d'action, il faut lire " Compléter les aménagements commencés au parc Aquarium du Québec et poursuivre le développement du jardin zoologique du Québec;"

Page 51, ajout après la dernière piste d'action, de la piste d'action suivante :« Prévoir un accès additionnel aux installations portuaires et à la baie de Beauport dans l'axe de l'avenue D'Estimauville. »

Page 82 :

- la première piste d'action devient "Définir des critères relatifs à l'aménagement, à l'encadrement de l'espace public et au cadre bâti pour des secteurs stratégiques tels que le centre-ville, les centres majeurs d'activités et les principales artères. Dans cette piste d'action, l'alinéa suivant est ajouté "établir des critères architecturaux adaptés au caractère particulier des lieux;".

- la piste d'action suivante " Définir des critères architecturaux pour certains secteurs stratégiques, dont le centre-ville, les artères de consolidation et d'autres voies de circulation importantes, et modifier la réglementation en conséquence;" est supprimée.

- La septième piste d'action devient " Mettre en place des mécanismes et un cadre de référence soutenant la tenue de concours d'architecture et de design urbain, notamment pour les projets municipaux;

Page 87, la première piste d'action " Compléter les études du potentiel archéologique historique et préhistorique, notamment pour les arrondissements historiques, effectuer des inventaires sur le terrain et élaborer des plans de gestion de ce patrimoine" est supprimée.

Page 88, piste d'action, il faut lire " Compléter les études du patrimoine bâti ainsi que du potentiel archéologique, historique et préhistorique, notamment pour les arrondissements historiques, effectuer des inventaires sur le terrain et élaborer des plans de gestion de ce patrimoine."

Page 105, chapitre 4.5.3, encadré, 4e picot, il faut lire "les bases de plein air et les camps de vacances"

Page 111, premier paragraphe, dernière ligne, il faut lire "le secteur du lac de la Sagamité".

Page 112, le texte suivant est ajouté à la suite du dernier paragraphe :

« Pour assurer la réalisation d'un PPU, la Ville entend impliquer, dès le départ, les services communs et les arrondissements concernés, en vue de constituer une équipe de travail conjointe. La consultation et la participation des Comités consultatifs d'urbanisme et, le cas échéant, des Conseils de quartier permettront d'enrichir la démarche d'élaboration et le contenu du PPU.

Par ailleurs, l'implication des divers partenaires de la ville s'avérera essentielle afin de favoriser l'adhésion aux orientations et aux mécanismes de mise en oeuvre. »

Page 154, tableau 3, catégorie 12, il faut lire "Récréation, parc et espace vert (PEV)".

Page 162, deuxième alinéa, il est fait référence aux annexes « I et II » alors qu'il devrait plutôt être question des tableaux 4 et 5 de la page 161.

Page 164, un X est ajouté dans le tableau afin de permettre l'affectation du sol "Commerce et industrie à faible contrainte" dans la grande affectation du sol Public, Institutionnel et communautaire à vocation régionale.

Page 168, ajouter à la suite du sixième alinéa l'alinéa suivant :

"Certaines grandes affectations du sol Agroforestière 1, 2, 3 et 4, Conservation naturelle, Réseau et infrastructure d'utilité publique 2, 3, 4 et 5 et Industrie 4 se voient attribuer parfois des seuils nuls de densité d'occupation. On entend par valeurs nulles de densité, des seuils correspondant aux codes 0 X x."

Pages 169 et 170, tableau 7 : densités d'occupation selon les grandes affectations du sol, ajouter les lignes de codes suivants :

- ligne de codes 1 A a dans la grande affectation Centre de commerces et de services;
- ligne de codes 2 D f (troisième ligne) à la grande affectation Résidentielle — urbain (Ru);
- ligne de code 3 C c dans la grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire, sous catégorie 1 — à vocation régionale;
- ligne de codes 0 E e (première ligne) à la grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire — à vocation d'arrondissement et de quartier.

Page 179, à la note de bas de page (24), le mot « d'autoroutes » est retiré;

Page 185, chapitre 5, premier paragraphe :

- les mots « à une grande affectation » sont remplacés par les mots « une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire » sont remplacés par les mots « affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) »;

Page 186, chapitre 6, premier paragraphe

- les mots « à une grande affectation » sont remplacés par les mots « une affectation du sol » ;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 186, chapitre 8, premier paragraphe :

les mots « à une grande affectation », sont remplacés par les mots «à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 187, chapitre 9, premier paragraphe :

- les mots « à une grande affectation », sont remplacés par les mots « à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 187, chapitre 10, premier paragraphe :

- les mots « à une grande affectation », sont remplacés par les mots « à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 188, chapitre 11, premier paragraphe:

- les mots « à une grande affectation » sont remplacés par les mots « à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 188, chapitre 11, l'expression « I-3 » est remplacée par l'expression « 1-4 »;

Page 188, chapitre 12, premier paragraphe :

- les mots « à une grande affectation » sont remplacés par les mots « à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 188, chapitre 13, premier paragraphe :

- les mots « à une grande affectation » sont remplacés par les mots «à une affectation du sol » ...;
- les mots « aux grandes affectations du sol Résidentielle et Publique, institutionnelle et communautaire et aux usages de service reliés à la grande affectation Commerce de détail et services » sont remplacés par les mots « aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service »;

Page 189, chapitre 14, il faut lire "Les conditions d'abattage d'arbres".

Page 191, chapitre 14.2.5, il faut lire " Dans tout milieu humide identifié à la carte 20, toute coupe d'arbre est assujettie aux dispositions du sous-paragraphe 14.1".

Page 192 , le "(PIC-2)" est remplacé par "(PIC)" dans le premier alinéa de la section 15.

Page 194, la référence "6.6.2 " est remplacée par "6.9" dans la troisième ligne de la légende de la carte 23.

Page 206, la piste d'action suivante est ajoutée " Réaliser un exercice de planification détaillée permettant de mettre à jour les orientations concernant ce secteur et le doter d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)."

Liste des modifications apportées à certaines cartes de l'annexe cartographique du plan directeur d'aménagement et de développement.

- Remplacement de la Carte 7 — Milieux humides

Modifications à l'identification de l'ensemble des cours d'eau afin d'assurer la concordance avec la cartographie produite par le Service de l'environnement et Canards Illimités Canada.

- Remplacement de la carte 10 — Plan des grandes affectations du sol

Création d'une aire d'affectation « Mixte » à même une partie d'une aire d'affectation « Résidentielle — urbain » pour un ensemble de terrain localisé à l'est de l'autoroute Laurentienne et au sud de la rue Georges-Muir.

Agrandissement de l'aire d'affectation « Résidentielle — urbain » à même une partie d'une aire d'affectation « Récréation, parc et espace vert » afin d'y inclure la totalité des terrains visés par le développement résidentiel localisé au sud du jardin zoologique et du futur terrain de golf.

Agrandissement de l'aire d'affectation « Commerce de détail et services — rural » à même une partie d'une aire d'affectation « Agroforestière » de manière à inclure la totalité du terrain occupé par l'immeuble désigné «Motel Colibri » dans l'arrondissement Laurentien.

- Remplacement de la carte 11 — Densité d'habitation

Application d'une densité de 15 logements à l'hectare pour les terrains localisés à l'intérieur des zones assujetties à un PAE dans la partie centrale de l'ancienne ville de Val-Bélair et dans la portion intérieure du secteur localisé à l'ouest du prolongement du boulevard du Loiret dans l'arrondissement de Charlesbourg.

Application d'une densité de 15 logements à l'hectare pour la totalité des terrains compris dans le secteur désigné « Campus intercommunautaires de Saint-Augustin ».

- Remplacement de la carte 12 — Densité de commerce de vente au détail

Application d'une densité commerciale de 5000 mètres carrés pour la nouvelle aire d'affectation «Mixte» localisée à l'est de l'autoroute Laurentienne et au sud de la rue Georges-Muir.

- Remplacement de la carte 13 — Densité d'administration et service

Application d'une densité d'administration et service de 5000 mètres carrés pour la nouvelle aire d'affectation «Mixte» localisée à l'est de l'autoroute Laurentienne et au sud de la rue Georges-Muir.

Application d'une densité d'administration et service « illimitée » pour les terrains du Carrefour Beauport.

- Remplacement de la carte 15 — Renforcement du transport en commun Correction à

l'identification d'un parc de stationnement incitatif à l'est du boulevard du Jardin.

- Remplacement de la carte 18 — Synthèse des secteurs particuliers de planification

Reconfiguration du secteur de planification 8 — Centre de l'arrondissement de Charlesbourg

- Remplacement de la carte 20 — Contraintes naturelles

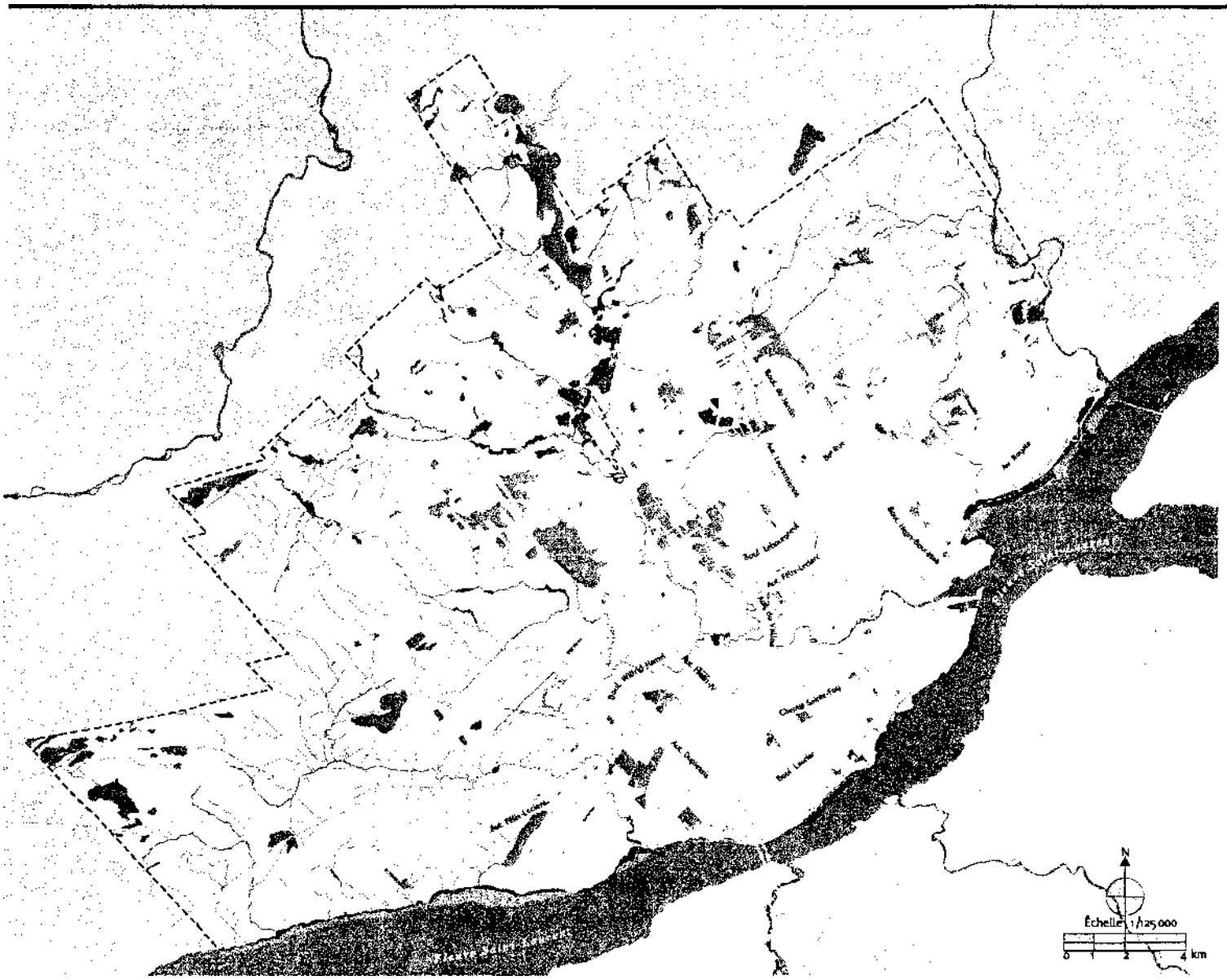
Modifications à l'identification de l'ensemble des cours d'eau afin d'assurer la concordance avec la cartographie des cours d'eau illustrés à la carte 21

(***R.V.Q. 1066***)

- Remplacement de la carte 24 — Équipement majeur d'aqueduc et d'égout Relocalisation

de l'usine de traitement d'eau projeté dans l'arrondissement de Charlesbourg.

MILIEUX HUMIDES



Eau peu profonde

Herbier aquatique

Marais d'eau douce

Marécage riverain

Marécage terrestre / forêt humide

Prairie humide

Tourbière minérothrophe

Tourbière ombrothrophe

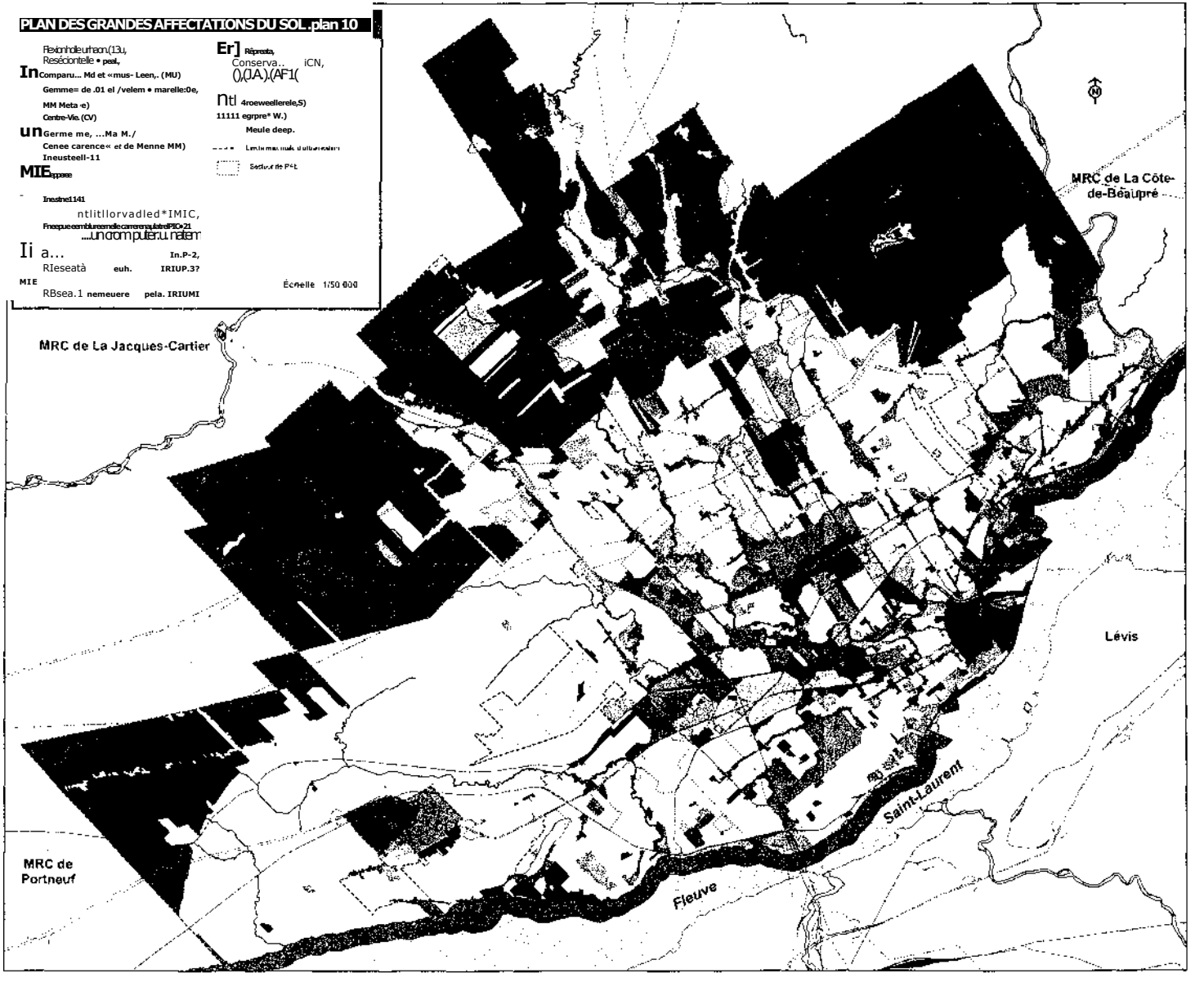
Eau libre

Cours d'eau

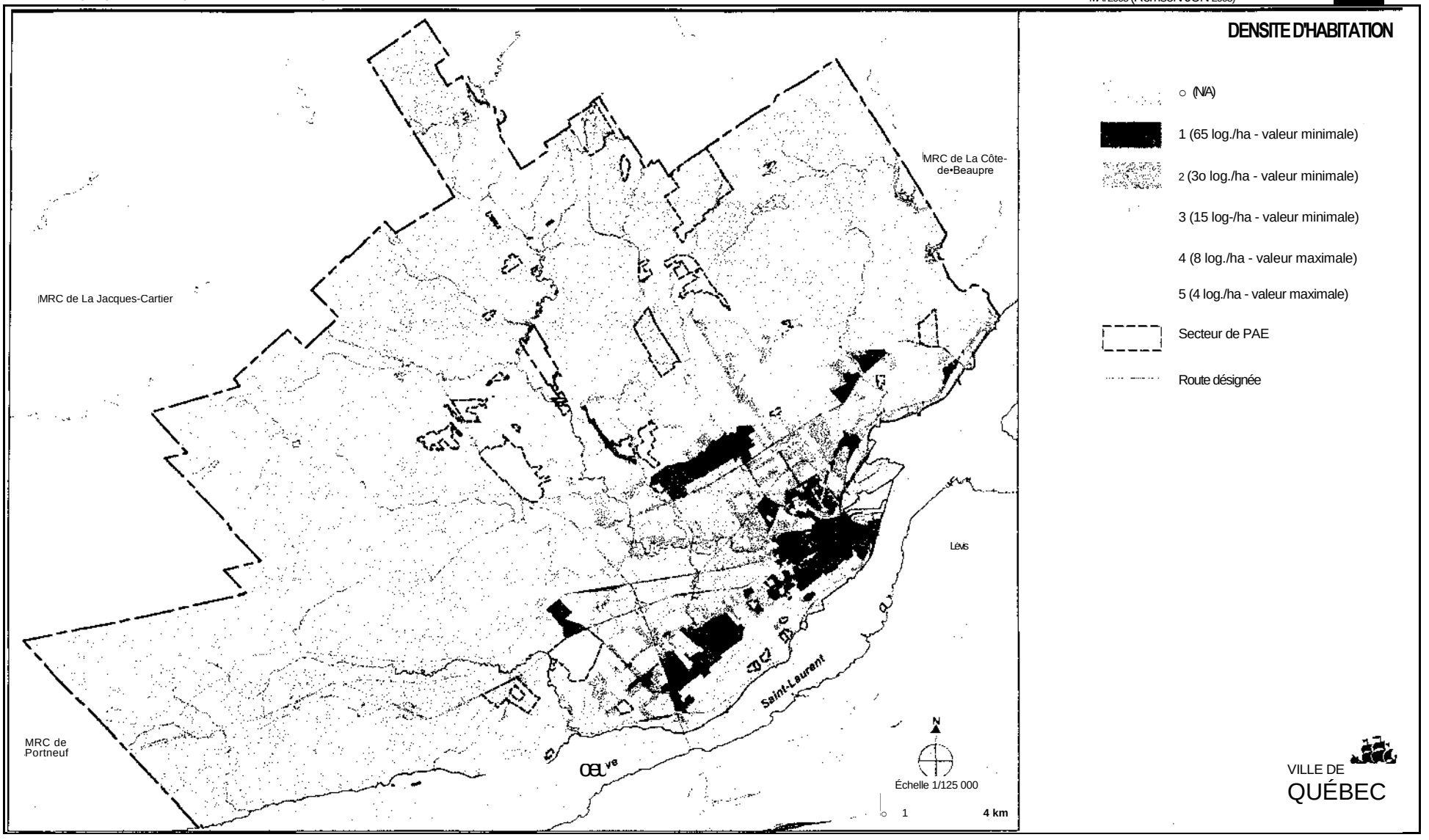
Zone è lotir

Secteur agroforestier

Source : Canards Illimités Canada, Décembre 2004


PLAN DES GRANDES AFFECTATIONS DU SOL .plan 10
Flexionholle urhaon.(13u,
Resécionteile • peal,
In Comparu... Md et «mus- Leen,. (MU)
Gemme= de .01 el /velem • marelle:0e,
MM Meta ·e)
Centre-Vie. (CV)
un Germe me, ...Ma M./
Cenee carence« et de Menne MM)
Ineusteell-11
MIE appaee
Inestne1141
ntlitllorvadled*IMIC,
Fneepue eemblureemelle carrerenaulatreIPIC•21
....un crom puiter.u. natem
Ii a... In.P-2,
RIeseatà euh. IRIUP.3?
MIE
RBsea.1 nemeuere pela. IRIUMI
Er] Réprexta,
Conserva.. iCN,
(),(J.A.).(AF1(
ntl 4roeweellerele,S)
11111 egrpre* W.)
Meule deep.
Écrielle 1/50 000
MRC de La Côte-de-Beaupré
MRC de La Jacques-Cartier
Lévis
Saint-Laurent
Fleuve
MRC de Portneuf

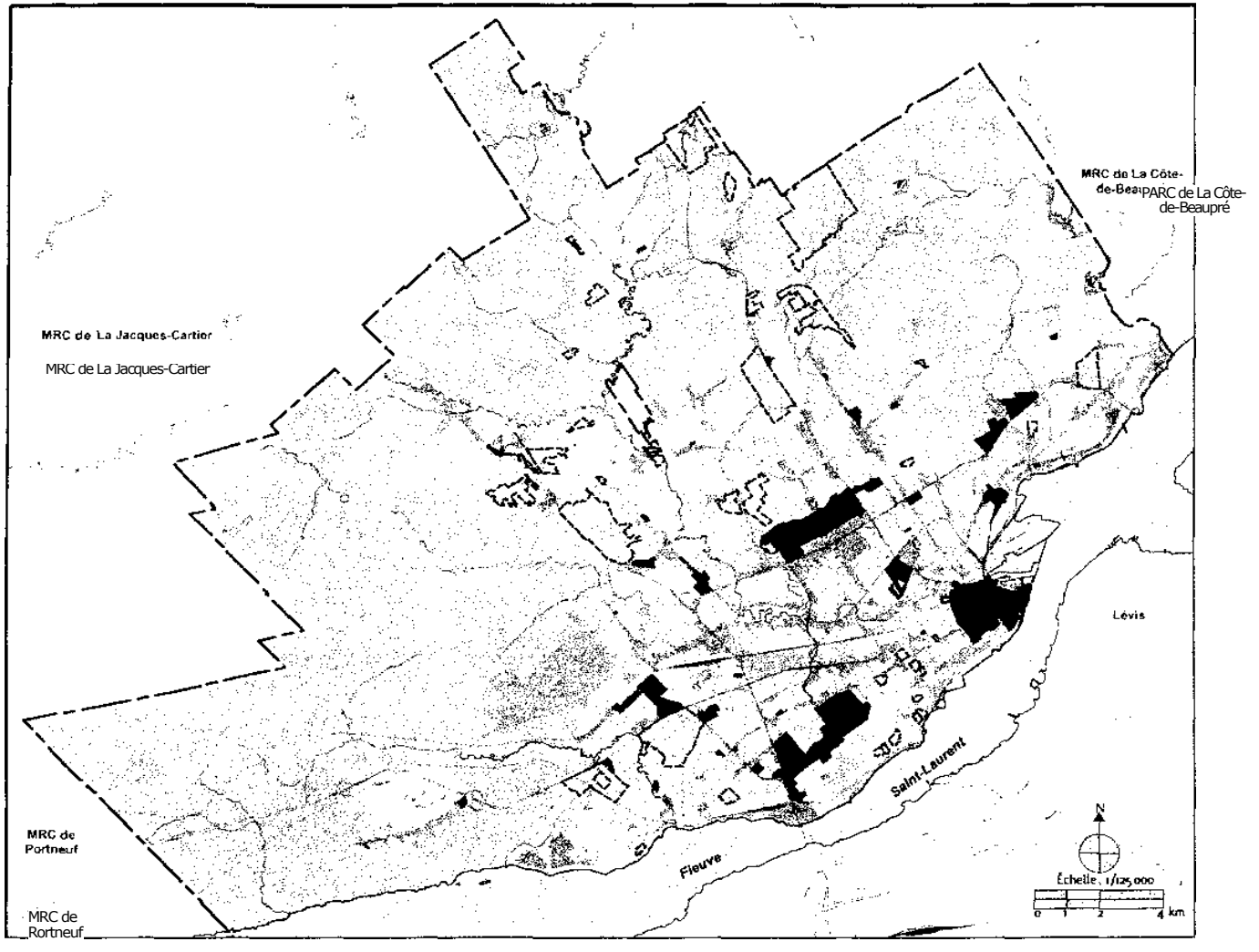
(R: 2019-580)


DENSITE D'HABITATION
(NA)
1 (65 log./ha - valeur minimale)
2 (3o log./ha - valeur minimale)
3 (15 log-/ha - valeur minimale)
4 (8 log./ha - valeur maximale)
5 (4 log./ha - valeur maximale)
Secteur de PAE
Route désignée
MRC de La Côte-de•Beaupre
MRC de La Jacques-Cartier
Lévis
Saint-Laurent
MRC de Portneuf
Échelle 1/125 000
1
4 km
VILLE DE
QUÉBEC

VERSION
FINALE
MAI 2005 (RkVISON AIN 2005)

12

DENSITÉ DE COMMERCE DE VENTE AU DÉTAIL



A (illimitée)

B (12 000 m² • note 1)

C (3 000 m² - note 1)

D (3 000 m²)

E 000 ma)

F 000 ma)

G (zoo ma)

X (N/A)

note I: établissement limité à 4 000 m²

I Secteur de PAE

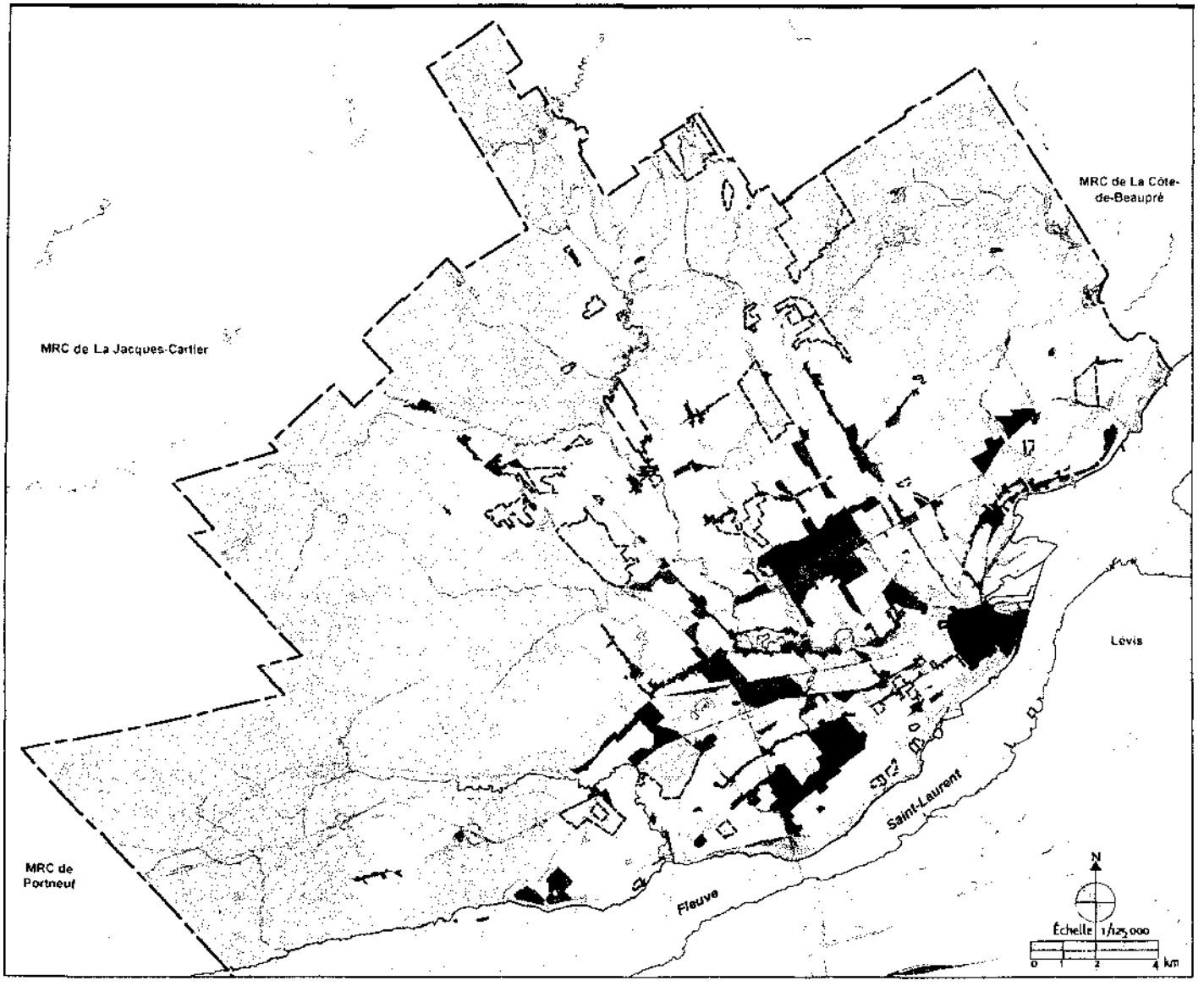
Route désignée

Échelle ibz5000

R : 2018-580

VILLE DE
QUÉBEC

Duse Immunsnum
ET DE SERVICE



a (illimitée)

b (8 000 m2)

c (5 000 m2)

d (3 000 m²)

e (2 000 m²)

f 000 m²)

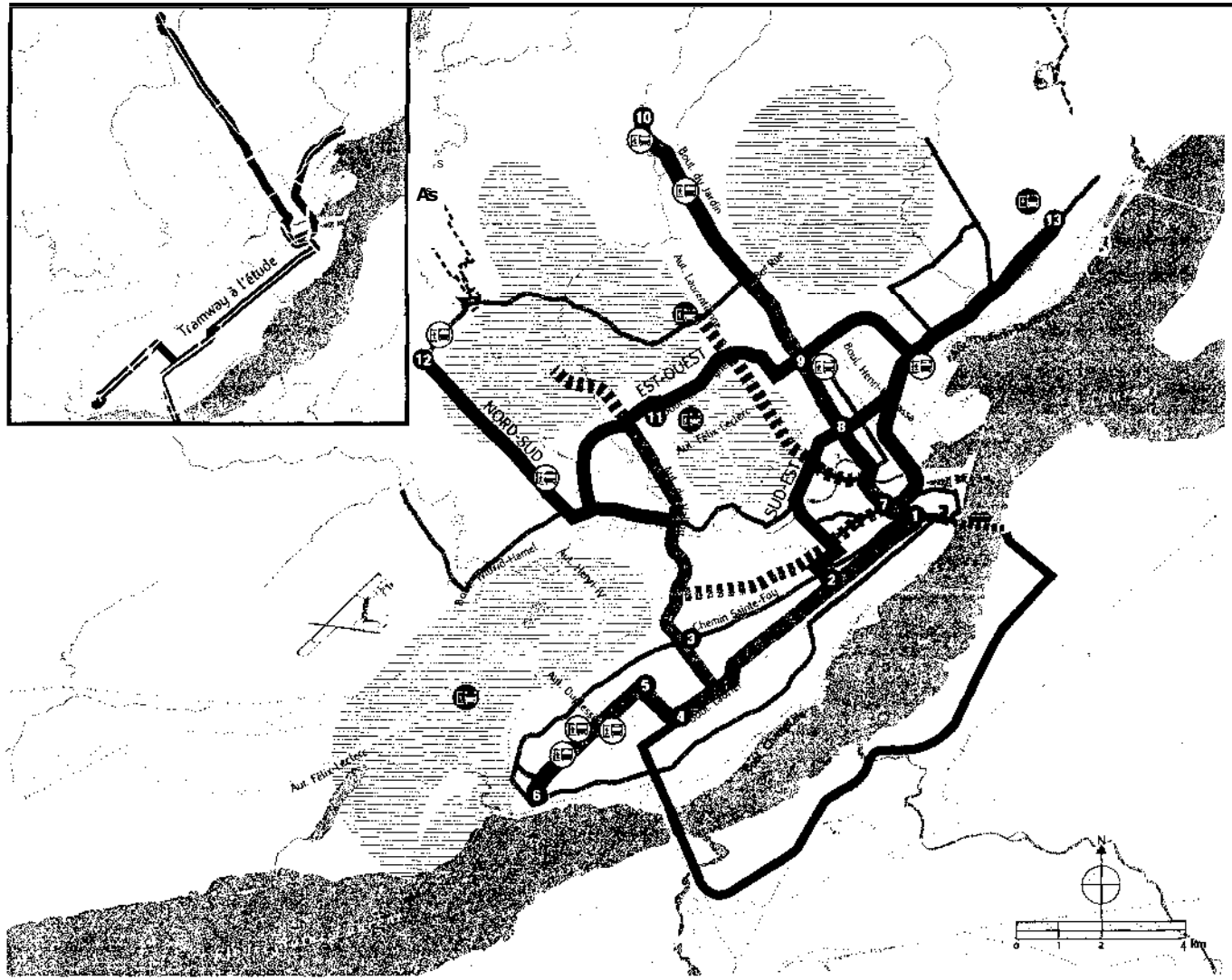
g (zoo m²) x

(N/A) Secteur

de PAE Route

désignée

R : 2019-580



RENFORCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN

RÉSEAU STRUCTURANT PROJETÉ

1111111111111111 Métrobus existant / sur voie réservée

agaima Métrobus à l'étude / sur voie réservée
- Belvédère - Beauport (sud-est)
- Loretteville - Sainte-Foy (nord-sud)
- Beauport - Les Saules (est-ouest)

rra Réseau intermédiaire existant

amui Voie réservée potentielle

Liaison inter-rives

Rabattement au réseau structurant

Secteur intermédiaire à définir

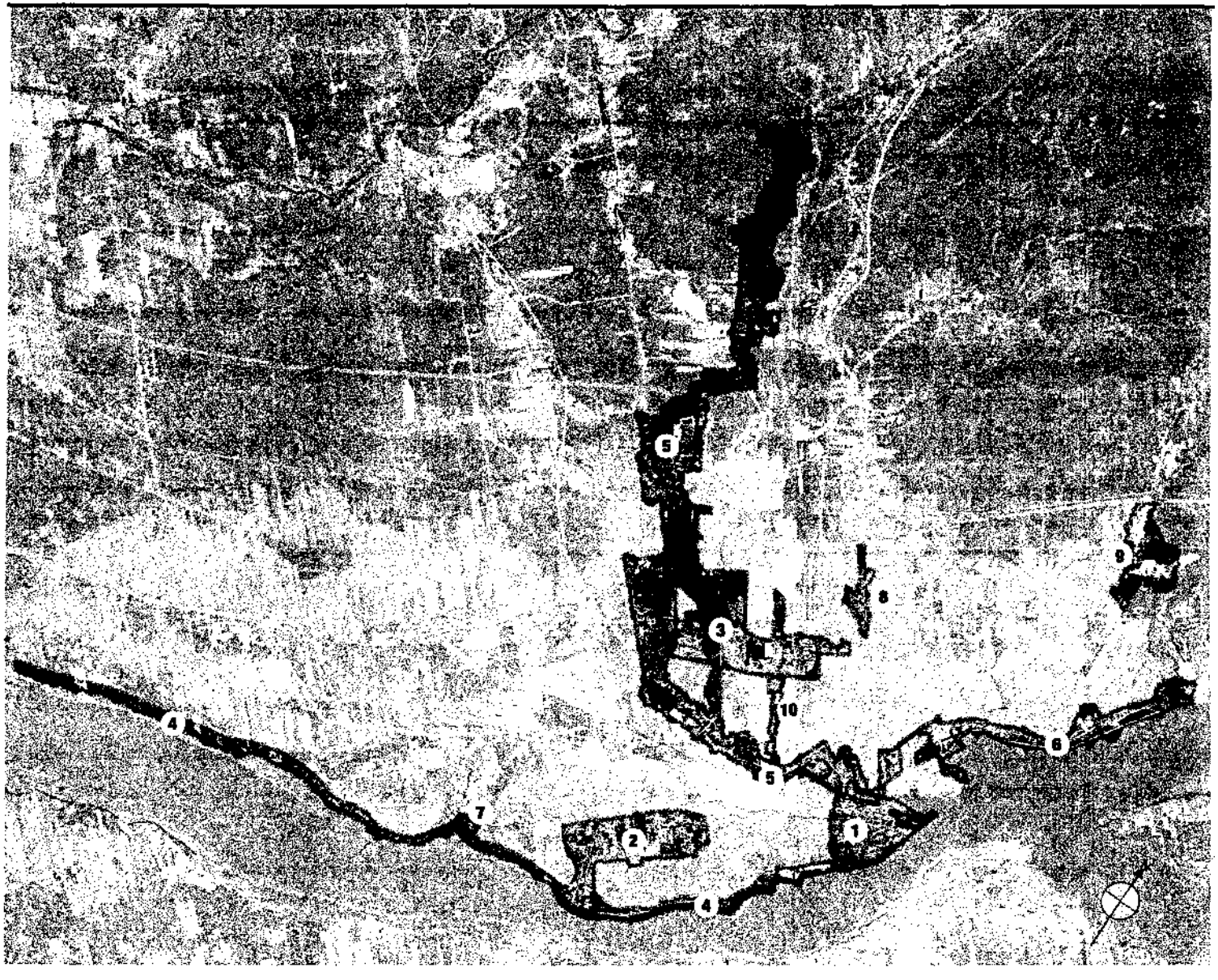
- • Parc de stationnement incitatif existant
- • Parc de stationnement incitatif projeté

Station Métrobus et noeud de correspondance à améliorer

- • Station D'Youville
- • Station Belvédère
- • Cégep de Sainte-Foy
- • Station Place laurier
- • Station Roland-Beaudin (Gare d'autocars de Sainte-Foy)
- ❍ Station de Marly
- ❍ Station Place Jacques-Cartier
- ❍ Station ré^e Rue
- ❍ Station 4e Rue
- (1) Terminus du Zoo
- ❍ Galeries de la Capitale
- $ Terminus du futur Métrobus Station La Cimenterie

VILLE DE Ide
QUÉBEC

VE
FINALE
MAI 2005 (ReASON JUIN 2006)



SYNTHÈSE DES SECTEURS PARTICUUERS DE PLANIFICATION

1 Centre-ville

2 Plateau de Sainte-Foy

3 Lebourgneuf Neufchâtel-Est

4 Littoral ouest

5 Milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

fi Axe Maizerets-Montmorency et zone des Capucins / de ta Canardière

7 Vieux-Cap-Rouge

8 Centre de l'arrondissement de Charlesbourg Sablières de fieauport 10 Axe Pierre-Bertrand

VILLE DE
ÉBEC

CONTRAINTES NATURELLES

Forte pente Zone

inondable Zone à

effet de glace

Milieu humide faisant l'objet d'un règlement de contrôle intérimaire

Érablière protégée

Zone karstique

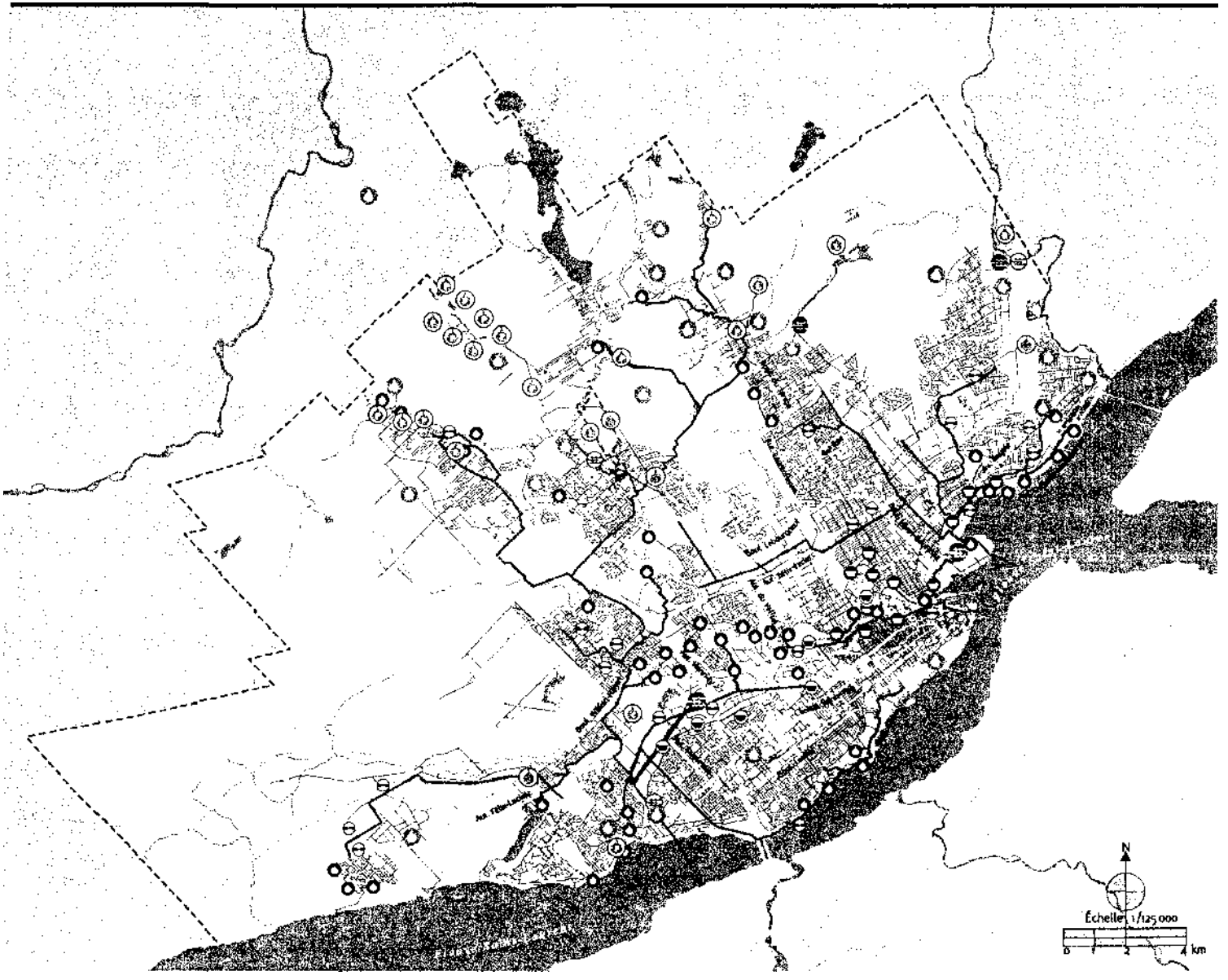
DE

vILLEiIÉBEC

VERSION
FINALE
IvteM 2005 (RÉVSON JUIN 2005)

24

ÉQUIPEMENT MAJEUR D'AQUEDUC ET D'ÉGOUT



RÉSEAU D'AQUEDUC

Ci Prise d'eau FLEUVE

0 Prise d'eau LAC

❍ Prise d'eau RIVIÈRE

© Puits municipal

• Usine de traitement

e. Usine de traitement projetée

Réseau d'aqueduc

Poste de pompage

lᵉD Réservoir

RÉSEAU D'ÉGOUT

G Station d'épuration

Intercepteur

Conduite de boue

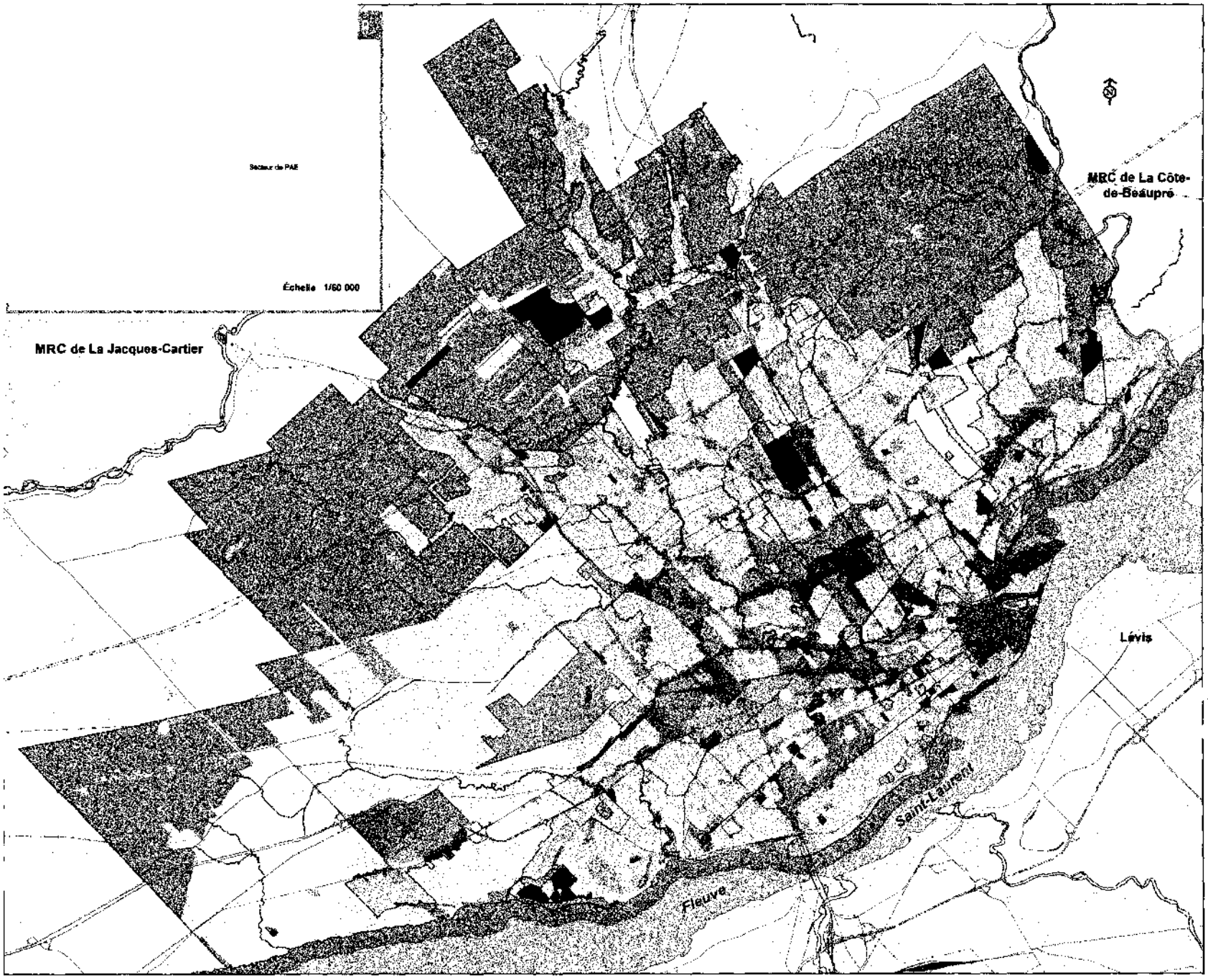
• Poste de pompage des eaux usées

e Tronçon restrictif

• Réservoir de rétention existant

❍ Réservoir de rétention projeté

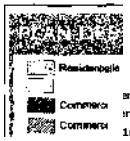
VILLE DE 4tᵗik
QUÉBEC


Secteur de PAE
Échelle 1/60 000
MRC de La Jacques-Cartier
MRC de La Côte-de-Beaupré
Lévis
Fleuve Saint-Laurent

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

VERSION FINALE

MAI 2005 (RÉVISION JUIN 2005)



em (RO
rlenraor • ter
1rr eentee • utdr (Carel de
Mai el tegvcee • rter (COM)
yeakt>>pd)
p.9
csar
merde dreredde (CMW) de
carrnetor ag de erra. (GUI
r Inelmtree

Incube. 0-3)
(.1
alliFuggue. ~dm. r Garden... (leC• 1) .
trime te conenkare (PIC-2)
et erernsere pe.e.do (ReP.1)
.rearncere Otee• Paq. Me>,
(Rde. et -.mua,* *OW r*
perege Mer' .1 Ameute.
a.. p4..pr

r St mi MEM er)
• • 1
Nedregrldree»
Agenecteeldreldie 740
Agokervere Oh»
Airckreeedrefei4)
Roue *Meier

Lare cnsteddeedtdeleiller
F1

ANNEXE I

(REGVSAD-2009-158)

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

1. PRÉSENTATION 5

2. L'UTILISATION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT DU CAMPUS INTERCOMMUNAUTAIRES 6

3. AFFECTATION DU TERRITOIRE 7

3.1Densités d'occupation de l'affectation urbaine :..... 7

4. OBJECTIF, PRINCIPES ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT 8

4.1 Objectif et principes d'aménagement 8

4.2 Orientations d'aménagement..... 9

5. LE RÉSEAU ROUTIER 10

6. PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME..... 10

7. PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE..... 11

8. DISPOSITIONS FINALES' 11

8.1 Modification au Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec 11

8.2 Entrée en vigueur 11

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC

VILLE DE SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES

RÈGLEMENT No 2009-158

RÈGLEMENT NO 2009-158 MODIFIANT LE RÈGLEMENT R.V.Q. 990 DANS LE BUT DE PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DU CAMPUS INTERCOMMUNAUTAIRES EN ANNEXE 1 DU PDAD

ADOPTION DU RÈGLEMENT NUMÉRO REGVSAD-2009-158 MODIFIANT LE RÈGLEMENT R.V.Q. 990 DANS LE BUT DE PLANIFIER L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR DU CAMPUS INTERCOMMUNAUTAIRES EN ANNEXE I DU PDAD

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures a dû réfléchir sur la planification actuellement prévue dans le Plan d'aménagement et de développement R.V.Q. 990 (PDAD) pour le développement du secteur du campus intercommunautaires compte tenu de projets concrets de développement qui luit ont été proposés pour ce secteur;

CONSIDÉRANT QUE les résultats de cette réflexion ont conduit la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures à la conviction que l'orientation actuelle du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) en matière de planification du développement dans ce secteur doit être bonifiée et actualisée;

CONSIDÉRANT QUE la Ville ne peut attendre, pour ce faire, la révision de ce PDAD;

CONSIDÉRANT QUE, dans ces circonstances, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures considère que la meilleure option qui s'offre à elle est de modifier l'approche de planification du secteur du campus actuellement retenue dans le PDAD en lui substituant cette retenue dans le Règlement no REGVSAD-2009-158;

CONSIDÉRANT QUE pour procéder à cette substitution, la Ville désire amender son PDAD en lui ajoutant, à titre **d'Annexe I,** ce règlement n° REVGSAD-2009-158 en prévoyant que toute disposition incompatible de l'actuel PDAD à cette **Annexe I** sera réputée abrogée;

CONSIDÉRANT QU'un avis de motion a été déposé à la séance du conseil du 15 juin 2009 par la résolution numéro AMVSAD-2008-170;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par :

ET RÉSOLU À L'UNANIMITÉ DES CONSEILLERS CE QUI SUIT :

que le règlement no REGVSAD-2009-158 soit adopté à titre d'Annexe **I** du Plan d'aménagemerit du développement de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures (R.V.Q. 990);

que cette **Annexe I** remplace et abroge toute partie du PDAD incompatible.

1. PRÉSENTATION

La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures dans une démarche de planification de la partie de son territoire constituée du Campus intercommunautaires redéfinie par ce document les objectifs et orientations d'aménagement et de redéveloppement du Campus intercommunautaires.

La révision du plan d'urbanisme de Saint-Augustin-de-Desmaures s'impose et elle est déjà prévue au PDAD actuel. Ce travail est un processus majeur de réflexion et la Ville *se* doit de déterminer ses objectifs d'aménagement et de développement du Campus intercommunautaires dans les plus brefs délais. Elle ne peut attendre d'avoir terminé ses travaux de l'ensemble du PDAD et a choisi de débuter cette réflexion par l'aménagement du Campus intercommunautaires.

Ce document, annexé au PDAD doit être lu comme un document de remplacement du PDAD et répond à une nouvelle vision d'aménagement de tout ce secteur qui autrefois était voué principalement à des fins

communautaires et d'enseignement. Aujourdhui, dans une approche de développement durable et dans la mesure du possible de protection et de mise en valeur du cadre bâti et naturel, cette nouvelle planification se veut d'être dans la poursuite du développement durable. Le secteur y est déjà aménagé et la Ville désire utiliser et consolider la rentabilité les infrastructures et les équipements existants.

Le Campus intercommunautaires regorge de richesses patrimoniales, paysagères, communautaires, sportives et institutionnelles. C'est dans ce cadre que la municipalité entend poursuivre l'aménagement, le développement et le redéveloppement de ce secteur en ayant pour préoccupations dans la mesure du possible et autant que faire se peut, protéger, conserver et mettre en valeur ce riche secteur.

2. L'UTILISATION DU PLAN D'AMÉNAGEMENT, DE DÉVELOPPEMENT ET DE REDÉVELOPPEMENT DU CAMPUS INTERCOMMUNAUTAIRES

Dans la gestion quotidienne de son territoire, la Ville doit posséder un outil de planification de son territoire afin de lui permettre :

de faire valoir sa vision du développement souhaité auprès de sa population, des investisseurs, des divers agents de développement public ou privé et de sensibiliser la population aux enjeux d'aménagement, de développement et de redéveloppement;

d'assurer une cohérence des décisions prises lors d'interventions ponctuelles ou sectorielles (implantation d'usages, projets particuliers, politiques d'aménagement, réglementations, etc.);

de programmer sur le plan budgétaire et temporel les interventions proposées, en matière d'équipements et d'infrastructures, tout en considérant les besoins et la situation financière de la Ville (parcs, espaces verts, équipements de loisirs et culturels, réseaux cyclables, stationnements, etc.);

de justifier certaines dispositions normatives ou qualitatives insérées à des règlements d'urbanisme (zonage, lotissement, implantation et intégration architecturale, programme particulier d'urbanisme, etc.).

Avec un outil de planification comme le plan d'aménagement, de développement et de redéveloppement du campus intercommunautaires, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures se dote d'un instrument de planification et de prise de décision sur

plusieurs éléments sectoriels d'aménagement du territoire (habitation, commerce, transport, environnement, loisir, etc.).

3. AFFECTATION DU TERRITOIRE

Nous retrouvons, déjà au voisinage et sur le territoire du secteur du Campus intercommunautaires plusieurs fonctions urbaines qui de part leur nature permettent cette complémentarité recherchée à l'intérieur d'un quartier urbain

En plus de la fonction résidentielle, nous retrouvons des usages communautaires, de services de santé et éducationnels, des équipements et infrastructures de sport et de loisirs. Toutefois, la présence de commerces et de services de voisinage ou de quartier est déficiente. Toutes ces activités urbaines se réalisent dans un environnement de grande qualité.

L'affectation déterminée par le plan d'aménagement, de développement et de redéveloppement du campus intercommunautaires en une de type 'urbaine.

3.1 Densités d'occupation de l'affectation urbaine :

Les affectations compatibles à l'affectation urbaine sont énumérées au tableau suivant :

Seuil de densité	Affectation habitation	Affectation commerce et vente au détail	Affectation administration et service
Minimum	25 log / hectare	100 mètres carrés	100 mètres carrés
Maximum	illimité	2 000 mètres carrés	1 500 mètres carrés

Affecter le Campus intercommunautaires dans une affectation urbaine, permet de planifier ce secteur afin de s'assurer de la viabilité, la rentabilité et l'utilisation des équipements et infrastructures déjà en place. En accordant, cette affectation, nous encourageons la mixité des fonctions urbaines de ce secteur et favorisons le dynamisme de ce quartier plutôt que sa dévitalisation.

4. OBJECTIF, PRINCIPES ET ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

L'aménagement, le développement et le redéveloppement du Campus intercommunautaires doit considérer plusieurs éléments afin d'assurer la qualité du milieu, sa mise en valeur, son histoire, son potentiel, sa vocation et sa requalification au niveau urbain.

Pour atteindre ce défi, il faut construire le développement et le redéveloppement du Campus en précisant des objectifs et principes d'aménagement qui prennent en considération la vocation passée, la qualité du milieu et les activités qui sont présentes. Il est judicieux, dans le contexte actuel d'en faire un secteur dynamique où plusieurs fonctions urbaines se conjuguent pour en optimiser son potentiel.

4.1 Objectif et principes d'aménagement

Objectif général

Réaliser le développement et le redéveloppement du Campus intercommunautaires pour en faire un lieu habité et vivant tout en mettant en valeur le milieu et en préservant, dans la mesure du possible, ses caractéristiques d'intérêt patrimonial, naturel, fonctionnel, et ceci dans le but d'optimiser le potentiel de développement et de redéveloppement du site.

Principes d'aménagement :

- Préserver et mettre en valeur, dans la mesure du possible, le concept campus avec des bâtiments de type pavillonnaire;

- Préserver, dans la mesure du possible, les bâtiments existants qui présentent un intérêt sur le plan architectural;

- Préserver, dans la mesure du possible, et mettre en valeur les éléments naturels d'intérêt du site;

- Encourager et favoriser une intégration de mixité des fonctions dans le développement et redéveloppement du Campus intercommunautaires (habitation, commerces, services, communautaires, récréatifs, etc.);

- Densifier le développement aux endroits appropriés sur le site;

- Réaménager le réseau routier actuel et créer de nouveaux liens favorisant le transport autre que véhiculaire;

- Aménager des liens récréatifs pour consolider les équipements et infrastructures existantes;

- Considérer les densités, les typologies du bâti et les aménagements lors de la réalisation de projet de développement.

4.2 Orientations d'aménagement

1) Favoriser une diversification des usages afin d'assurer une mixité des fonctions dans le secteur du Campus intercommunautaires.

   - Déterminer la planification du secteur et définir un zonage permettant de retrouver dans le secteur du Campus une mixité d'usages (habitation, commerces, services, communautaires, récréatifs);

   - Maintenir des densités d'occupation du sol qui cadrent et s'intègrent avec celles établies dans le secteur du Campus intercommunautaires;

2) Préserver, dans la mesure du possible, et consolider la nature du concept d'organisation spatiale existant de type « campus ».

   - Déterminer un zonage qui permettrait de densifier le secteur et s'assurer que tous les projets de développement ou de redéveloppement s'intègrent avec le milieu tant par l'architecture, l'implantation et le cadre bâti (PIIA, PAE, etc.);

   - Conserver, dans la mesure du possible, intact les îlots de terrains boisés qui font actuellement partie du Campus ; et dans l'impossibilité mettre en place des mesures d'atténuation;

     Favoriser les principes d'aménagement qui prévalaient au moment du développement du Campus intercommunautaires;

   - Privilégier, encourager et favoriser l'implantation de bâtiments similaires.

3) Mettre en valeur les espaces libres et les boisés existants.

   - Favoriser les aménagements pouvant mettre en valeur les sites naturels;

   - Aménager les espaces libres afin d'en encourager l'usage, l'utilisation et la vie de quartier.

4) Intégration architecturale des nouveaux bâtiments.

- Établir des règles d'aménagements et règlementaires (PITA) favorisant la richesse du cadre architectural de ce qui est reconnu pour le Campus intercommunautaires;

- Favoriser et encourager l'utilisation de matériaux semblables à ceux des bâtiments existants ou des matériaux qui peuvent s'apparenter au cadre bâti;

- Mettre des règles (PIIA) permettant de s'assurer que les nouveaux bâtiments ou agrandissements à être érigés rencontrent du mieux possible le « design architectural » des bâtiments existants sur le Campus intercommunautaires.

5. LE RÉSEAU ROUTIER

Le Campus intercommunautaires est bien desservi par le réseau routier actuel et répond adéquatement au débit de circulation du secteur. Le Campus est traversé du nord au sud par la rue Lionel-Groulx conduisant au nord à la rue de l'Hétrière et au sud à la rue Saint-Félix. Elle joue le rôle de collectrice pour ce secteur.

Les rues Clément-Lockwell et Marie-Le-Franc sont le lien est-ouest du Campus intercommunautaires. Ces dernières donnent accès à la rue de l'Hétrière pour se diriger vers la rue Saint-Félix ou à la rue Lionel-Groulx. Les résidents secteur des rues Jean-Bruchesi et St-Denys-Garneau empruntent majoritairement la rue de l'Hétrière pour se diriger vers l'autoroute Félix-Leclerc et la rue Saint-Félix.

La circulation véhiculaire dans le secteur est fluide et ne fait pas l'objet de problématiques particulières. Des projets d'aménagement de voies cyclables et piétonnes sont actuellement en cours de planification et s'intègreront à l'environnement du secteur.

6. PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

Le secteur du Campus intercommunautaires ne fait pas pour le moment l'objet d'un programme particulier d'urbanisme mais il n'est pas exclus qu'une partie de ce secteur puisse faire l'objet d'une planification particulière et qu'un tel outil de planification puisse s'avérer utile.

7. PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Dans sa démarche de planification du secteur du Campus intercommunautaires et en raison de la qualité du milieu et de son cachet identitaire, la Ville n'écarte pas la possibilité d'utiliser la réglementation sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE) pour encadrer l'aménagement, le développement et le redéveloppement de ce territoire.

L'utilisation de cet outil permettrait une planification plus détaillée du secteur du Campus ou encore une partie de celui-ci afin d'en assurer son cachet identitaire et de préserver, du mieux possible, le caractère du lieu.

8. DISPOSITIONS FINALES

8.1 Modification au Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec

Le présent règleinent modifie le règlement R.V.Q. 990 sur le Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et toutes les dispositions du présent règlement prévalent et ont préséance sur le règlement R.V.Q. 990.

8.2 Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

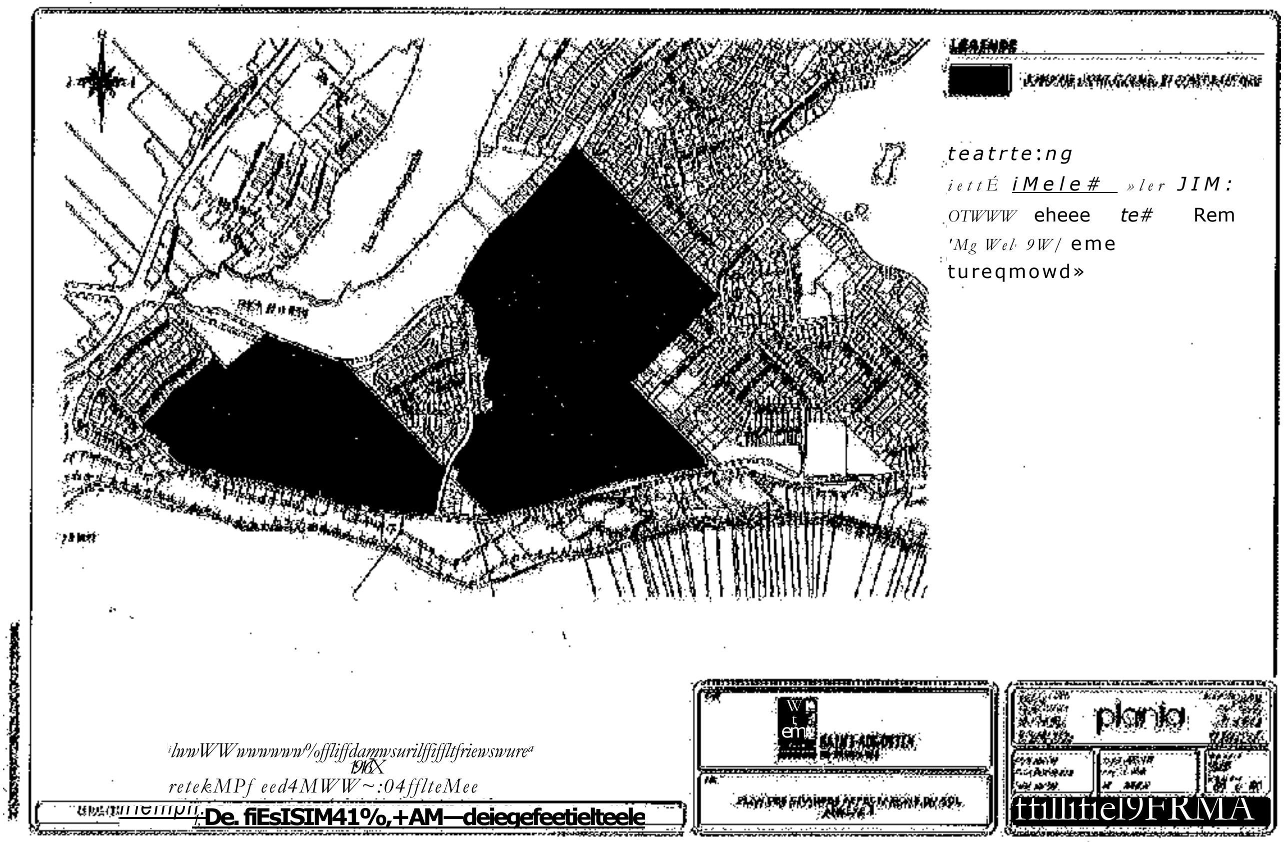
ADOPTÉE À SAINT-AUGUSTIN-DE-DESMAURES

Ce 200 jour de juillet 2009.

Me Marcel Corriveau, maire

Me Je -Pierre Roy,
Dir ecteur général et greffier

Plan d'affectation



<u>ANNEXE 1-A</u>
(REGVSAD-2011-285)

1. PRÉSENTATION/CONTEXTE

Depuis plus de deux décennies, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures s'est investie à mettre en valeur le Campus intercommunautaires suite au changement de vocation de certaines composantes du Campus.

En 2009, la Ville a modifié le Plan directeur d'aménagement et de développement ayant comme objectif la « réalisation d'un Campus habité préservant ses caractéristiques d'intérêt (patrimoniales, naturelles, fonctionnelles, etc.) et optimisant le potentiel de développement du site ».

Spécifiquement, certains principes d'aménagement ont été retenus dont :

- Maintien et mise en valeur du concept Campus avec bâtiments pavillonnaires;

- Préservation et mise en valeur des éléments naturels d'intérêt : boisés, pentes, etc.;

- Intégration d'une mixité de fonctions : pôle d'emplois, commerces, habitations, installations institutionnelles et communautaires;

- Densification du développement aux endroits appropriés;

- Intégration de secteurs résidentiels existants au pourtour du site;

- Réaménagement du réseau routier actuel et création de nouveaux liens.

Le plan directeur d'aménagement a conduit la Ville à modifier en 2009, le Plan directeur d'aménagement et de développement R.V.Q. 990 (PDAD) pour le développement du secteur du Campus intercommunautaires par le Règlement No REGVSAD-2009-158.

Depuis sa mise en place, le Plan directeur répond bien à la demande en besoin résidentiel par son produit distinctif comprenant un milieu de vie de grande qualité.

Fort des résultats obtenus, le Conseil a entrepris une réflexion afin de faire évoluer le Plan directeur dans le but de maximiser l'harmonisation des fonctions et de la capacité d'accueil du site.

2. PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Plus particulièrement, sur la base des études en cours sur la capacité des infrastructures et du réseau routier ainsi que de l'intégration pondérée au milieu, la Ville a analysé et évalué la spatialisation et la densification du développement, et considère nécessaire de traduire certaines orientations sous forme réglementaire tant par des modifications du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) R.V.Q. 990 que des règlements de zonage et de lotissement.

Tout en conservant l'objectif initial de la démarche, la Ville a bonifié sa réflexion, en déterminant les principes d'aménagement suivants :

- Maintien et mise en valeur du concept Campus avec bâtiments pavillonnaires;

- Préservation et mise en valeur des éléments naturels d'intérêt : boisés, pentes, etc.;

- Intégration d'une mixité de fonctions : pôle d'emplois, commerces, habitations, installations institutionnelles et communautaires;

- Densification du développement aux endroits appropriés et ce, en fonction de la capacité des infrastructures et du réseau routier;

- Intégration des secteurs résidentiels existants au pourtour du site;

- Réaménagement du réseau routier actuel et création de nouveaux liens;

- Mettre en valeur et favoriser l'intégration du rôle majeur du Collège Saint-Augustin comme pôle fort, à vocation communautaire;

- Pondérer et spatialiser les opportunités de développement de la fonction résidentielle environnant le Collège Saint-Augustin;

- Augmenter la vocation communautaire des espaces bordant le Séminaire Saint-François (PX-3).

Cette réflexion sur le Plan directeur d'aménagement et de développement du Campus intercommunautaire conduit la Ville à modifier le PDAD R.V.Q. 990 par l'adoption du Règlement No REGVSAD-2011-285 relativement au développement du secteur du Campus intercommunautaires.

3. MODIFICATION À LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME

Cette réflexion sur le Plan directeur d'aménagement et de développement du Campus intercommunautaires fait en sorte que la Ville doit apporter des précisions à certaines dispositions normatives en matière de lotissement et de zonage. Plus précisément, la Ville doit modifier la réglementation d'urbanisme (lotissement et zonage) visant principalement à limiter le morcellement des lots, à redéfinir les limites de zones au plan de zonage et à y régir les usages, la densité, le nombre de bâtiments par terrain ainsi que le nombre maximal de logements par bâtiment.

En corrélation des principes d'aménagement, la modification au plan de zonage consiste à agrandir la zone communautaire PX-3 (sans résidentiel) à même une partie de la zone PX-4 où le résidentiel est autorisé. Cela se traduit à inclure dans la zone PX-3, les lots 2813897 et 2813898, ce qui équivaut à environ 50% de la superficie de la zone PX-4.

La modification à la réglementation d'urbanisme (lotissement et zonage) vise également à régir le développement résidentiel de la zone PX-2 comprenant le Collège Saint-Augustin. Cela se traduit à limiter et à moduler le morcellement en exigeant une superficie minimale de lotissement de 15 000 m² dans le cas d'une habitation multifamiliale d'au plus 75 logements ou de 25 000 m² dans le cas d'une habitation multifamiliale d'au plus 150 logements.

Ces choix, tout en respectant la capacité estimée à ce moment des infrastructures et du réseau routier ainsi que de l'intégration pondérée au milieu, assurent un encadrement plus harmonieux confirmant le rôle majeur du Collège Saint-Augustin et renforcissent le rôle communautaire du Séminaire Saint-François.

(*REGVSAD-2015-450*)

ANNEXE 2
(REGVSAD-2011-273)

Règlement sur le programme particulier d'urbanisme du secteur nord du lac Saint-Augustin

Mai 2011

plania

Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Règlement sur le programme particulier d'urbanisme du secteur nord du lac Saint-Augustin

Mai 2011

Préparé par :

Christian Côté, Urbaniste, Biologiste, M.ATDR
Vice-président

PLANIA INC.
1260, BOUL. LEBOURGNEUF, BUREAU 250
QUÉBEC (QUÉBEC) CANADA G2K 2G2
TÉLÉPHONE : 418.682.3449
TÉLÉCOPIEUR : 418.682.5562
INFO-QC@PLANIA.COM / WWW.PLANIA.COM

TABLE DES MATIÈRES

Page

1 MISE EN CONTEXTE 1
2 LE TERRITOIRE ASSUJETTI 3
3 LECTURE DU MILIEU 5
4 ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT 10
5 LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT 12
6 LES AFFECTATIONS ET LA DENSITÉ D'OCCUPATION 16
7 LES ESPACES SOUMIS À UN PAE 20
8 LA MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT 24

Liste des plans

Plan 1 : Limite du territoire assujetti au PPU du secteur nord du lac Saint-Augustin 4
Plan 2 : Synthèse des potentiels, contraintes et composantes structurantes du secteur visé par le PPU 6
Plan 3 : Plan-concept d'aménagement 15
Plan 4 : Plan des affectations du sol à l'intérieur du PPU 19

Liste des tableaux

Tableau 1 : Orientations, conditions et critères d'acceptation pour le PAE-3 21
Tableau 2 : Orientations, conditions et critères d'acceptation pour le PAE-4 22
Tableau 3 : Les moyens de mise en œuvre 24

Mise en contexte

La portion nord du lac Saint-Augustin s'est principalement développée durant les années 1940 et 1950. Anciennement à vocation agricole, le secteur a accueilli des chalets de villégiature implantés de façon non structurée à proximité du lac. Aujourd'hui, la majorité des chalets ont été transformés en résidence permanente. Le corpus bâti est dorénavant composé de chalets et de résidences implantés sur des terrains de petite superficie, le long des chemins privés dont l'emprise est irrégulière et dérogatoire par rapport aux standards de construction actuels et où l'on dénote l'absence de réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout.

Outre les résidences situées de part et d'autre du chemin du Lac, deux concentrations d'habitations sont visibles à l'intérieur de la portion nord du lac. La première, localisée à la limite est du territoire de Saint-Augustin-de-Desmaures, est contigüe au milieu urbanisé (ancien secteur de Sainte-Foy) de la Ville de Québec. Certaines propriétés sont d'ailleurs desservies par les réseaux municipaux de la Ville de Québec (voir le plan 2 «Synthèse des potentiels, contraintes et composantes structurantes du secteur visé par le PPU» inséré à la section 3 du présent document). Ce secteur d'habitations est principalement composé de la 7e Avenue, 8e Avenue, 9e Avenue, 10e Avenue, 13e Avenue, 15e Avenue et des rues Verrette, Morand, Paul et Guy. Par ailleurs, un deuxième secteur d'habitations est composé principalement de propriétés localisées aux abords des rues du Sous-bois, D'Anjou, Lachance, des Riverains, Gale, de la 20e Avenue, de la 23e Avenue et de la 24e Avenue. Aucune de ces rues n'est actuellement desservie. Enfin, une partie du secteur est actuellement exploitée à des fins de camping. Des véhicules récréatifs installés de façon permanente ou de passage ainsi que des chalets en location composent le site.

Le développement non structuré de la portion nord du lac Saint-Augustin engendre plusieurs répercussions négatives sur le milieu et en particulier sur le plan de la qualité environnementale de ce plan d'eau. Bien que l'urbanisation du pourtour du lac Saint-Augustin ne soit pas la seule cause de son dépérissement, plusieurs études et rapports ont démontré que l'occupation intensive du territoire nuit considérablement à la régénérescence du plan d'eau. Mentionnons que le lac Saint-Augustin connaît des problématiques multiples telles que l'éclosion chronique de cyanobactéries, l'eutrophisation, la dénaturalisation des berges, le rejet de sédiments non traités dans le lac et le réseau hydrique qui l'alimente, etc.

En contrepartie, depuis l'adoption du schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Québec (CUQ), les développements résidentiels non desservis à l'intérieur des périmètres d'urbanisation sont interdits. Le développement immobilier dans la portion nord du lac est donc contraint depuis plus de 25 ans étant donné l'absence de réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout. Également, afin de limiter l'occupation trop intensive du territoire, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures a mis en place des mesures et pris des actions afin de limiter le développement autour du lac Saint-Augustin. Elle a établit des règles de zonage particulières qui autorisent l'exploitation agricole et forestière de certains secteurs mais qui interdisent la construction résidentielle ou de chalets de villégiature. Elle a également acquis des superficies de terrains en bordure du lac afin de conserver une bande naturelle et ainsi créer des accès publics au lac.

Toujours dans l'optique de diminuer les impacts sur le lac Saint-Augustin qui constitue un milieu sensible unique sur le territoire de la Ville, cette dernière projette de municipaliser certains chemins privés, de les mettre aux normes lorsque possible et d'y implanter des réseaux municipaux. Cette mesure aura pour effet de diminuer de façon importante les répercussions sur le plan d'eau causées par l'urbanisation non structurée de cette portion de territoire. En contrepartie, l'implantation de réseaux municipaux aura pour effet de rendre ce secteur accessible au développement. Considérant cet élément et les problématiques environnementales du lac Saint-Augustin, la Ville constate que les règles actuelles d'urbanisme ne permettent pas d'assurer l'objectif d'aménagement prioritaire pour le secteur, soit la protection et la réhabilitation du lac Saint-Augustin. À l'opposé, les travaux réalisés pour l'implantation des réseaux et infrastructures nécessitent des investissements publics non négligeables. La rentabilisation des infrastructures demeure également une préoccupation du Conseil de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Dans ce contexte, la Ville a réalisé au cours des derniers mois un exercice de réflexion globale relativement à l'avenir de la portion nord du lac Saint-Augustin. Le développement de ce secteur doit préconiser une approche orientée vers le développement durable qui tient compte des paramètres suivants :

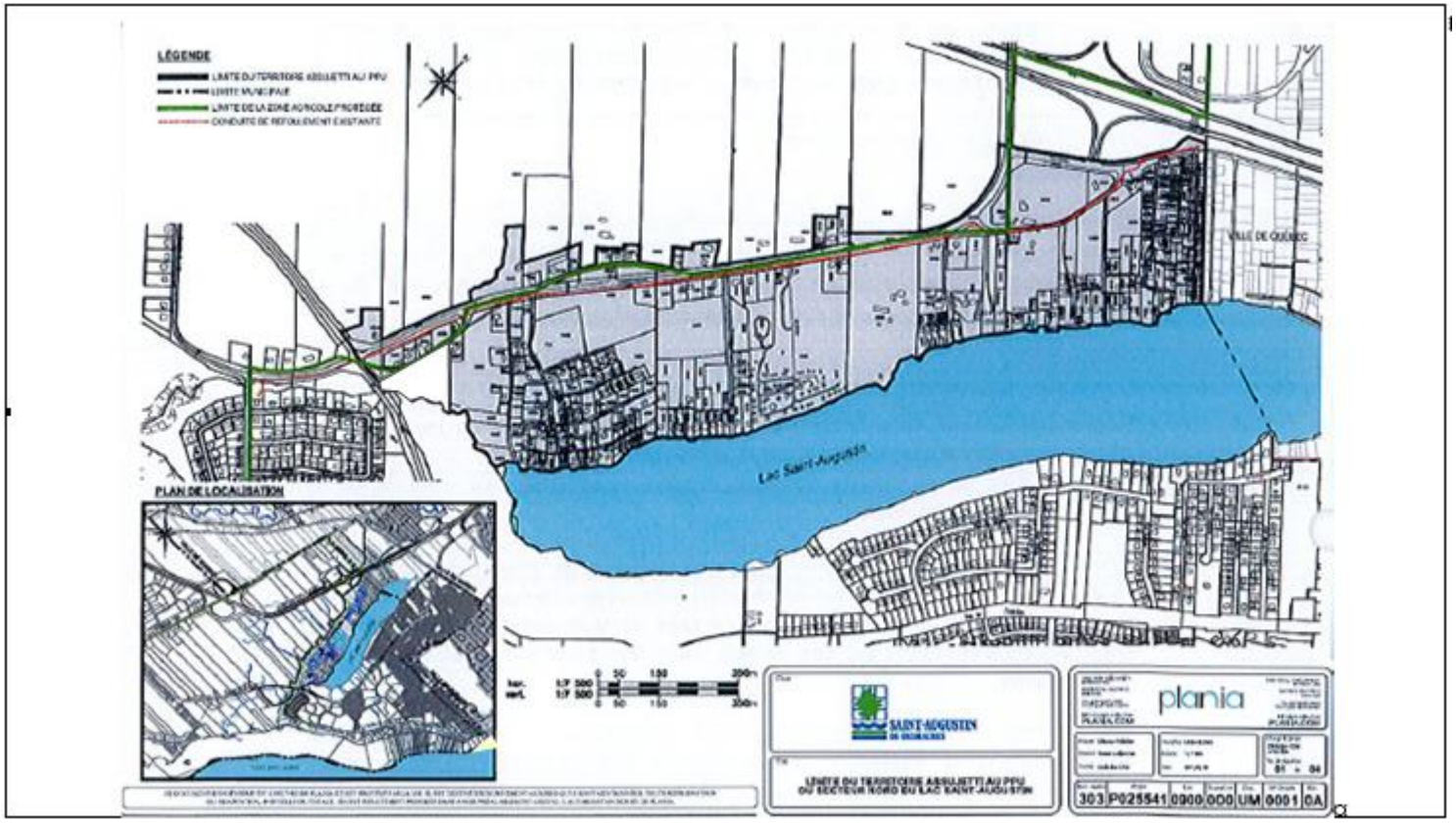
- Les cours d'eau, le lac et les milieux humides doivent à priori être protégés;
- Le couvert forestier doit être conservé au maximum à l'intérieur des terrains développés ou à développer;
- Les règles de zonage actuelles ne permettent pas d'encadrer convenablement le développement du secteur étant donné les préoccupations environnementales relativement au lac Saint-Augustin ;

Ainsi, la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures met en place un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur nord du lac Saint-Augustin qui traduit les intentions de la Ville et qui précise les objectifs d'un Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec (PDAD) R.V.Q. 990 qui s'appliquent à ce secteur. Le PPU permet, dans un contexte de développement durable, de mieux encadrer le développement et l'aménagement de ce secteur et ce, dans le respect de la capacité de support du milieu. Dans la poursuite des orientations et objectifs d'aménagement établis à l'intérieur du PPU, s'ajouteront à cet outil de planification, des modifications aux règlements d'urbanisme, entre autres au règlement de lotissement, au règlement de zonage ainsi qu'au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (PAE).

LE TERRITOIRE ASSUJETTI

Le secteur assujetti au présent Programme particulier d'urbanisme (PPU) est situé dans la portion est du territoire de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, plus précisément dans le secteur qui est enclavé entre le lac Saint-Augustin, l'Autoroute 40 et le territoire de la Ville de Québec. Cet espace est identifié et délimité au plan 1 (voir page suivante) qui inclut l'ensemble des aires sensibles visées par les investissements publics.

Plan 1 : Limite du territoire assujetti au PPU du secteur nord du lac Saint-Augustin



(***R. : 2016-502***)

LECTURE DU MILIEU

Le secteur visé par le présent PPU est localisé à la limite est du territoire de la Ville et concerne la partie nord du lac Saint-Augustin.

D'une superficie de 83,2 hectares (831 889 m²), le secteur nord du lac Saint-Augustin est fragmenté en plusieurs terrains de petites superficies relatant un développement réalisé il y a plusieurs décennies. L'attrait du lac et de son milieu boisé a favorisé après 1945 l'implantation d'un développement de villégiature non structuré encadré par un réseau de rues privées ainsi que d'un camping. D'autre part, la vocation agricole du côté nord du lac, autrefois présente en bordure de ce plan d'eau, est toujours perceptible via un domaine patrimonial de grande valeur.

Par ailleurs, enclavé dans cette trame hétérogène, on retrouve des milieux boisés matures dont certaines portions ont fait l'objet de subdivisions.

Au fil des ans, plusieurs chalets de villégiature se sont transformés en résidences permanentes et la portion « est » du territoire a été desservie par les services d'égout et d'aqueduc sur quelques rues privées.

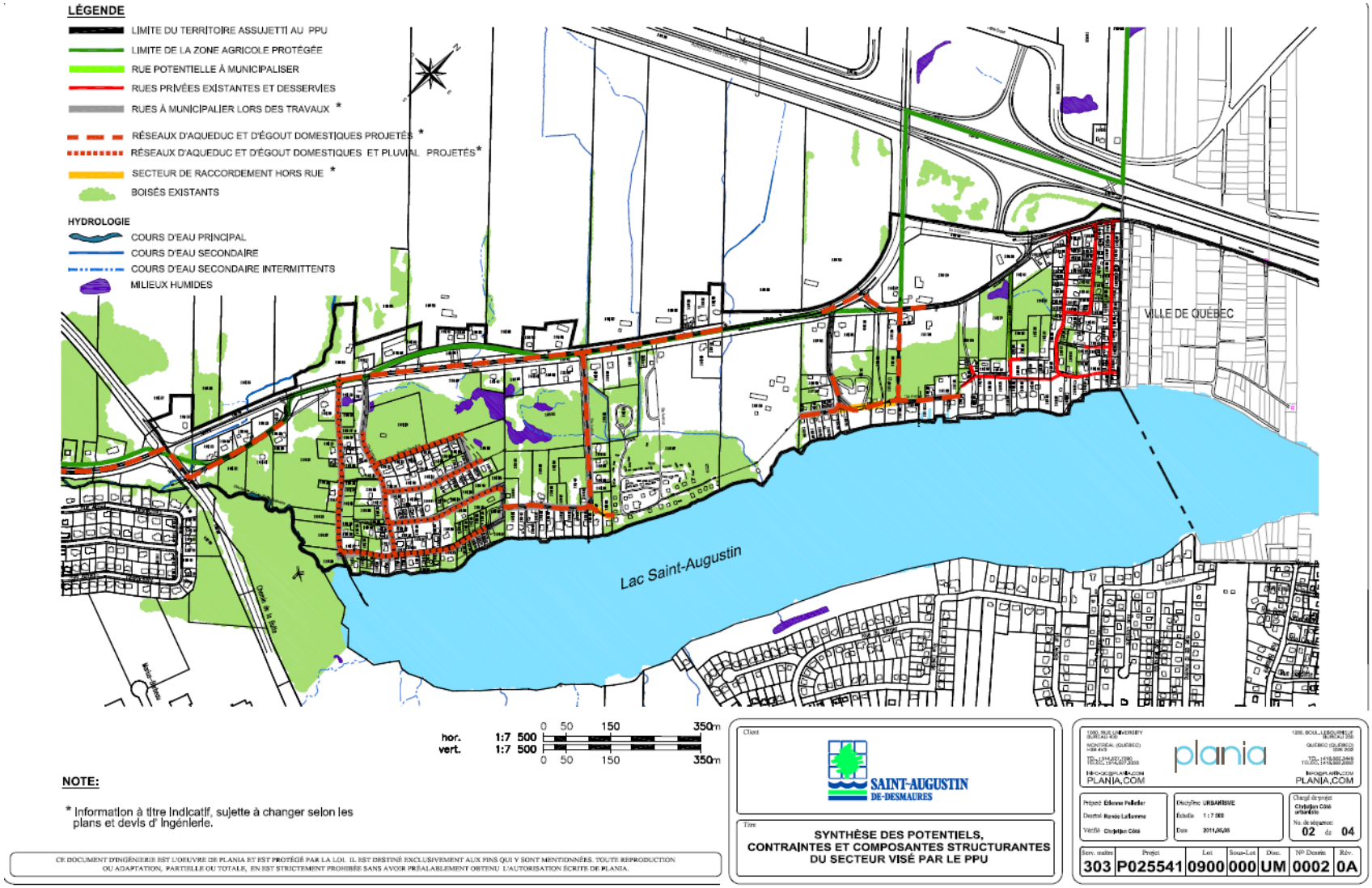
La lecture du milieu décrit les grandes caractéristiques du site d'intervention et de son environnement. Le plan 2 (voir page suivante) présente une synthèse des potentiels, contraintes et des composantes structurantes du secteur.

Un secteur riverain peu accessible

Le territoire assujetti au PPU est situé sur la Rive-Nord du lac Saint-Augustin. La bordure riveraine est occupée par trois types d'usages. Au centre, on retrouve un domaine patrimonial d'une grande valeur ainsi qu'un camping. De part et d'autre, et correspondant à la majeure portion riveraine du secteur, plusieurs habitations de villégiature, transformées ou non au fil des ans en résidences permanentes, se concentrent sur des terrains de faible dimension le long de la berge.

Par conséquent, pour la portion riveraine du lac, le domaine privé limite l'accès au lac à la population de Saint-Augustin. Aucun terrain de tenure publique n'est présent sur le côté nord du lac Saint-Augustin. La municipalisation de certaines voies routières débouchant sur le lac constitue actuellement les seuls accès publics potentiels.

Plan 2 : Synthèse des potentiels, contraintes et composantes structurantes du secteur visé par le PPU



Présence de quelques propriétés non développées de superficie importante

Le recensement des propriétés à l'intérieur du site d'intervention a révélé la présence de quelques propriétés avec une superficie représentant un potentiel de développement. Outre le domaine patrimonial, les plus importantes sont :

- Le site du camping (lots 2 814 536 et 2 814 547);
- L'espace formé des lots 2 814 512, 2 814 399, 2 814 420 et 2 814 419 à l'ouest.

Ces propriétés correspondent majoritairement, voire presque exclusivement, au milieu boisé que l'on retrouve dans le territoire assujetti au PPU.

Des composantes urbaines et naturelles à considérer

- L'implantation des services publics constitue l'élément majeur afin de résoudre une partie de la problématique environnementale de ce secteur. Les travaux d'implantation des services publics constituent le moment idéal pour bonifier le réseau routier actuel sur le plan de la géométrie, de la mise en forme, etc. Ces bonifications sont d'autant plus importantes que le réseau pluvial est sur fossé. Le drainage sur fossé présente des avantages environnementaux certains, mais nécessite une réflexion quant aux composantes d'aménagements visant la limitation d'apport des sédiments au lac.

- Le réseau routier actuel est du domaine privé et est caractérisé principalement par des emprises dont les dimensions sont inférieures aux normes en vigueur. On dénote également la présence de plusieurs rues sans issue non aménagées avec rond de virage. Par conséquent, la géométrie et la chaussée nécessitent des réaménagements importants.

- La superficie des lots existants est fréquemment inférieure à la superficie exigée par la réglementation actuelle. Il en va de même pour les frontages sur rue.

- Plusieurs lots de petite superficie ne sont pas construits et sont de par leur dimension, non constructibles en fonction des pratiques et règles en vigueur.

- Le milieu bâti est fortement occupé par des propriétés non desservies par les services municipaux d'aqueduc et d'égout. La densité d'utilisation du sol élevée et le traitement des eaux usées via des systèmes individuels constituent des pressions importantes sur le milieu. Cela prend toute son importance en raison de la proximité du lac.

- Le milieu bâti engendre une empreinte écologique importante sur le milieu par l'implantation d'usages et de bâtiments (principaux et accessoires). En raison de la sensibilité du milieu, une attention toute particulière doit être attribuée aux règles s'y rapportant afin de limiter leur impact sur le milieu (nombre, superficie, déboisement, etc.).

- Le territoire actuellement non développé est caractérisé par la présence d'un milieu boisé traversé par des cours d'eau et où l'on retrouve des milieux humides. Leur qualité environnementale et leur rôle dans la protection de la qualité du lac Saint-Augustin doivent être considérés à l'intérieur de la démarche de planification. D'autre part, le réseau de cours d'eau assure le drainage du bassin versant vers le lac Saint-Augustin. L'application des normes provinciales relatives aux aménagements dans leur zone de protection est primordiale.

- L'exploitation forestière ainsi que l'abattage d'arbres actuellement autorisés dans les aires à vocation agricole doivent être prohibés ou contrôlés afin de protéger les boisés qui ont une grande valeur écologique pour le lac Saint-Augustin (rétention des eaux pluviales, habitats fauniques et floristiques, etc.).

- Le site du camping présente une densité d'occupation importante en bordure du lac Saint-Augustin et mérite une attention toute particulière en raison du boisé de qualité où il est implanté.

- Enfin, une attention particulière devra être apportée aux interfaces entre le territoire construit et les espaces pouvant être développés. L'aménagement de ces transitions doit limiter l'impact du développement projeté sur l'équilibre écologique du milieu naturel tout en bonifiant le réseau d'infrastructures existantes.

Sommaire des acquis et des contraintes

La planification du secteur à l'étude nécessite la prise en considération d'un ensemble d'acquis et de contraintes qui doivent guider la stratégie d'aménagement à adopter.

Le secteur nord du lac Saint-Augustin bénéficie des acquis suivants :

- La mise en place prochainement des réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout.

- La présence d'un milieu naturel peu altéré, composé notamment d'un boisé relativement important d'une superficie de 360 670 m^2 (36,1 hectares), de cours d'eau et de milieux humides.

- La présence d'un domaine patrimonial de grande valeur relatant le passé agricole du secteur.

- La réglementation sur l'emploi des pesticides et engrais de synthèse (2005 R.V.Q. 370).

- Le programme de sensibilisation pour la renaturalisation des rives.
- L'accessibilité de la zone assujettie au PPU à partir du chemin du Lac.
- Le potentiel limité de développement des terrains vacants.
- Un réseau de drainage naturel.

Les contraintes s'énoncent quant à elles ainsi :

- Les chemins sont privés et leur emprise est inférieure au standard de développement.
- Le réseau routier est dominé par des chemins en cul-de-sac sans rond de virage limitant l'accès et le déplacement des véhicules d'urgence et services publics.
- Le gabarit de la plupart des propriétés bâties est inférieur au standard observé à l'intérieur des secteurs d'habitations conventionnels.
- L'absence d'accès publics au lac Saint-Augustin.
- La fragilité et la sensibilité du lac Saint-Augustin à tout changement du milieu (problèmes environnementaux).
- Plusieurs terrains lotis possèdent une dimension réduite limitant leur potentiel de construction ainsi que les possibilités d'implantation de systèmes de traitement individuel des eaux usées et d'approvisionnement en eau potable.
- La faible portion du secteur affectée à des fins publiques (parcs et espaces verts).
- Les eaux de surface qui ne sont pas absorbées par le sol (traitement naturel) sont dirigées sans traitement via le réseau hydrographique vers le lac Saint-Augustin.

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT

L'organisation spatiale du développement et de l'aménagement du secteur nord du lac Saint-Augustin considère les usages existants, l'occupation du sol, les composantes naturelles, l'implantation des services publics, etc. Toutefois, dans tous les cas, l'orientation et les objectifs d'aménagement doivent être axés vers la protection de l'environnement et la limitation de l'empreinte écologique pour les nouveaux développements.

L'ORIENTATION

La Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures désire encadrer le développement du secteur nord du lac Saint-Augustin par la mise en place d'une vision de développement et d'aménagement durable axée vers la protection du lac Saint-Augustin

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT
⌖ Diminuer, voire éliminer, les sources de pollution du lac Saint-Augustin	▪ Prévoir la localisation des réseaux municipaux afin de desservir le plus de propriétés existantes ▪ Exiger lors d'une nouvelle construction qu'elle soit desservie par les réseaux de services publics ▪ Aucune ouverture de nouvelle rue ne sera autorisée sauf dans le cas des rues à municipaliser ou qui ont un potentiel à être municipalisées ultérieurement et qui sont identifiées au plan-concept d'aménagement du présent document ▪ Privilégier le drainage pluvial sur fossé incluant des aménagements de contrôle des apports de sédiments et autres matières au lac ▪ Poursuivre l'application du règlement pour les pesticides et les engrais de synthèse et le jumeler au programme de sensibilisation et de protection des berges
⌖ L'organisation spatiale se doit de limiter l'altération de la qualité du lac Saint-Augustin	▪ Interdire l'exploitation forestière ▪ Limiter l'abattage d'arbres aux constructions principales ▪ Limiter l'occupation du sol à l'intérieur des nouveaux développements par l'autorisation d'une faible et très faible densité d'occupation ▪ Assujettir le développement des moyennes et grandes superficies vacantes à l'approbation d'un Plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.)

OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT	INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT
⌖ Protéger les milieux sensibles existants	▪ Protéger les milieux humides ▪ Protéger les cours d'eau et leur rive ▪ Circonscrire l'occupation du sol à l'intérieur des terrains en limitant l'abattage d'arbres pour les constructions ou encore pour des raisons sanitaires et de sécurité ▪ Encourager la renaturalisation et la revégétalisation des berges du lac et des cours d'eau ▪ Poursuivre le programme de sensibilisation visant la renaturalisation des berges ▪ Maximiser la protection des boisés en favorisant leur vocation publique dans le cadre des ententes sur les travaux municipaux
⌖ Reconnaître les milieux bâtis existants et favoriser, le cas échéant, leur reconversion en résidence permanente	▪ Assurer une veille réglementaire adaptée aux situations particulières d'implantation dans les secteurs déjà construits
⌖ Encadrer la poursuite des activités sur le site actuel du camping et favoriser sa requalification	▪ Circonscrire les activités du camping qui étaient exercées conformément à la réglementation en vigueur, avant l'adoption du présent Programme particulier d'urbanisme, et interdire leur extension hors de cet espace ▪ Exiger la mise aux normes des installations sanitaires et d'approvisionnement en eau potable (raccordement au réseau d'aqueduc et d'égout municipal projeté) ▪ Assujettir la réaffectation du site (occupation résidentielle) à l'approbation d'un Plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.)
⌖ Reconnaître la valeur du domaine patrimonial	▪ Définir une nouvelle affectation du sol pour le Domaine patrimonial de grande valeur

LE CONCEPT D'AMÉNAGEMENT

Le projet d'implantation des services municipaux constitue le moment opportun pour mettre en place des outils urbanistiques permettant de protéger le lac Saint-Augustin et mettre en valeur les espaces vacants. Divers éléments d'aménagement confirment cette volonté :

- La mise en place des réseaux municipaux et en particulier le réseau d'égout sanitaire permet de limiter les impacts environnementaux sur le lac engendrés par l'occupation humaine du territoire. On doit assurer la desserte des résidences existantes.
- Des dispositions favorisant une faible empreinte écologique pour les nouveaux développements (terrains plus vastes et desservis par les services municipaux, des aménagements limitant le déboisement, aucune nouvelle rue, etc.).
- L'atteinte des normes, lorsque possible, en ce qui a trait au réseau routier et leur municipalisation.
- L'aménagement d'infrastructures durables (incluant sur les propriétés privées), ainsi qu'un drainage de rue par fossé permettant de traiter les eaux de surface et de limiter l'apport de sédiments au lac Saint-Augustin.
- L'instauration d'outils urbanistiques tels que des plans d'aménagement d'ensemble encadrant le développement des espaces vacants de moyenne et grande superficies et visant la protection des milieux sensibles.
- Les fonctions et usages non cohérents avec la protection du lac sont exclus du secteur.
- L'opportunité de la réaffectation des espaces récréatifs.
- La reconnaissance d'un domaine de valeur patrimoniale.
- L'opportunité de créer des espaces donnant accès aux riverains au lac Saint-Augustin.

En définitive, les propriétés localisées en bordure des rues desservies pourront être développées à des fins résidentielles uniquement. Les développements seront encadrés par des normes autorisant une très faible densité d'occupation du sol, limitant l'aire constructible et d'implantation au sol des bâtiments, limitant les usages et les implantations des constructions accessoires, favorisant la conservation des boisés et des milieux sensibles existants, etc.

Par ailleurs, dans le milieu déjà bâti, la mise en valeur des terrains lotis sans droits acquis suite à la rénovation cadastrale, non conformes aux normes de lotissement, n'est pas autorisée. Seul un remembrement pourrait permettre leur développement.

Quant aux espaces vacants de moyenne et grande superficies, ceux-ci pourront être occupés par des activités dont l'empreinte écologique est faible (densité d'occupation du sol très faible). Leur mise en valeur sera évaluée dans le cadre d'un processus d'adoption d'un Plan d'aménagement d'ensemble.

Enfin, l'aménagement d'infrastructures durables favorisant la protection du lac par le contrôle des apports à ce dernier doit être inclus.

On retrouve à la fin de la présente section, le plan 3 « Plan-concept d'aménagement ».

Le développement des espaces résidentiels

Le développement résidentiel des espaces vacants est autorisé. Toutefois, certaines conditions s'appliquent pour tout projet visant à implanter un nouveau bâtiment principal :

- La densité d'occupation des nouveaux développements doit être faible;
- La superficie minimale d'un terrain est de 4 000 mètres carrés et la largeur minimale est fixée à 40 mètres. La largeur pourra être réduite, pour certaines exceptions (présence d'une contrainte naturelle, terrain partiellement enclavé, etc.);
- Être implanté sur une rue publique;
- Être desservi par les réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout;
- Respecter les dispositions limitant l'empreinte écologique (conservation des boisés, limitation de l'aire constructible, le contingentement des bâtiments et constructions accessoires, etc.);
- Les rues sans issue devront être, dans la mesure du possible, aménagées d'un rond de virage ou d'une aire de virage.

Le potentiel de développement s'avère limité. La variation du potentiel est causée par la nécessité de morceler ou de remembrer des propriétés afin de rendre certains espaces constructibles. Le plan 3 illustre les rues ou les services municipaux qui sont existants ou qui feront l'objet de travaux. La construction résidentielle est autorisée seulement en bordure de ces rues. Toutefois, il est à noter que des habitations pourraient également être implantées en bordure de la 10e Avenue (rue potentielle à municipaliser) uniquement aux conditions suivantes :

- La rue est construite conformément aux normes en vigueur;
- La rue est desservie par des réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout;
- La rue est de tenure publique.

En ce qui concerne la réaffectation du camping en une aire résidentielle, elle est prévue selon les mêmes conditions sauf celle d'être aux abords d'une rue publique. Dans cet espace, aucune rue n'est autorisée. La mise en place d'un projet intégré et l'approbation d'un Plan d'aménagement d'ensemble (P.A.E.) sont des conditions pour permettre la réaffectation du site du camping. Le dépôt d'un PAE permettra d'augmenter la densité de 1 logement à l'hectare à 2,5 logements à l'hectare.

À l'intérieur de l'affectation résidentielle rurale et l'affectation résidentielle urbaine (voir le plan 4), la construction d'un bâtiment principal sur un terrain de moins de 4 000 mètres carrés est prohibée, sous réserve de droits acquis. Dans ces deux affectations, aucune opération cadastrale menant à la création d'un lot plus petit que 4 000 m^2 n'est autorisée, sauf dans le cas où l'opération cadastrale vise à augmenter la superficie d'un terrain qui est inférieure à 4 000 m^2 et dans la mesure où la partie résiduelle de la superficie de la propriété ne devient pas inférieure à 4 000 m^2.

Au besoin, pour favoriser l'efficience de ce PPU, la Ville pourrait utiliser ses pouvoirs d'acquisition d'immeuble usuels pour assurer la mise en place d'équipements municipaux. Ceux-ci permettront d'obtenir les emprises nécessaires pour la réfection des rues, l'implantation des réseaux municipaux et également, pour l'aménagement de bassins de rétention des eaux pluviales, d'accès au lac ou de parc et espace vert.

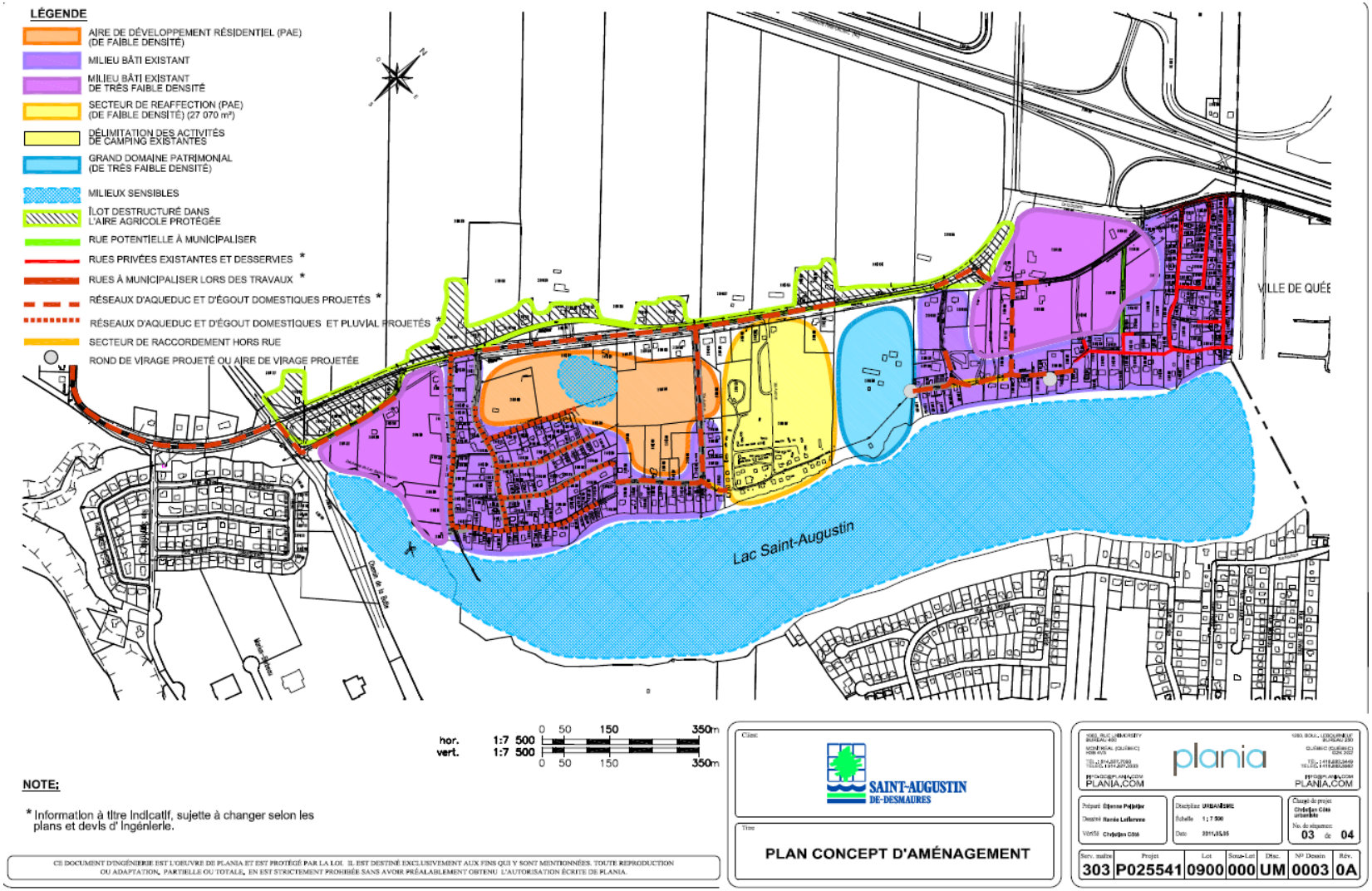
La protection et la mise en valeur du grand Domaine patrimonial

Le grand Domaine patrimonial est un espace d'une grande importance patrimoniale que la Ville entend protéger et mettre en valeur. Un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale s'applique déjà pour cet espace. Le présent Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur nord du lac Saint-Augustin confirme la vocation du site. Par conséquent, la densité d'occupation prévue est très faible.

L'occupation du milieu agricole

Le secteur assujetti au PPU est composé en partie par la zone agricole régie par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Cet espace est identifié comme étant un îlot déstructuré dans la zone agricole protégée tel qu'illustré au plan-concept d'aménagement (voir le plan 3). Par ailleurs, l'occupation résidentielle y est autorisée sous réserve des droits et privilèges octroyés par cette loi.

Plan 3 : Plan-concept d'aménagement



Les affectations et la densité d'occupation

Les limites des affectations ont été redéfinies par rapport au Plan des grandes affectations du PDAD R.V.Q. 990. Les espaces assujettis par le PPU sont répartis selon trois affectations du sol, soit l'affectation résidentielle urbaine qui fait référence aux aires densément occupées par des habitations, l'affectation résidentielle rurale, qui comprend des espaces faiblement occupés et les espaces en zone agricole régie par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles,* ainsi que l'affectation résidentielle rurale champêtre qui constitue une nouvelle affectation du sol au PDAD. Cette dernière fait référence au Domaine patrimonial de grande valeur et vise à reconnaître ce site d'intérêt historique et esthétique. La délimitation des affectations ainsi que les densités d'occupation prescrites sont illustrées au plan 4.

Dans l'affectation résidentielle urbaine nommée Ru//6//X//x au plan 4, les usages et densités d'occupation du sol autorisés sont :

- L'usage habitation I ;
- Le groupe parcs et espaces verts I;
- Le groupe protection II;
- La densité d'occupation du sol résidentielle est de type 7, c'est-à-dire 2,5 logements par hectare (valeur maximale), même si le milieu bâti existant est densément occupé, afin d'y limiter l'augmentation de la densité (nouvelle densité identifiée au PDAD) et ce, dans le but de favoriser la protection du lac;
- La densité d'occupation du sol de l'affectation commerce de vente au détail est de type X, c'est-à-dire qu'aucun commerce de vente au détail n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation administration et service est de type x, c'est-à-dire qu'aucun bureau administratif ou de service n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A).

Dans l'affectation résidentielle rurale nommée Rr//7//X//x au plan 4, les usages et densités d'occupation du sol autorisés sont :

- L'usage habitation I ;
- Le groupe parcs et espaces verts I;
- Le groupe protection II;
- La densité d'occupation du sol résidentielle est de type 7, c'est-à-dire 2,5 logements par hectare (valeur maximale). La densité d'occupation du sol de type 7 est créée afin de favoriser la protection du lac en limitant l'occupation humaine du secteur (nouvelle densité identifiée au PDAD);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation commerce de vente au détail est de type X, c'est-à-dire qu'aucun commerce de vente au détail n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation administration et service est de type x, c'est-à-dire qu'aucun bureau administratif ou de service n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A).

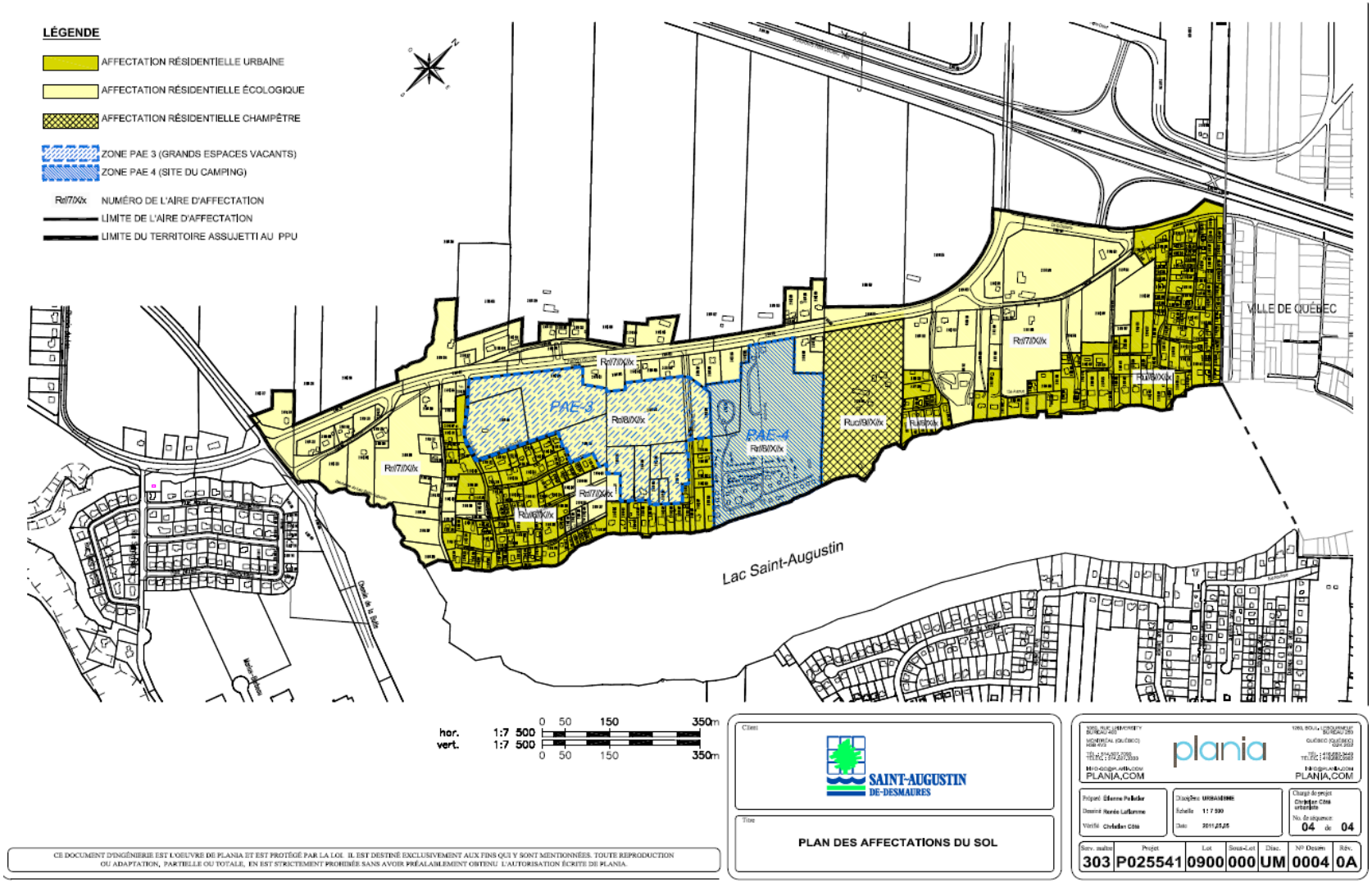
Dans l'affectation résidentielle rurale nommée Rr//8//X//x au plan 4, les usages et densités d'occupation du sol autorisés sont :

- L'usage habitation I ;
- Le groupe parcs et espaces verts I;
- Le groupe protection II;
- L'usage spécifique camping uniquement pour la partie actuellement exploitée par les activités de camping telle que délimitée au plan 3 « plan-concept d'aménagement » inséré à la section précédente (en référence à la délimitation des activités de camping existantes). Aucune extension de l'aire exploitée à des fins de camping n'est autorisée;
- La densité d'occupation du sol résidentielle est de type 8, c'est-à-dire 1 logement par hectare (valeur maximale). La densité d'occupation du sol de type 8 est créée afin de favoriser la protection du lac en limitant l'occupation humaine du secteur. Celle-ci pourra être augmentée à 2,5 logements par hectare suite à l'approbation d'un PAE (nouvelle densité identifiée au PDAD);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation commerce de vente au détail est de type X, c'est-à-dire qu'aucun commerce de vente au détail n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation administration et service est de type x, c'est-à-dire qu'aucun bureau administratif ou de service n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A).

Dans l'affectation résidentielle rurale champêtre nommée Rrc//9//X//x au plan 4, les usages et densités d'occupation du sol autorisés sont :

- L'usage habitation I;
- Le groupe protection II;
- La densité d'occupation du sol résidentielle est de type 9, c'est-à-dire 0,25 logement par hectare (valeur maximale). La densité d'occupation du sol de type 9 est créée afin de favoriser la protection et le maintien d'un domaine patrimonial de grande valeur (nouvelle densité identifiée au PDAD);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation commerce de vente au détail est de type X, c'est-à-dire qu'aucun commerce de vente au détail n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A);
- La densité d'occupation du sol de l'affectation administration et service est de type x, c'est-à-dire qu'aucun bureau administratif ou de service n'y est autorisé (faire référence à la mention N/A).

Plan 4 : Plan des affectations du sol à l'intérieur du PPU



Les Espaces soumis à un PAE

Certains espaces vacants sont soumis au dépôt d'un Plan d'aménagement d'ensemble (PAE). Ceux-ci sont identifiés au plan des affectations du sol inséré à la section précédente. L'approche des PAE permet de mieux contrôler l'urbanisation de moyens et grands espaces vacants présents dans le secteur nord du lac Saint-Augustin tout en favorisant la protection du milieu naturel et la régénération du lac. La réaffectation du site du camping est également favorisée. En ce sens, l'approbation d'un PAE permet d'augmenter la densité d'occupation du sol de 1 logement à l'hectare à 2,5 logements à l'hectare. Cette modification doit être effectuée en conformité avec les dispositions prévues par la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

Le PAE-3

Le PAE-3, tel qu'identifié au plan des affectations du sol, encadre un secteur de développement comprenant les lots suivants;

- 2 814 399;
- 2 814 419;
- 2 814 420;
- 2 814 496;
- 2 814 497;
- 2 814 499;
- 2 814 500;
- 2 814 505;
- 2 814 506; [1]
- 2 814 512;
- 2 814 542.

Ces espaces renferment une partie importante de la superficie boisée du secteur nord du lac Saint-Augustin. Ces boisés constituent un acquis important pour le lac et plus particulièrement, pour la rétention et la filtration naturelle des eaux de surfaces. On y retrouve également des milieux humides qui ont la même fonction sur le plan du drainage des eaux de surfaces. Pour le PAE-3, les orientations d'aménagement ainsi que les principales conditions d'acceptation sont les suivantes:

[1] Lot occupé par une résidence unifamiliale isolée.

Tableau 1 : Orientations, conditions et critères d'acceptation pour le PAE-3

Orientations d'aménagement	Conditions et critères d'acceptation
⌖ Assurer la protection et la conservation des milieux naturels sensibles	⌖ Réaliser un inventaire de tous les milieux sensibles (milieux humides, cours d'eau, habitats fauniques et floristiques d'intérêt, espèces menacées ou vulnérables, etc.) ⌖ Faire la démonstration que les interventions projetées assurent le maintien et la protection des milieux sensibles
⌖ Diminuer l'empreinte écologique des nouveaux développements	⌖ Limiter le déboisement au minimum pour l'implantation des bâtiments principaux et accessoires de même que pour toutes constructions ⌖ Démontrer la délimitation des aires constructibles projetées pour chacun des terrains développés ⌖ Les lots créés doivent avoir une superficie minimale de plus de 4 000 m² et une largeur minimale (frontage) de plus de 40 m sans possibilité de déroger à cette règle ⌖ Les eaux de surfaces doivent être retenues autant que possible sur chacun des terrains
⌖ Raccorder les constructions principales existantes et projetées aux infrastructures publiques	⌖ Tout nouveau bâtiment principal doit être implanté en bordure d'une rue publique ⌖ Tout nouveau bâtiment principal doit être implanté en bordure d'une rue desservie par le réseau municipal d'aqueduc et d'égout ⌖ Tout nouveau bâtiment principal doit être desservi par le réseau municipal d'aqueduc et d'égout ⌖ Les accès des propriétés doivent être localisés, lorsque possible, sur les rues locales publiques plutôt que sur le chemin du Lac
⌖ Concevoir des rues publiques conformes aux normes actuelles	⌖ Mettre en place, lorsque possible, des rues publiques ayant une largeur suffisante pour permettre le passage des véhicules d'urgence et de services (déneigement, collecte des matières résiduelles et recyclables, etc.)

Le PAE-4

Le PAE-4, tel qu'identifié au plan des affectations du sol encadre la réaffectation du site du camping, soit plus précisément les lots suivants;

- 2 814 536;
- 2 814 547.

Le site du camping comprend un espace d'environ 80 360 m² tel que démontré au plan 3 « Plan concept d'aménagement ». L'aire exploitée à des fins de camping équivaut à 2,7 hectares (27 070 m²) approximativement. On y retrouve principalement des emplacements pour des véhicules de camping (roulottes) installés de façon saisonnière et permanente ainsi que des chalets de villégiature de petites superficies en location. Ces activités récréatives ne concordent pas avec la vocation résidentielle du secteur. Pour le PAE-4, les orientations d'aménagement ainsi que les principales conditions d'acceptation sont les suivantes:

Tableau 2 : Orientations, conditions et critères d'acceptation pour le PAE-4

Orientations d'aménagement	Conditions et critères d'acceptation
- Assurer la protection et la conservation des milieux naturels sensibles	- Réaliser un inventaire de tous les milieux sensibles (milieux humides, cours d'eau, habitats fauniques et floristiques d'intérêt, espèces menacées ou vulnérables, etc.) - Faire la démonstration que les interventions projetées assurent le maintien et la protection des milieux sensibles
- Diminuer l'empreinte écologique des nouveaux développements	- Limiter le déboisement au minimum pour l'implantation des bâtiments principaux et accessoires de même que pour toutes constructions - Démontrer la délimitation des aires constructibles projetées pour chacun des bâtiments construits - Chacun des emplacements créés pour l'implantation d'un bâtiment principal doit avoir une superficie minimale de plus de 4 000 m² et une largeur minimale de plus de 40 m sans possibilité de déroger à cette règle - Les eaux de surface doivent être retenues autant que possible sur le terrain
- Raccorder les constructions principales aux infrastructures publiques	- Tout bâtiment principal doit être desservi par le réseau municipal d'aqueduc et d'égout

Orientations d'aménagement	Conditions et critères d'acceptation
⌖ Favoriser la réalisation d'un projet cohérent avec la vocation du secteur	⌖ Aucun accès aux propriétés ne peut être aménagé sur le chemin du Lac sauf dans le cas de l'allée d'accès au terrain
⌖ Concevoir des allées d'accès conformes aux normes actuelles pour la conception des rues	⌖ Mettre en place des allées d'accès privées permettant le passage des véhicules d'urgence et de services (déneigement, collecte des matières résiduelles et recyclables, etc.) ⌖ Aucune ouverture de rue publique ou privée n'est autorisée

LA MISE EN OEUVRE DU CONCEPT

Le PPU du secteur nord du lac Saint-Augustin ne dispose pas de pouvoir juridique opposable à la population, les orientations, objectifs et moyens de mise en œuvre devant être traduits par des mesures règlementaires qui seront adoptées par le Conseil de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures. Ainsi, les moyens de mise en œuvre mentionnés au tableau suivant guideront l'élaboration des outils règlementaires permettant la mise en application du PPU de même que les actions entreprises par la Ville afin d'orienter de façon cohérente le développement de ce secteur avec la vision d'aménagement établie.

Tableau 3 : Les moyens de mise en œuvre

Les moyens de mises en œuvre
⌖ Mettre en place des réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux et desservir les bâtiments principaux existants limitrophes aux rues desservies; ⌖ Exiger que tout nouveau bâtiment principal soit contigu à une rue publique et desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux sauf pour le site du camping où la présence d'une rue publique n'est pas obligatoire; ⌖ Exiger que tout nouveau bâtiment principal sur le site du camping soit desservi par les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux; ⌖ Municipaliser les rues où sont implantés les réseaux d'aqueduc et d'égout municipaux; ⌖ Mettre aux normes, lorsque possible, les tronçons de rues municipalisées; ⌖ Exiger des ouvrages d'infiltration et de rétention des eaux de surface afin d'assurer le drainage des eaux de surface et limiter les rejets de sédiments dans le lac; ⌖ Aménager des fossés de drainage lors des travaux visant des voies de circulation afin d'assurer le drainage des eaux de surface et limiter les rejets de sédiments dans le lac; ⌖ Exiger l'identification et la protection des milieux sensibles tels que les cours d'eau et les milieux humides à l'intérieur du Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) pour les moyens et grands espaces vacants; ⌖ Exiger l'identification et la protection des habitats fauniques et floristiques des espèces rares ou menacées à l'intérieur du Plan d'aménagement d'ensemble (PAE) pour les moyens et grands espaces vacants; ⌖ Appliquer de façon stricte les dispositions relatives à l'utilisation des pesticides et des engrais; ⌖ Limiter le déboisement au minimum pour la construction résidentielle ainsi que pour les bâtiments et constructions accessoires à une résidence (aire constructible); ⌖ Régir le nombre, l'implantation et les dimensions des constructions de façon à limiter l'empreinte écologique sur le milieu;

Les moyens de mises en œuvre
⌖ Interdire les opérations d'exploitation forestière; ⌖ Poursuivre les efforts de sensibilisation de la population relativement à la renaturalisation des berges; ⌖ Interdire l'ouverture de nouvelles rues publiques ou privées à l'exception de celles municipalisées ou ayant un potentiel à être municipalisées prévues à l'intérieur du présent document; ⌖ Mettre en place des paramètres permettant la réaffectation du camping; ⌖ Reconnaître et protéger le grand domaine patrimonial.