356 DA15
Projet de construction d'un tramway à Québec
6211-14-012

SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT / RÉVISÉ

Agglomération de Québec

Volume 1

12. 2019

SAD

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique

Soutenir la croissance et le développement de l'agglomération de Québec en mettant en valeur la richesse historique, écologique et économique de son territoire.

SAD

Expansion du périmètre d'urbanisation, densification résidentielle, réseau structurant de transport en commun, gestion de l'eau, protection du patrimoine : en matière d'aménagement du territoire, les enjeux sont aussi complexes que diversifiés.

Selon toute vraisemblance, l'agglomération de Québec continuera sur son extraordinaire lancée. Santé économique et dynamisme de l'emploi promettent d'être au rendez-vous pour encore plusieurs années. Dans les faits, nous prévoyons accueillir, d'ici 2036, plus de 28 000 nouveaux ménages.

La révision du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de l'agglomération de Québec s'est inscrite dans la perspective de nous doter d'une vision régionale afin de planifier adéquatement cette croissance projetée. Pour y arriver, nous avons fait le choix de nous associer à la population en la consultant tout au long de la démarche. Nous avons toujours eu en tête de pouvoir offrir à l'ensemble de nos citoyens un environnement sain, sécuritaire et agréable, tout en favorisant le développement économique des entreprises et les déplacements fluides vers les lieux d'emplois.

Je tiens à féliciter chaleureusement toutes les personnes ayant participé à ce vaste exercice de révision. Grâce à votre effort collectif, nous sommes prêts à relever le défi d'un développement réaliste et responsable qui rendra notre ville et notre agglomération toujours plus attrayantes, attractives et prospères.

Régis Labeaume
Maire de Québec

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique

Nous présentons le fruit de plusieurs années d'efforts et de concertation avec la population. Le SAD est un outil de planification important de la croissance sur le territoire et nous sommes fiers du travail accompli.

L'agglomération a maintenant identifié des bases solides pour son développement futur et pour assurer la vitalité et le dynamisme de son territoire.

Un tel exercice n'avait pas été accompli depuis plus de trente ans et la mouture finale du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec est le résultat d'un processus consultatif sans précédent amorcé en 2015.

La population a été impliquée en amont du processus légal en participant à une consultation en ligne sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec et à une consultation préalable sur le premier projet de SAD. Ces étapes nous ont rapidement permis de valider que nos travaux allaient dans la bonne direction et nous avons apporté les dernières modifications à la suite de la consultation publique légale qui s'est déroulée en août 2017.

Je tiens à remercier sincèrement tous les membres de la Commission consultative sur le schéma d'aménagement et de développement qui ont participé à la démarche, ainsi que tous les citoyens, organismes et entreprises qui se sont exprimés pendant les diverses étapes de consultation. Un merci également à nos équipes qui ont livré une réflexion et une planification à la hauteur des attentes.

Tous ceux et celles qui ont participé de près ou de loin à la démarche ont contribué à façonner le futur de notre agglomération et son développement pour les 20 prochaines années.

Marie-Josée Savard
Présidente de la Commission consultative sur le schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec

Table des matières

CHAPITRE 1
Le contexte de la révision ... **7**

1.1 Le territoire ... 9
1.2 Un nouveau Schéma d'aménagement et de développement ... 10
1.3 La Stratégie intégrée d'aménagement du territoire (SIAT) ... 12

CHAPITRE 2
Le concept d'organisation spatiale ... **13**

2.1 Plus de 50 ans de planification urbaine ... 14
2.2 Le concept d'organisation spatiale : arrimage entre aménagement et mobilité durable ... 15

CHAPITRE 3
La Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040 ... **21**

3.1 Les politiques municipales actuelles ... 22
3.2 Les sources d'inspiration ... 24
3.3 La consultation en ligne sur le projet de Vision stratégique ... 25
3.4 Les engagements pour l'avenir ... 26
3.5 La Vision stratégique ... 27

CHAPITRE 4
Les grandes orientations d'aménagement et de développement ... **29**

4.1 Capitale attractive : accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité ... 32
4.2 Capitale dynamique : favoriser la compétitivité ... 38
4.2.1 Le secteur industriel ... 45
4.2.2 Le secteur commercial ... 49
4.2.3 Les immeubles de bureaux ... 53
4.3 Capitale performante : donner priorité à la mobilité durable en arrimant la planification des transports et l'aménagement du territoire ... 57
4.3.1 Les composantes et les parties prenantes des réseaux de transport de l'agglomération ... 58
4.3.2 Les habitudes de déplacement dans l'agglomération de Québec ... 59
4.3.3 Le transport urbain des personnes ... 60
4.3.4 Le transport interurbain des personnes ... 72
4.3.5 Le transport des marchandises ... 75
4.3.6 Le transport motorisé à des fins récréatives ... 81
4.3.7 La localisation des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération et des équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires ... 85
4.4 Capitale durable : valoriser et préserver le patrimoine et les milieux d'intérêt ... 96
4.4.1 Les territoires d'intérêt historique et culturel ... 96
4.4.2 Les territoires d'intérêt écologique et les corridors récréotouristiques ... 103
4.4.3 Les territoires d'intérêt esthétique ... 109
4.4.4 Le territoire et les activités agricoles ... 113
4.5 Capitale résiliente : protéger les personnes et les biens ... 117
4.5.1 Les contraintes naturelles ... 118
4.5.2 Les contraintes de nature anthropique ... 135

CHAPITRE 5
Les grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation ... **163**

5.1 Les grandes affectations du territoire et les densités approximatives ... 164
5.1.1 Centre-ville (CV) ... 166
5.1.2 Pôle urbain régional (PUR) ... 167
5.1.3 Corridor structurant (CS) ... 168
5.1.4 Urbain (UR) ... 169
5.1.5 Commerce majeur (CM) ... 170
5.1.6 Industrie et commerce (IC) ... 171
5.1.7 Campus technologique (CT) ... 172
5.1.8 Cité universitaire (CU), ExpoCité (EC), Zone aéroportuaire (ZA) et Zone portuaire (ZP) ... 173
5.1.9 Agriculture (AG) ... 174
5.1.10 Forêt (FO) ... 175
5.1.11 Hameau résidentiel agricole et Hameau résidentiel forestier (HRA et HRF) ... 176
5.1.12 Hameau mixte agricole et Hameau mixte forestier (HMA et HMF) ... 177
5.1.13 Parc et espace vert (PEV) ... 178
5.1.14 Conservation naturelle (CN) ... 178
5.2 Les définitions des grands groupes d'usages ... 181
5.3 Le périmètre d'urbanisation ... 182

CHAPITRE 6
La mise en œuvre du Schéma d'aménagement et de développement ... **189**

6.1 La révision du plan et des règlements d'urbanisme ... 190
6.2 Le monitorage ... 191

CHAPITRE 7
Le plan d'action ... **193**

ANNEXES ... **207**

Liste des cartes

Carte 1 L'agglomération de Québec et les autres composantes de la CMQ 8
Carte 2 Concepts d'organisation spatiale 19
Carte 3 Principaux lieux d'emploi 39
Carte 4 Grands secteurs innovants 43
Carte 5 Espaces industriels 47
Carte 6 Centres et mégacentres commerciaux 51
Carte 7 Bureaux gouvernementaux et privés 55
Carte 8 Réseau cyclable 63
Carte 9 Réseau structurant de transport en commun projeté 65
Carte 10 Réseau autoroutier et routier 67
Carte 11 Équipements de transport interurbain 73
Carte 12 Infrastructures de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire 77
Carte 13 Réseau de camionage supérieur 79
Carte 14 Sentiers de motoneige et de VTT 83
Carte 15 Équipements de santé et de services sociaux 87
Carte 16 Équipements d'éducation et d'enseignement 89
Carte 17 Équipements de culture, de loisirs et de sport 91
Carte 18 Équipements de sécurité publique 93
Carte 19 Territoires d'intérêt historique et culturel 99
Carte 20 Territoires d'intérêt historique et culturel sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) 101
Carte 21 Territoires d'intérêt écologique 105
Carte 22 Corridors récréotouristiques 107
Carte 23 Territoires d'intérêt esthétique 111
Carte 24 Zone agricole 115
Carte 25 Zones inondables réglementées 121
Carte 26 Lieux d'approvisionnement en eau potable 125
Carte 27 Secteurs susceptibles de comporter une forte pente 129
Carte 28 Secteurs à potentiel karstique 133
Carte 29 Actvités extractives 137
Carte 30 Sites d'entreposage de matières dangereuses et de sols contaminés 139
Carte 31 Équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles 143
Carte 32 Dépôts à neige 145
Carte 33 Autoroutes et routes du réseau supérieur générant des contraintes sonores 149
Carte 34 Réseau de transport d'énergie et postes d'énergie électrique 153
Carte 35 Zone aéroportuaire 157
Carte 36 Usines de traitement de l'eau potable et stations de traitement des eaux usées 161
Carte 37 Grandes affectations du territoire 179
Carte 38 Périmètre d'urbanisation avant révision 183
Carte 39 Périmètre d'urbanisation révisé 187

Liste des annexes

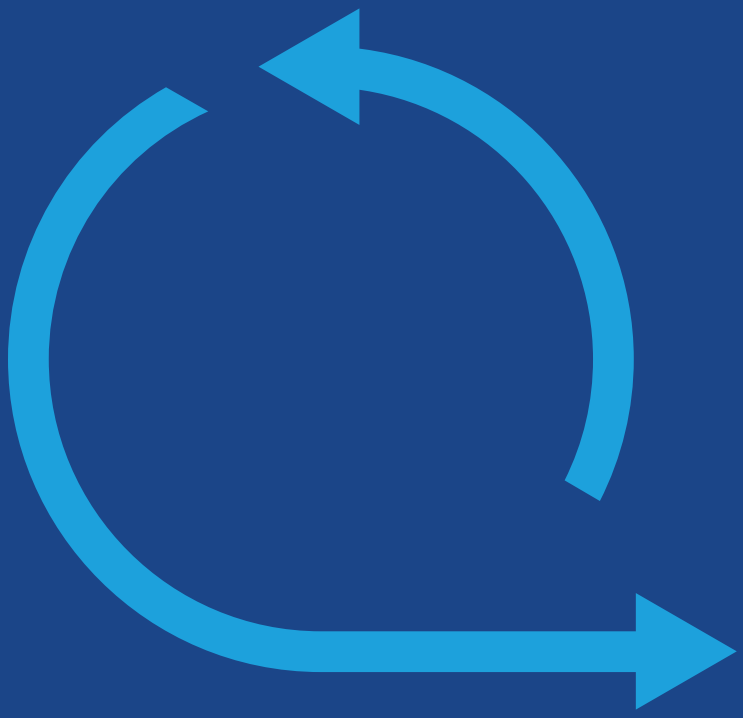
Annexe 1 Liste des bureaux gouvernementaux et privés 208
Annexe 2 Principaux projets d'infrastructures du réseau supérieur de transport de l'agglomération de Québec 214
Annexe 3 Liste des équipements de santé et de services sociaux 216
Annexe 4 Liste des équipements d'éducation et d'enseignement 220
Annexe 5 Liste des territoires d'intérêt historique et culturel 224
Annexe 6 Cadre méthodologique pour la détermination et l'identification des territoires d'intérêt écologique 230
Annexe 7 Liste des territoires d'intérêt écologique 231

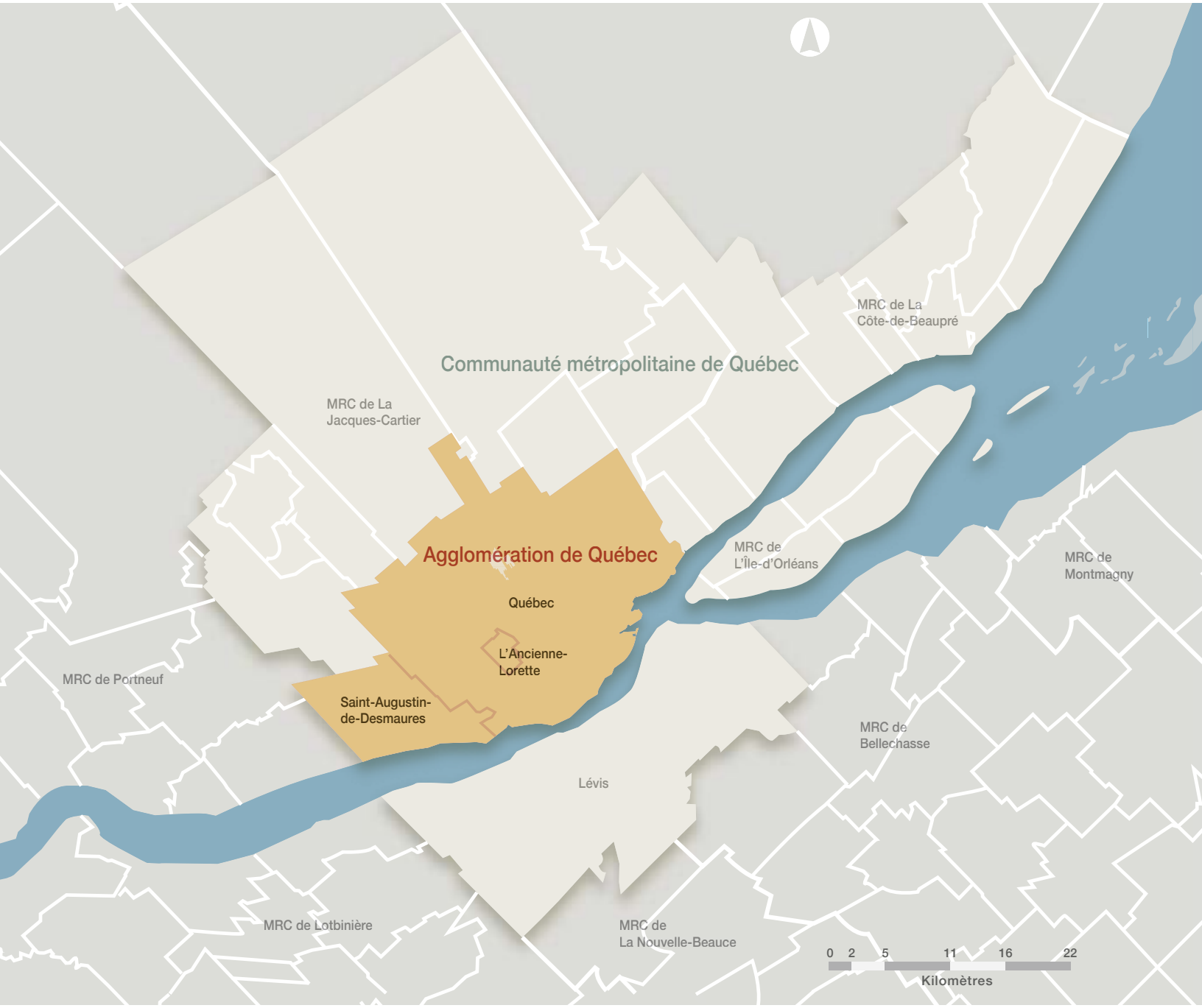
Note : Au même titre que ce présent document (volume 1), le volume 2 fait partie intégrante du SAD.

Le climat nordique influence le développement urbain

Le contexte de la révision

1





Carte 1

L'agglomération de Québec et les autres composantes de la CMQ

Les informations présentées sur cette carte le sont à titre indicatif.

L'agglomération de Québec comprend les villes de Québec, de Saint-Augustin-de-Desmaures et de L'Ancienne-Lorette, lesquelles coordonnent leurs efforts afin d'en planifier le développement de façon concertée. Elle est bordée par la municipalité régionale de comté (MRC) de Portneuf à l'ouest, la MRC de La Jacques-Cartier au nord, les MRC de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans à l'est, et la ville de Lévis (ville-MRC) au sud. Elle fait partie de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) depuis la création de cette dernière, en 2002.

1
Le contexte de la révision

Le présent document constitue la première révision du Schéma d'aménagement adopté par l'ancienne Communauté urbaine de Québec en 1985. Il s'est donc écoulé plus de 30 ans entre ces deux schémas.

Si le territoire n'a pas changé, le contexte municipal et de planification a grandement évolué durant cette période. Alors que le Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec concernait 13 villes, l'actuel Schéma d'aménagement et de développement (SAD) vise les trois villes de l'agglomération, soit Québec, L'Ancienne-Lorette et Saint-Augustin-de-Desmaures.

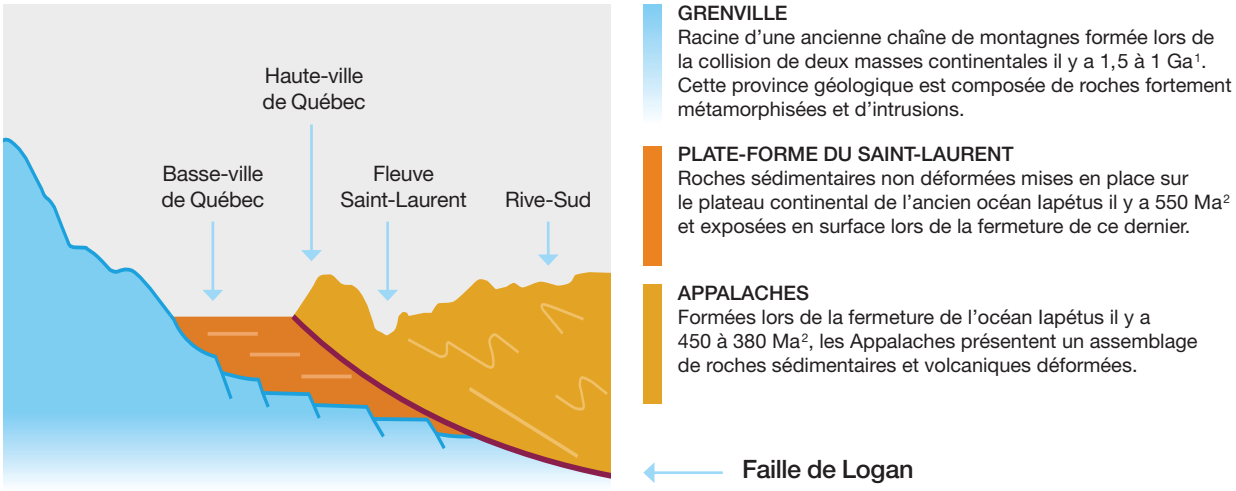
Ce nombre réduit de partenaires dans la planification de l'évolution du territoire permet une plus grande concertation, nommée « stratégie intégrée d'aménagement du territoire ». Cette dernière concerne à la fois le SAD et les plans et règlements d'urbanisme des trois villes liées.

1.1 Le territoire

L'agglomération de Québec s'étend sur un territoire de près de 550 km^2 sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. Le territoire couvert est le même que celui connu jusqu'en 2002 comme le territoire de la Communauté urbaine de Québec (CUQ).

L'agglomération s'étend entre le fleuve Saint-Laurent au sud et la réserve faunique des Laurentides au nord. Le territoire est constitué de trois grandes provinces géologiques : les Appalaches, qui comprennent la haute-ville et le plateau de Sainte-Foy; la plate-forme du Saint-Laurent, qui comprend la basse-ville et une partie des arrondissements de Charlesbourg et de Beauport; et le Grenville, sur lequel se trouve la partie nord de l'agglomération. La présence importante de fortes pentes créées par la rencontre de ces trois régions géologiques a formé des paysages exceptionnels, tout en imposant des défis en matière de développement et de déplacement.

Figure 1 / Structure géologique de Québec



Source : Université Laval, http://www2.ggl.ulaval.ca/personnel/bourque/intro.pt/planete_terre.html.
Notes : **1.** Ga : milliard d'années. **2.** Ma : million d'années.

Le climat nordique de Québec influence les activités pratiquées, la conception des rues et des espaces, jusqu'à la forme des bâtiments. La quantité importante de précipitations de neige (moyenne de 316 cm/an[3]) demande une bonne organisation dans la prestation de services et une planification minutieuse en amont, tout en offrant de belles possibilités récréotouristiques. Le fait d'avoir quatre saisons bien marquées nécessite d'aménager des espaces adaptés à divers usages.

1.2 Un nouveau Schéma d'aménagement et de développement

L'ancienne CUQ a adopté le premier Schéma d'aménagement en 1985[4]. Ce schéma dressait un portrait de l'organisation du territoire et annonçait des orientations pour le développement urbain. Il visait notamment à contrôler l'expansion urbaine et à diriger le développement en fonction du « concept d'organisation spatiale[5] » retenu, des investissements publics et de la qualité des milieux de vie.

En 1993, la CUQ a entamé un exercice de révision de son schéma. Un premier projet de Schéma d'aménagement révisé a alors été soumis au gouvernement, qui a fait part de son avis quant à sa conformité aux orientations gouvernementales. Toutefois, en 2002, les 13 municipalités locales de l'ancienne CUQ ont été réunies au sein de la nouvelle ville de Québec. Dans ce contexte, la révision du Schéma d'aménagement a été interrompue au profit de l'élaboration du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec, adopté en 2005. Ce dernier intégrait plusieurs éléments du Schéma d'aménagement.

De 2002 à 2010, la CMQ a travaillé à l'élaboration d'un « schéma d'aménagement » métropolitain, qui devait remplacer ceux adoptés par la CUQ et les MRC. Cependant, la reconstitution des municipalités de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures (et de plusieurs autres municipalités dans la région métropolitaine de Montréal), en 2006, et la volonté du gouvernement du Québec de maintenir les schémas d'aménagement des MRC en territoire métropolitain ont fait en sorte que les schémas d'aménagement métropolitain ont plutôt pris la forme de « plans métropolitains d'aménagement et de développement » (PMAD).

C'est dans ce contexte que l'Agglomération de Québec hérite de la responsabilité du « Schéma d'aménagement et de développement[6] » pour coordonner l'aménagement du territoire des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures. Le Schéma d'aménagement de 1985, modifié en 2005 lors de l'élaboration du PDAD et désuet à plusieurs égards, est toujours en application et est donc officiellement en révision.

En juin 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMQ est entré en vigueur. Ce document introduit de nouveaux objectifs et de nouvelles orientations, dont doit tenir compte l'Agglomération de Québec dans la planification de son territoire.

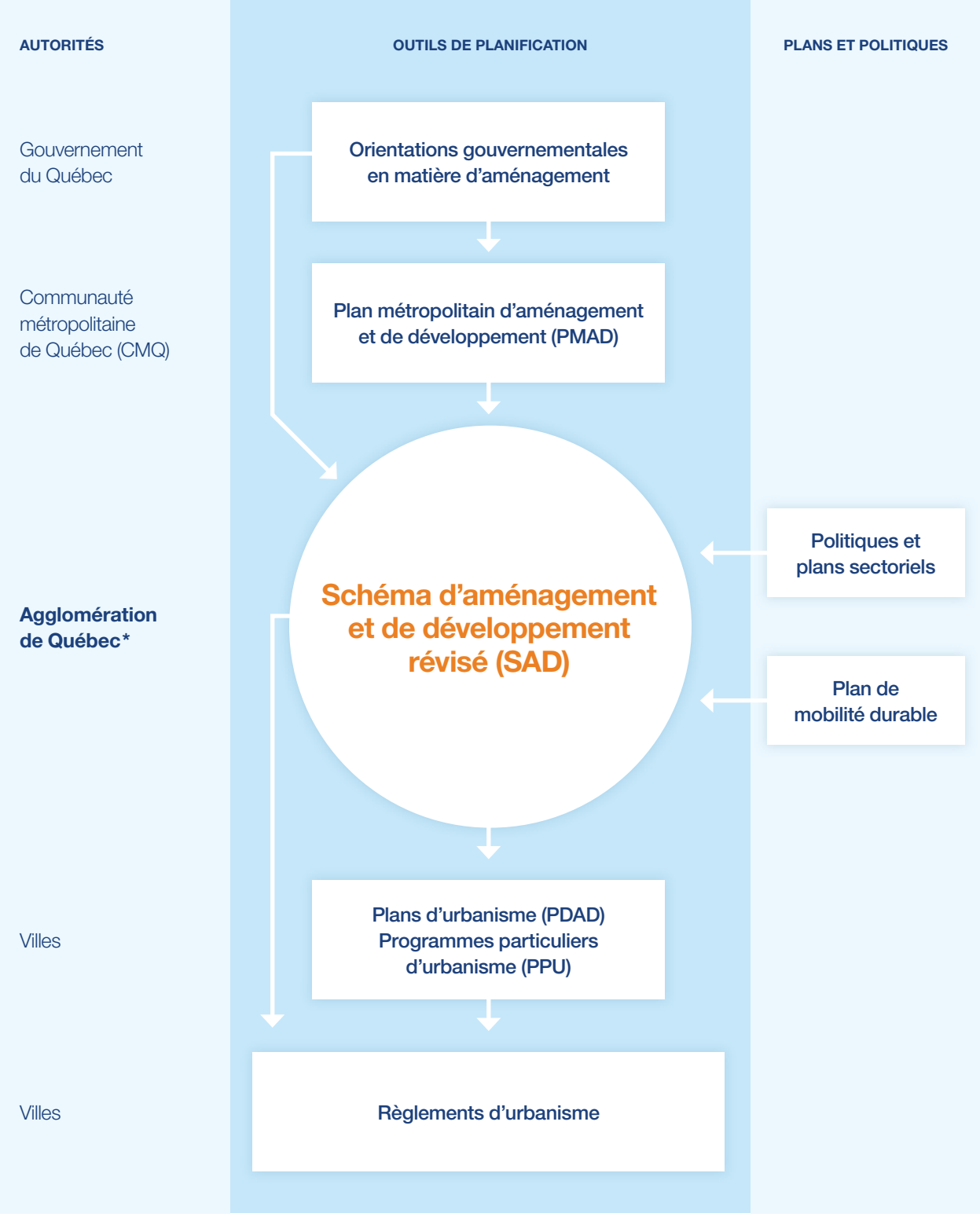
En raison des nombreux changements survenus depuis 1985, l'Agglomération de Québec a décidé de procéder non pas à une simple modification, mais à une révision complète du Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec. Le Schéma d'aménagement et de développement révisé est non seulement adapté à la nouvelle situation administrative de l'agglomération, mais également aux nouvelles réalités, aux nouvelles normes en vigueur et aux nouvelles orientations gouvernementales, métropolitaines et municipales (*voir l'encadré Une planification urbaine à échelles multiples*).

Tableau 1 / Moments charnières de la planification du territoire

1985	2002	2002 à 2011	2005	2006	2012	2015 à 2016
Entrée en vigueur du Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec	Fusions municipales, arrêt de la révision du Schéma pour procéder à l'élaboration du Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec	Élaboration du Schéma puis du Plan métropolitain d'aménagement et de développement par la Communauté métropolitaine de Québec	Adoption du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec	Reconstitution des villes de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures	Entrée en vigueur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Québec	Début de la révision du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec Consultations publiques Avis gouvernemental

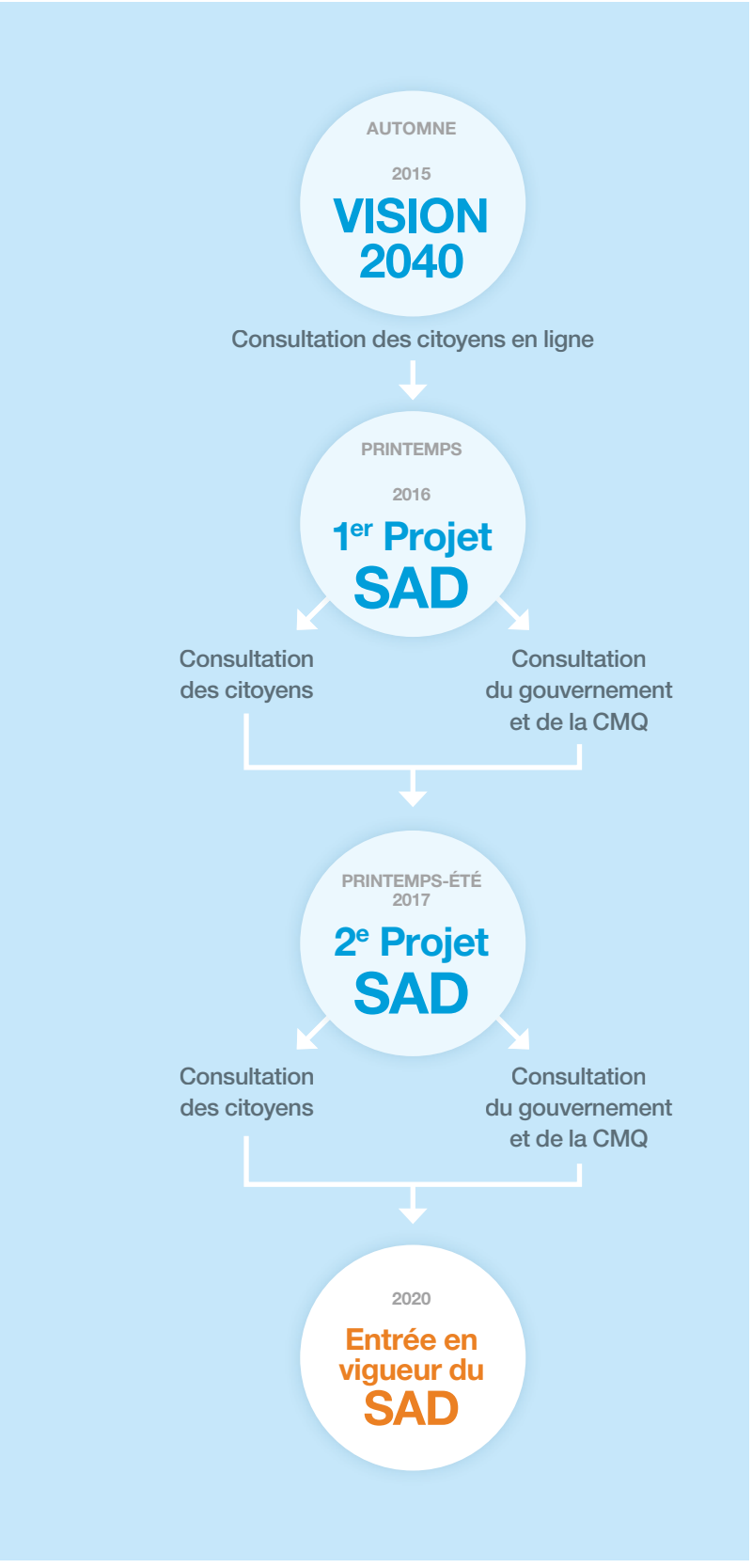
Notes : **3.** Environnement Canada. **4.** Règlement n° 207 de la Communauté urbaine de Québec. **5.** Voir le chapitre 2. **6.** Nouvelle appellation des schémas d'aménagement depuis 2002.

Figure 2 / Une planification urbaine à échelles multiples



* Composantes de l'Agglomération de Québec : Ville de Québec, Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, Ville de L'Ancienne-Lorette

Figure 3 / Les étapes de la révision



1.3 La Stratégie intégrée d'aménagement du territoire

La Stratégie intégrée d'aménagement du territoire (SIAT) a comme objectif de simplifier et de rendre plus compréhensibles les outils de planification et de gestion du territoire de l'agglomération et de la ville de Québec. Elle vise la révision et l'harmonisation des outils de planification et de gestion du territoire que sont le Schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme de chacune des trois villes (dont le PDAD de la Ville de Québec) et les règlements d'urbanisme.

Le premier projet de Schéma d'aménagement et de développement révisé (SAD) a été soumis au gouvernement du Québec pour l'obtention d'un avis sur sa conformité aux orientations gouvernementales (*voir l'encadré Les étapes de la révision*). Tout organisme partenaire pouvait également transmettre ses commentaires sur ce premier projet de Schéma révisé dans les 120 jours suivant son adoption.

Des consultations publiques ont été tenues en amont du processus de consultation obligatoire exigé par le gouvernement. L'occasion était ainsi offerte aux citoyens de se prononcer au tout début de la démarche. Une première phase de consultation en 2015 a été consacrée à la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec : 203 personnes ont répondu au sondage en ligne. Une deuxième phase de consultation préalable concernait le premier projet de SAD et a eu lieu en mai et en juin 2016. Un total de 59 mémoires a été déposé et 52 personnes sont intervenues lors des séances d'audition des opinions. Un rapport de consultation a été produit et des modifications ont été apportées au SAD lors de l'élaboration du second projet. Les consultations publiques prévues par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme sur le second projet de SAD ont eu lieu en août 2017. Un total de 91 mémoires a été déposé et 65 personnes sont intervenues lors des séances d'audition des opinions. Il est possible de consulter les résultats des différentes étapes de consultation, les enregistrements des séances et les mémoires déposés au **ville.quebec.qc.ca/schema**.

À la suite de ce processus, des modifications au second projet ont été apportées et le conseil d'agglomération peut maintenant adopter la version finale du SAD révisé. Après l'adoption, la CMQ aura alors 60 jours pour statuer sur sa conformité au PMAD, alors que le ministre des Affaires municipales et de l'Habitation aura 120 jours pour signifier sa conformité ou sa non-conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement (OGMA).

Le concept d'organisation spatiale

2

2
Le concept d'organisation spatiale

Le concept d'organisation spatiale représente, de façon schématique, les principales composantes du territoire de l'agglomération. Cette représentation est basée sur les enjeux, les orientations et les objectifs d'aménagement, ainsi que sur leurs interrelations[7].

2.1 Plus de 50 ans de planification urbaine

Depuis le plan Gréber de 1956, les autorités municipales ont tenté à diverses reprises de planifier l'urbanisation de la région. Plusieurs éléments du plan Gréber ont été repris par la suite, notamment dans le plan Vandry-Jobin de 1968. Ce dernier proposait un important réseau autoroutier, qui devait complètement changer le visage de la région métropolitaine de Québec. Une partie du réseau proposé a été construite, mais le ralentissement de la croissance démographique, l'augmentation des coûts de construction, les changements d'attitude à l'égard de la protection de l'environnement et l'opposition des résidants des quartiers centraux (où de nombreuses démolitions étaient prévues) ont freiné sa concrétisation. Le plan Vandry-Jobin donnait une place prépondérante au centre-ville, notamment en y faisant converger le réseau autoroutier et en recommandant la conservation d'une gare ferroviaire centrale dans Saint-Roch.

Plan de circulation et de transport (Région métropolitaine de Québec) – *Le plan, volume II*, 1968

Tableau 2 / Documents de planification du territoire de 1956 à nos jours

1956	Plan Gréber
1968	Plan Vandry-Jobin
1985	Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec
2005	Plan directeur d'aménagement et de développement de la nouvelle ville de Québec
2012	Plan métropolitain d'aménagement et de développement

Note : **7.** Adapté de Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, *La prise de décision en urbanisme*, avril 2015. Repéré à www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/guide-la-prise-de-decision-en-urbanisme/avant-propos/.

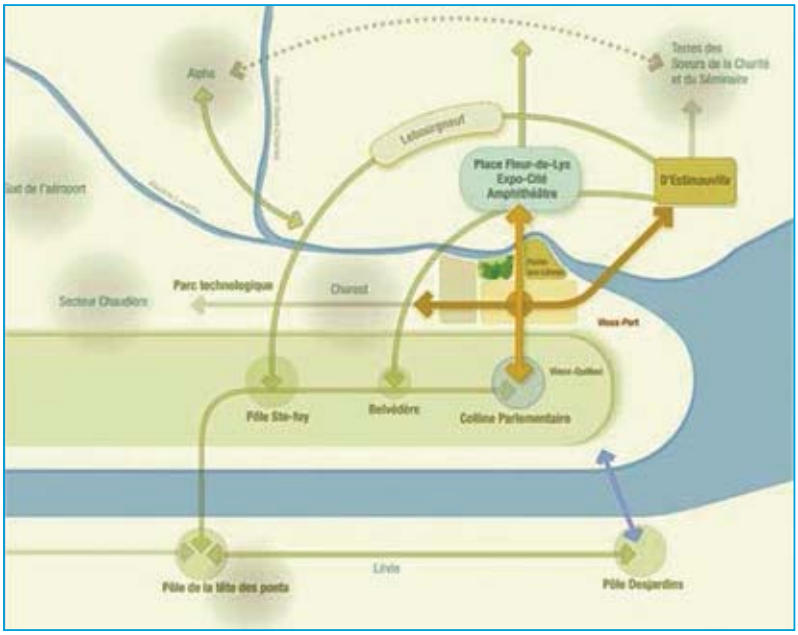
En 1975, la Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec publie le *Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec : le concept*[8]. Ce document contraste avec le plan Vandry-Jobin en donnant une plus grande place au transport en commun. Après un exposé des avantages et des inconvénients de différents modèles de « structure urbaine[9] », le modèle polycentrique (un centre-ville et des centres secondaires) est privilégié. Le centre-ville de Québec et les centres secondaires de Sainte-Foy, de Lebourgneuf et de la « côte de Beauport » sont les localisations alors choisies pour concentrer des densités résidentielles plus fortes, des emplois et des équipements. Des « pôles intermédiaires » complètent cette structure urbaine, soit l'axe du chemin Sainte-Foy et de la Grande Allée Ouest, entre les avenues Holland et Belvédère, le carrefour de l'autoroute Laurentienne et du boulevard Wilfrid-Hamel, ainsi que le carrefour des boulevards Sainte-Anne et D'Estimauville. Le concept de 1975 fait aussi mention du territoire périphérique, où doivent être préservés les espaces naturels et agricoles.

Le concept d'organisation spatiale du Schéma d'aménagement de 1985 reprend plusieurs composantes du concept de 1975. Le centre-ville et les pôles secondaires (appelés « centres structurants ») sont les mêmes tandis que de nouvelles « aires résidentielles structurantes » (avec des densités résidentielles plus élevées) sont délimitées le long d'une partie des axes desservis par les Métrobus (parcours 800 et 801) actuels.

2.2 Le concept d'organisation spatiale : arrimage entre aménagement et mobilité durable

Le concept d'organisation spatiale du Schéma d'aménagement et de développement révisé s'inscrit dans la suite logique des précédents. Il vise la consolidation du centre-ville et des pôles secondaires de Sainte-Foy et du boulevard Lebourgneuf (déjà identifiés en 1975). S'ajoutent maintenant à ceux-ci les pôles de l'avenue D'Estimauville, du secteur Wilfrid-Hamel/Laurentienne et du secteur de l'avenue Belvédère (identifié comme pôle intermédiaire en 1975). Des « corridors structurants » complètent le concept d'organisation spatiale.

De fait, le concept d'organisation spatiale proposé s'inspire du modèle polycentrique du concept de 1975 et le bonifie à l'aide des axes majeurs de transport collectif. Cette structure urbaine présente plusieurs avantages en matière de durabilité de l'aménagement[10]. Elle permet de répartir la croissance et les équipements sur le territoire, plus près des lieux de résidence, réduisant ainsi les distances à parcourir quotidiennement par une partie de la population. Grâce à des aménagements adéquats, ces distances réduites peuvent être plus facilement parcourues au moyen de modes de transport actifs (marche et vélo) et du transport en commun, ce qui réduit d'autant les déplacements automobiles.



Tiré de Ville de Québec, *Plan de mobilité durable : pour vivre et se déplacer autrement*, 2011.

Notes : **8.** Presses de l'Université Laval, 1975. **9.** 1 – Un centre-ville unique dans un territoire uniformément urbanisé; 2 – Une urbanisation concentrée le long de l'axe du fleuve; 3 – Un centre-ville et des centres secondaires; 4 – Un centre-ville et une ville satellite. Commission d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec, *Schéma d'aménagement de la Communauté urbaine de Québec : le concept*, Québec, PUL, 1975, p. 12. **10.** Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), *Structure spatiale et développement durable dans la Communauté métropolitaine de Québec*, août 2004. Repéré à http://www.cmquebec.qc.ca/gpc/_media/Document/2004-etudestructspatialedevdurable.pdf.

Pôle Lebourgneuf

Milieu résidentiel

Milieu spécialisé, Espace d'innovation Michelet

Territoire agricole

D'abord, les **pôles** sont des territoires de forte attractivité (le nombre de déplacements quotidiens en direction de ces pôles est important) qui concentrent plusieurs activités, dont des lieux de travail de forte densité tels les immeubles de bureaux. Ils sont desservis par le réseau structurant de transport en commun. Les pôles identifiés dans le concept d'organisation spatiale sont le centre-ville ainsi que les pôles urbains Sainte-Foy, Lebourgneuf, D'Estimauville, Wilfrid-Hamel/Laurentienne et Belvédère.

Ensuite, les **corridors structurants** correspondent aux artères majeures du territoire desservies par les parcours Métrobus et le futur réseau structurant de transport en commun. Les corridors sont des lieux privilégiés pour la densification du territoire. La présence de commerces et de bureaux y est également souhaitée, mais de façon moins intensive que dans le centre-ville et les pôles urbains régionaux.

Les **milieux résidentiels** sont variés : quartiers centraux, banlieues de première couronne, nouveaux lotissements, etc. Certains sont denses et compacts, alors que d'autres le sont très peu. La mixité qu'on y trouve est généralement moins importante que dans les pôles et les axes. La desserte des espaces résidentiels en transport en commun est très variable.

Le concept d'organisation spatiale comprend également des **milieux spécialisés**, soit les aires industrielles et commerciales, ainsi que les campus technologiques. Ces zones jouent un rôle économique important dans l'agglomération : centres de recherche et d'innovation, industries technologiques, commerces spécialisés à rayonnement régional ou suprarégional, commerces de gros, entreprises d'entreposage et industries traditionnelles.

De plus, l'agglomération de Québec comprend encore aujourd'hui une couronne agroforestière importante, qui représente environ 50 % du territoire. On y trouve **le territoire agricole** de l'agglomération, ainsi que le milieu forestier situé dans le Bouclier canadien.

Finalement, le concept d'organisation spatiale tient compte des bassins versants des prises d'eau potable situées dans les rivières Saint-Charles et Montmorency. Une partie des milieux résidentiels de la partie nord du territoire et de la couronne agroforestière se trouvent dans ces bassins versants. Les possibilités de construction y seront limitées afin que la qualité de l'eau brute acheminée aux usines d'alimentation et de traitement de l'eau potable soit préservée.

Maquette du futur réseau structurant de transport en commun (secteur du Trait-Carré), Ville de Québec, 2018

Une couronne agroforestière importante :

50%

du territoire

de l'agglomération

Carte 2

Concepts d'organisation spatiale

Milieu mixte
- Centre-ville
- Pôle urbain
- Tramway
- Trambus
- Infrastructure dédiée et métrobus
- Milieu urbain

Milieu spécialisé
- Lieu d'innovation
- Lieu de savoir
- Port
- Aéroport
- Industrie et campus technologique

Milieu agricole, forestier et naturel
- Couronne agroforestiere

Milieu hydrique structurant
- Rivière
- Bassin versant des prises d'eau

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

La Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

3

3
La Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

La Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040 constitue le point de départ des travaux de révision du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec.

Elle fait partie intégrante du Schéma d'aménagement et de développement et dresse les priorités d'intervention en cette matière d'ici les 25 prochaines années. La Vision 2040 présente les grandes orientations d'aménagement et de développement sur lesquelles s'appuieront des objectifs définis au Schéma d'aménagement et de développement.

3.1 Les politiques municipales actuelles

Pour définir les principes fondateurs et les grandes orientations qui serviront de bases à la révision de son Schéma d'aménagement et de développement, l'Agglomération de Québec se tourne vers les politiques publiques qui ont vu le jour ces dernières années et qui reflètent les préoccupations municipales actuelles. Celles ayant un lien avec l'aménagement du territoire retiennent particulièrement l'attention. Les documents suivants sont les plus susceptibles d'orienter la révision du Schéma d'aménagement et de développement :

- Le Règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency (2010);
- Le *Plan de mobilité durable* (2011);
- La *Stratégie de développement économique* (2012);
- La *Vision du développement social* (2013);
- Le *Plan de sécurité civile* (2015);
- Le Réseau structurant de transport en commun (2018).

À ces documents s'ajoutent les documents de planification et d'aménagement du territoire réalisés depuis 2003 par les Villes de Québec, de Saint-Augustin-de-Desmaures, de L'Ancienne-Lorette et des organismes partenaires :

- Le *Plan directeur de l'eau du bassin versant du lac Saint-Augustin* (2003);
- L'orientation politique officielle pour créer l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres (2009);
- L'orientation politique officielle pour créer l'écoquartier D'Estimauville (2009);
- La *Stratégie de conservation de l'eau potable* (2010);
- La *Vision pour le développement durable* (2010);
- Le *Programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire* (2010);
- Le *Programme particulier d'urbanisme pour le secteur nord du lac Saint-Augustin* (2011);
- Le Règlement de la Ville de L'Ancienne-Lorette relatif à l'encadrement des projets d'insertion et de densification résidentielle par les plans d'implantation et d'intégration architecturale (2012);

- La *Proposition de partenariat avec le gouvernement du Québec : pour la mise en place des trames verte et bleue métropolitaines sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec* (2013);
- La *Vision du développement de l'art public de la Ville de Québec 2013-2020* (2013);
- La *Vision du développement de la Bibliothèque de Québec 2013-2020* (2013);
- Le *Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy* (2013);
- Le *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch* (2013);
- Le *Programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville* (2013);
- Le *Plan d'action de la Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures – Bassin versant du lac Saint-Augustin* (2014);
- Le Règlement de la Ville de Québec relatif à l'assujettissement d'un projet de densification à l'approbation de plans relatifs à l'implantation et à l'intégration architecturale (2014);
- Le *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* (2014);
- Le *Plan directeur de l'eau de la zone hydrique Charlevoix-Montmorency* (2015);
- La *Trame verte et bleue métropolitaine : organisation et structuration* (2015, révisé en 2016);
- La *Vision de l'arbre 2015-2025 : place aux arbres* (2016);
- Le *Plan directeur de l'eau de l'Organisme des bassins versants de la Capitale* (2016);
- La *Vision des déplacements à vélo* (2016);
- Le *Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère* (2017);
- Le *Programme particulier d'urbanisme pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch* (2017);
- La *Trame verte et bleue métropolitaine : plan d'ensemble des Monts et collines* (2017);
- *La Vision du patrimoine 2017-2027 : préserver, enrichir, transmettre* (2017).

Ces exercices de planification rassemblent les thématiques qui peuvent avoir le plus d'influence sur le développement de la capitale afin de faire de l'agglomération de Québec un milieu de vie où il fait bon vivre, à la santé économique enviable, où la résilience est une priorité, qui prend soin de son riche patrimoine et qui soutient les clientèles vulnérables.

Lyon

Minneapolis

Portland

Région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau

3.2 Les sources d'inspiration

L'Agglomération de Québec s'est inspirée de différents exercices de planification en matière d'aménagement du territoire et de développement. Ces référentiels proviennent autant du Québec, des États-Unis que de l'Europe.

Lyon

- Vision à long terme du développement misant sur le patrimoine, la culture et l'innovation comme moteur de développement à l'échelle de l'agglomération lyonnaise.
- Ambition de positionner la région de Lyon comme une métropole européenne de premier plan.

http://www.scot-agglolyon.fr/

Minneapolis

- Intégration de la croissance et du développement durable.
- Document accessible qui fixe des objectifs clairs et mobilisateurs.
- Exercice de planification intégrée à l'échelle municipale.

http://www.ci.minneapolis.mn.us/cped/planning/cped_comp_plan_update_draft_plan

Portland

- Gestion de la croissance urbaine et du périmètre d'urbanisation à l'échelle de l'agglomération urbaine.

http://www.portlandonline.com/portlandplan/

Région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau

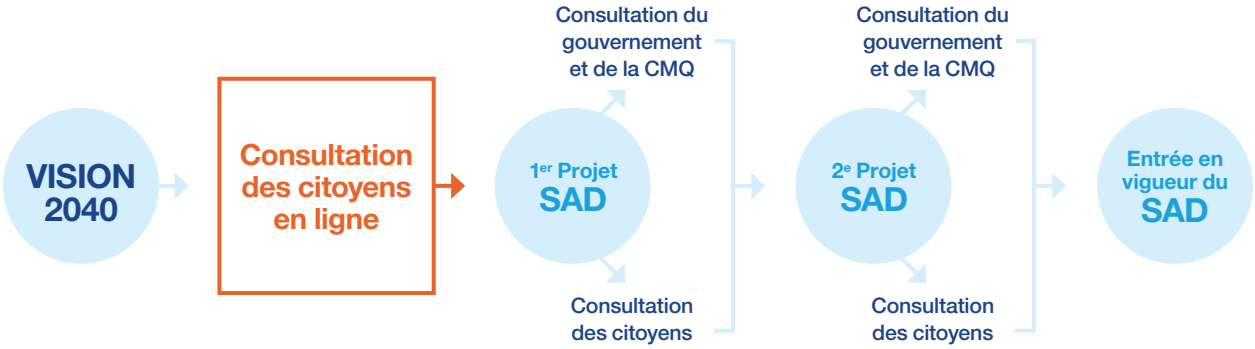
- Situation géographique et contexte économique similaires à ceux de l'agglomération de Québec.
- Enjeux de mobilité durable et de densification.
- Mobilité durable évolutive, dont le premier pas a été l'implantation d'un service rapide par bus (SRB).
- Collaboration interprovinciale sur la planification des transports – TRANS.

3.3 La consultation en ligne sur le projet de Vision stratégique

L'Agglomération de Québec a effectué, du 8 octobre au 22 novembre 2015, une consultation en ligne sur le projet de Vision stratégique. Ce processus a permis d'obtenir les commentaires des citoyens sur les grandes orientations d'aménagement et de développement proposées dans le cadre du projet de Vision stratégique, rendu public le 8 octobre 2015.

Cette étape charnière s'inscrit dans la démarche de révision du Schéma d'aménagement et de développement, laquelle est appuyée par un processus de consultation publique en plusieurs phases.

Figure 4 / Démarche de révision du Schéma d'aménagement et de développement



Faits saillants de la consultation sur la Vision stratégique d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec – 2040

- Un total de 204 personnes ont participé à la consultation publique en ligne, dont une proportion presque égale d'hommes et de femmes.
- La majorité des répondants sont âgés de 36 à 65 ans et habitent la ville de Québec.

Ce que l'on retient de la consultation en ligne :

- **La majorité des répondants (79 %) adhère à la vision proposée**.
- **Capitale attractive** : **La qualité de l'environnement naturel** est ce qui contribue le plus à l'attractivité de la capitale. Les **transports actifs et collectifs** sont des éléments jugés pertinents pour améliorer l'attractivité.
- **Capitale dynamique** : **La présence d'entreprises provenant d'une multitude de domaines économiques** est ce qui fait de Québec une agglomération dynamique. Il est suggéré **d'améliorer la performance des transports** pour maintenir et accroître son dynamisme.
- **Capitale performante** : Le **transport collectif** est jugé important pour permettre des déplacements performants sur le territoire de l'agglomération. **L'amélioration du transport collectif** est proposée pour accroître la performance des déplacements.
- **Capitale durable** : Le **Vieux-Québec**, le **fleuve Saint-Laurent** et les **plaines d'Abraham** sont les éléments qui confèrent à la capitale son caractère exceptionnel. Le **fleuve Saint-Laurent**, le **Vieux-Québec** et les **arbres** sont des éléments à valoriser.
- **Capitale résiliente** : Le **transport actif** ainsi que le **contrôle de la pollution et des émissions toxiques** sont mentionnés le plus souvent pour illustrer comment la planification du développement de l'agglomération peut contribuer à la santé publique et à la sécurité des personnes et des biens.
- **Capitale efficiente** : La **communication**, l'**information vulgarisée** ainsi que les **nouveaux modes de consultation publique** sont jugés intéressants pour rendre l'aménagement du territoire plus accessible aux citoyens.

3.4 Les engagements pour l'avenir

Pour faire suite aux commentaires et aux suggestions des citoyens obtenus dans le cadre de la consultation en ligne, l'Agglomération de Québec souhaite prendre des engagements formels et concrets pour l'avenir afin de faire de Québec une capitale :

1 Plus attractive

où la modernité et l'innovation contribuent à la **qualité du cadre de vie**, dans le respect de son caractère patrimonial, historique et naturel, et de sa dimension humaine.

2 Plus dynamique

et **compétitive à l'échelle mondiale**. L'aménagement du territoire contribuera de façon significative à faire de Québec un endroit où l'économie offre des occasions de croissance pour les entreprises et l'emploi, permettant ainsi à la capitale de se maintenir au rang des villes nord-américaines les plus dynamiques.

3 Plus performante

en misant sur la **mobilité durable** par une intégration optimale entre l'aménagement du territoire et la planification des déplacements qui repose sur la synergie entre les grands équipements de transport et les pôles attractifs du territoire.

4 Plus durable

en faisant du développement et de l'aménagement du territoire des moteurs de la **mise en valeur du patrimoine naturel et historique** unique **et des paysages** distinctifs de l'agglomération de Québec, tout en misant sur les besoins des générations actuelles et futures.

5 Plus résiliente

en veillant à la **santé publique et à la sécurité des personnes et des biens** dans la planification de son développement, en misant sur les principes de précaution et de gestion des risques.

6 Plus efficiente

en proposant des outils de planification et de gestion du territoire performants, qui permettront de faciliter les projets de développement dans le respect des orientations d'aménagement de l'agglomération de Québec. L'efficience sera également prise en compte de façon transversale dans l'ensemble des actions de l'Agglomération de Québec en matière d'aménagement du territoire et de développement.

3.5 La Vision stratégique

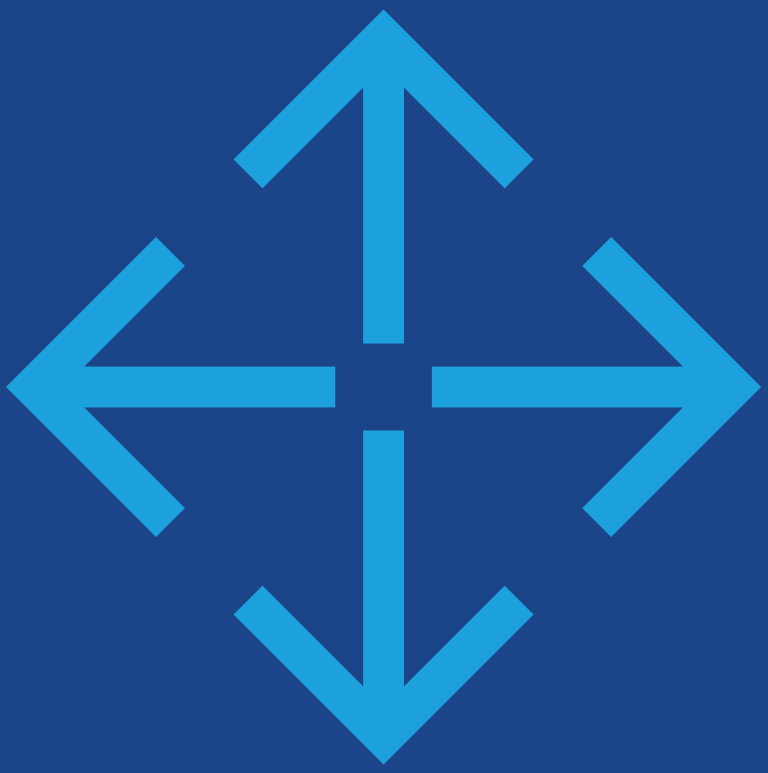
Compte tenu de ces engagements ciblés et prioritaires pour l'avenir de la capitale, la Vision stratégique d'aménagement et de développement partagée par l'ensemble des municipalités formant l'agglomération de Québec est la suivante :

En 2040, Québec sera reconnue comme un milieu de vie **attractif** et accueillant de grande qualité. Les citoyens profiteront d'un environnement économique **dynamique**, générant une profusion d'occasions d'affaires. Québec se distinguera par des réseaux de transport intégrés et **performants**.

Dans cette collectivité ancrée dans son histoire et tournée vers l'avenir, le développement se poursuivra par la valorisation de ses richesses patrimoniales et naturelles, qui lui confèrent son caractère **durable** exceptionnel. **Résiliente**, Québec se développera en veillant au bien-être de tous, par un souci de la santé et de la sécurité. Les administrations municipales auront mis
en place des outils de planification et de gestion du territoire **efficients**, transparents et accessibles à l'ensemble des citoyens.

Les grandes orientations d'aménagement et de développement

4



4
Les grandes orientations d'aménagement et de développement

Les grandes orientations constituent les principes directeurs du Schéma d'aménagement et de développement. Elles sont le reflet d'un consensus sur la direction à prendre en ce qui a trait à la planification territoriale de l'agglomération de Québec.

La planification de l'agglomération de Québec repose sur les six grandes orientations d'aménagement et de développement suivantes :

1. **Capitale attractive** : accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité.
2. **Capitale dynamique** : favoriser la compétitivité.
3. **Capitale performante** : donner priorité à la mobilité durable en arrimant la planification des transports et l'aménagement du territoire.
4. **Capitale durable** : valoriser et préserver le patrimoine et les milieux d'intérêt.
5. **Capitale résiliente** : protéger les personnes et les biens.
6. **Capitale efficiente** : rendre les outils de planification et de gestion du territoire efficients, efficaces et transparents.

Il est à noter que l'efficience s'inscrit transversalement dans les interventions de l'Agglomération de Québec en matière d'aménagement du territoire et de développement. À cet effet, l'Agglomération de Québec entend diffuser une information de qualité et accessible à l'ensemble des citoyens. Elle entend également favoriser la participation aux processus de consultation publique sur la révision du Schéma.

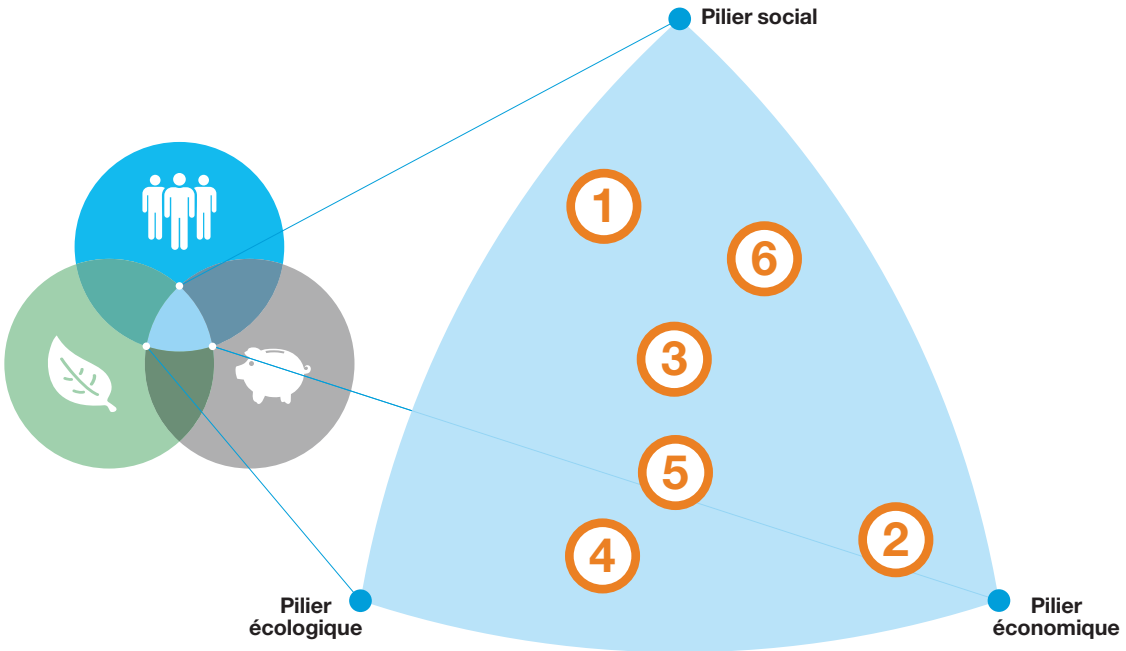
Le Schéma d'aménagement et de développement s'inscrit dans une perspective de développement durable de l'agglomération de Québec en misant sur les besoins des générations actuelles et futures. Il veille à concilier les enjeux écologiques, économiques et sociaux en proposant une stratégie d'aménagement et de développement cohérente et adaptée au contexte de l'agglomération de Québec. Tout comme l'efficience, le développement durable constitue une valeur transversale sur laquelle s'appuie le champ d'action de l'Agglomération de Québec.

De façon plus précise, les six grandes orientations d'aménagement et de développement se situent à la jonction des trois piliers du développement durable, à savoir social, écologique et économique. Toutefois, la nature de chacune des grandes orientations et leurs objectifs sous-jacents se rattachent aux piliers à différents degrés, comme représenté à la figure 5 :

1. Visant l'accueil de la croissance résidentielle prévue, Capitale attractive comporte un volet social prépondérant. L'aménagement de milieux de vie de qualité, ainsi qu'une gestion de l'urbanisation rationnelle et soucieuse des ressources naturelles relient cette grande orientation au pilier écologique au deuxième plan.

2. Le fait qu'elle vise à favoriser la compétitivité des espaces industriels et commerciaux et des pôles d'emploi lie principalement Capitale dynamique au pilier économique.
3. L'accessibilité de la population aux emplois et aux services, le soutien des activités économiques et les préoccupations environnementales liées à la mobilité situent Capitale performante au centre des trois piliers.
4. La valorisation et la préservation du patrimoine et des milieux d'intérêt impliquent pour Capitale durable un caractère écologique prépondérant. Tout en se référant au patrimoine bâti et naturel, cette grande orientation met l'accent sur la protection des éléments les plus sensibles afin d'en assurer la pérennité pour les générations actuelles et futures.
5. La prise en compte des contraintes naturelles et anthropiques est à l'origine des objectifs poursuivis par Capitale résiliente. La protection de la population, de l'eau, des biens matériels et des équipements situe cette orientation au centre des trois piliers.
6. Axée sur l'optimisation des processus en aménagement du territoire au bénéfice du citoyen, Capitale efficiente se rattache au pilier social au premier plan. Une telle efficience se traduit aussi dans des avantages compétitifs d'ordre économique.

Figure 5 / Liens entre les trois piliers du développement durable et les grandes orientations d'aménagement et de développement



1. **Capitale attractive** / Accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité
2. **Capitale dynamique** / Favoriser la compétitivité
3. **Capitale performante** / Donner priorité à la mobilité durable en arrimant la planification des transports et l'aménagement du territoire
4. **Capitale durable** / Valoriser et préserver le patrimoine et les milieux d'intérêt
5. **Capitale résiliente** / Protéger les personnes et les biens
6. **Capitale efficiente** / Rendre les outils de planification et de gestion du territoire efficients, efficaces et transparents

4.1 Capitale attractive : accueillir la croissance résidentielle dans des milieux de vie de qualité

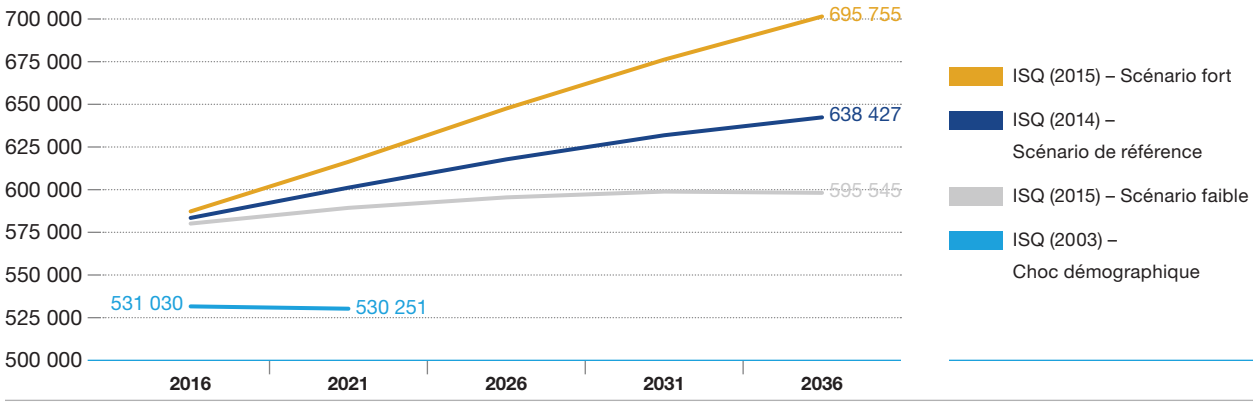
L'Agglomération de Québec planifie l'accueil de plus de 57 000 nouveaux résidants, qui formeront près de 28 200 nouveaux ménages, et tiendra compte de leurs besoins résidentiels.

Au début des années 2000, les projections de population produites par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) prévoyaient un « choc démographique[11] », soit une croissance très faible de la population de l'agglomération jusqu'à un sommet en 2018, suivi d'une diminution. Les exercices de planification effectués à la suite de la constitution de la nouvelle ville de Québec en 2002, particulièrement le PDAD, étaient basés sur ces perspectives démographiques.

Les projections les plus récentes de l'ISQ prévoient plutôt un accroissement constant de la population de l'agglomération de Québec pour les prochaines années. Ce changement s'explique notamment par la création d'emplois, qui retient les nouveaux diplômés dans la région métropolitaine et attire de nouveaux travailleurs. Les tableaux ci-dessous présentent les plus récentes projections de population de l'ISQ.

À la lecture de ces données, on constate que les récentes projections indiquent une croissance de la population de l'agglomération de Québec dans les années futures. Les projections présentées dans le document *Le choc démographique* sont donc dépassées.

Tableau 3 / Projections de population de l'agglomération de Québec selon différents scénarios, 2016-2036



Sources : ISQ, *Le choc démographique*, 2003 (mandat de la Commission de la capitale nationale du Québec); ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014; ISQ, *Scénario personnalisé 4599-FortMRC23 et 4603-FaibleMRC23*, 2015.

Tableau 4 / Projections de population de l'agglomération de Québec selon différents scénarios, 2016-2036

Scénario	2016	2021	2026	2031	2036	2016-2036	
ISQ (2003) – Choc démographique	531 030	530 251					
ISQ (2015) – Scénario faible	578 076	587 012	592 967	596 265	595 545	17 469	3,0 %
ISQ (2014) – Scénario de référence	581 288	598 490	614 566	628 266	638 427	57 139	9,8 %
ISQ (2015) – Scénario fort	584 993	613 173	643 449	671 234	695 755	110 762	18,9 %

Sources : ISQ, *Le choc démographique*, 2003 (mandat de la Commission de la capitale nationale du Québec); ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014; ISQ, *Scénario personnalisé 4599-FortMRC23 et 4603-FaibleMRC23*, 2015.

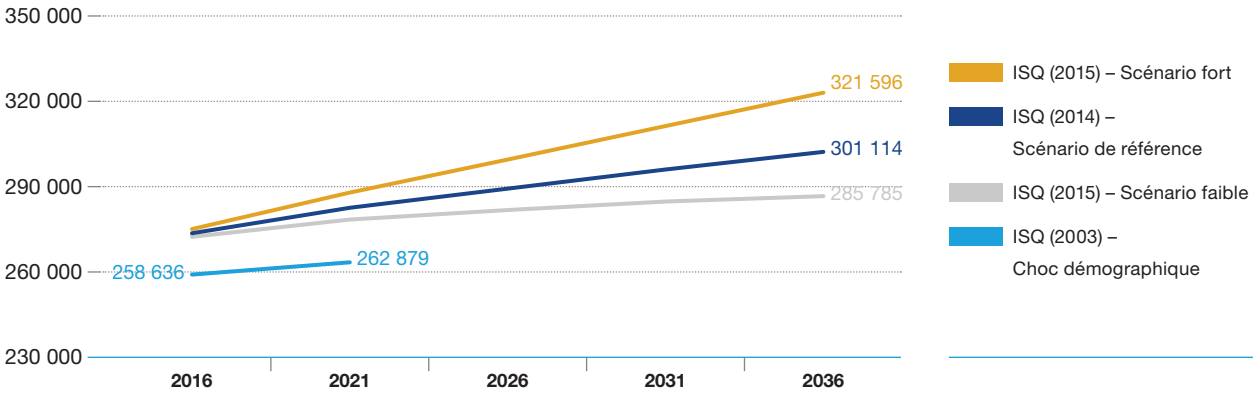
Note : **11.** Commission de la capitale nationale du Québec et ministère des Affaires municipales et de la Métropole, *Le choc démographique : la population de la Communauté métropolitaine de Québec à l'aube du XXIe siècle,* 2003.

Dans son avis sur le premier projet de SAD révisé, le ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire (MAMOT) a demandé que les projections de la demande résidentielle soient basées sur le scénario de référence de l'ISQ (2014) et que l'horizon de planification ne dépasse pas 20 ans. Le SAD tient compte de cet avis.

Ainsi, la croissance de la population entre 2016 et 2036 devrait être d'un peu plus de 57 000 personnes. Cela représente une hausse d'un peu moins de 10 %.

En ce qui a trait aux ménages, la projection du scénario de référence de l'ISQ (2014) donne un accroissement de près de 28 200 ménages entre 2016 et 2036, une hausse d'un peu plus de 10 %.

Tableau 5 / Projections de ménages de l'agglomération de Québec selon différents scénarios, 2016-2036



Sources : ISQ, *Le choc démographique*, 2003 (mandat de la Commission de la capitale nationale du Québec); ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014; ISQ, *Scénario personnalisé 4599-FortMRC23 et 4603-FaibleMRC23*, 2015.

Tableau 6 / Projections de ménages de l'agglomération de Québec selon différents scénarios, 2016-2036

Scénario	2016	2021	2026	2031	2036	2016-2036	
ISQ (2003) – Choc démographique	258 636	262 879					
ISQ (2015) – Scénario faible	271 707	277 683	280 978	283 921	285 785	14 078	5,2 %
ISQ (2014) – Scénario de référence	272 947	281 761	288 379	295 013	301 114	28 167	10,3 %
ISQ (2015) – Scénario fort	274 381	287 025	298 451	310 051	321 596	47 215	17,2 %

Sources : ISQ, *Le choc démographique*, 2003 (mandat de la Commission de la capitale nationale du Québec); ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014; ISQ, *Scénario personnalisé 4599-FortMRC23 et 4603-FaibleMRC23*, 2015.

Même si elle est en moyenne de moins de 1 % par année, cette croissance pose certains défis en matière d'urbanisation et de densification du territoire. Il est primordial de planifier l'accueil de ces ménages additionnels dans l'agglomération, en tenant compte de leurs caractéristiques et de leurs préférences résidentielles.

Malgré l'augmentation de l'âge moyen de la population (vieillissement), l'agglomération de Québec aura besoin de milliers d'habitations familiales (unifamiliales isolées, jumelées, en rangée et duplex) dans les prochaines décennies. Cela est principalement dû à l'arrivée sur le marché résidentiel de jeunes ménages (départs de la maison familiale et immigration).

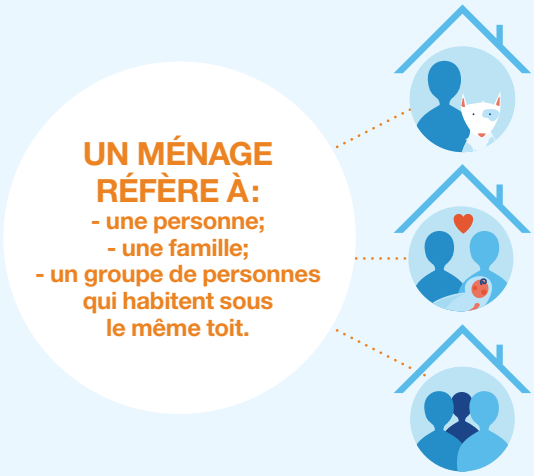
Quels seront les besoins résidentiels dans l'agglomération de Québec d'ici 2036?

Prévoir la demande résidentielle est un défi majeur dans l'aménagement et le développement de l'agglomération de Québec.

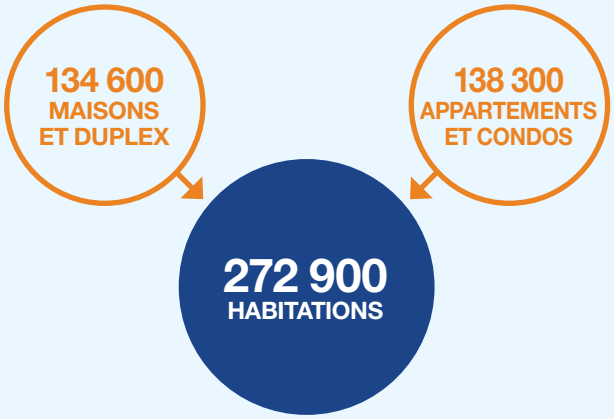
À partir des données disponibles, la Ville de Québec prévoit un besoin important d'habitations pour les nouveaux ménages.

Comprendre les besoins futurs en habitations de l'agglomération de Québec en cinq étapes

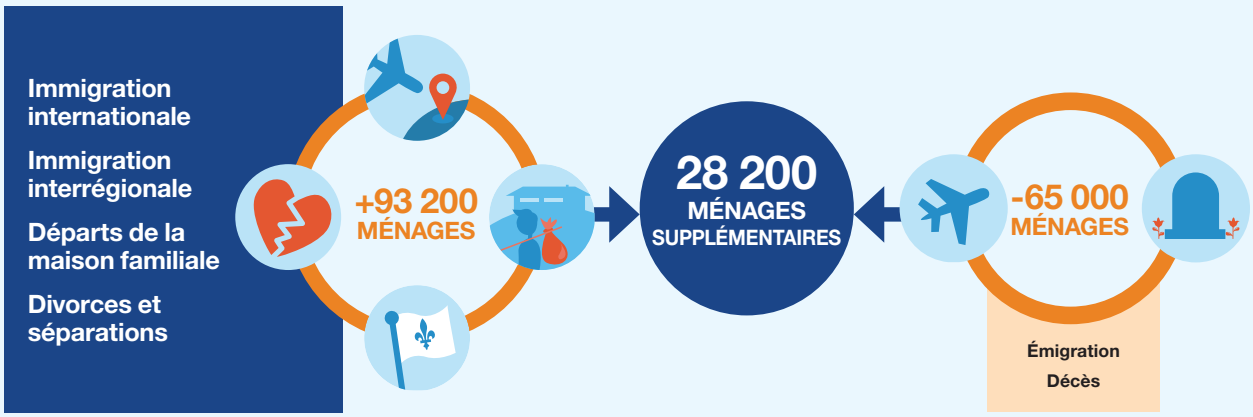
Étape 1
Qu'est-ce qu'un ménage?



Étape 2
En 2016, combien y avait-il d'habitations à Québec?



Étape 3
Quelle sera la croissance nette du nombre de ménages d'ici 2036?

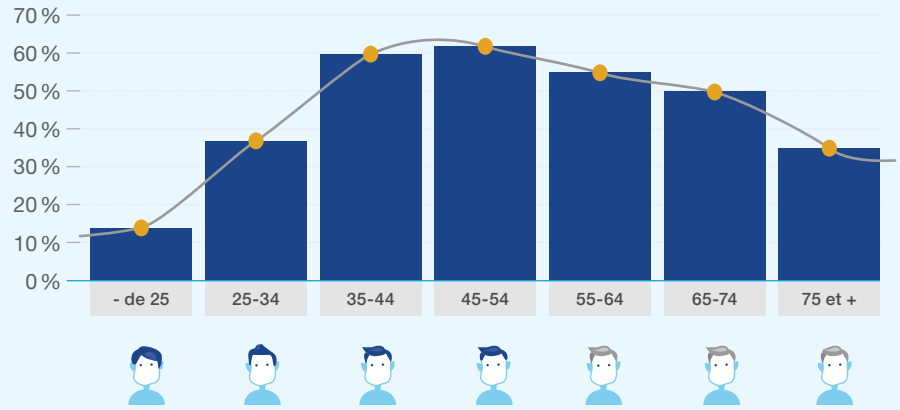


Source : Ville de Québec, 2017, à partir des données de l'ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014.

Étape 4

Comment évoluent les besoins résidentiels des ménages de l'agglomération de Québec selon leur âge?

Pourcentage de ménages qui habitent une maison ou un duplex en fonction de leur groupe d'âge



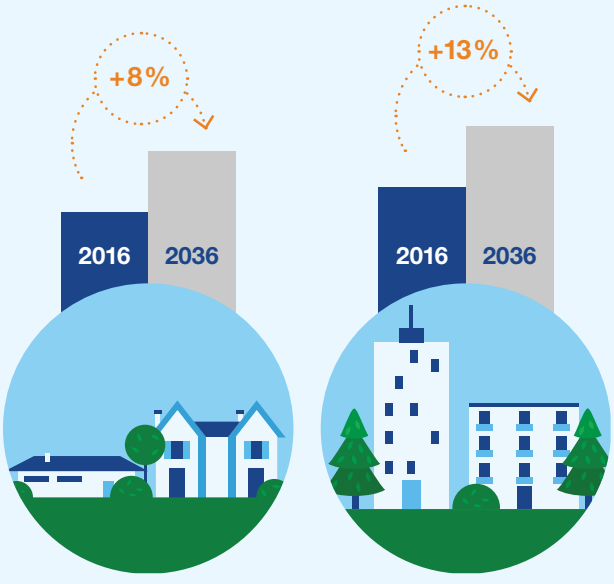
APRÈS 75 ANS, 35 % DES MÉNAGES HABITENT DANS UNE MAISON OU UN DUPLEX

GROUPE D'ÂGE DE LA PERSONNE DE RÉFÉRENCE

Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011.

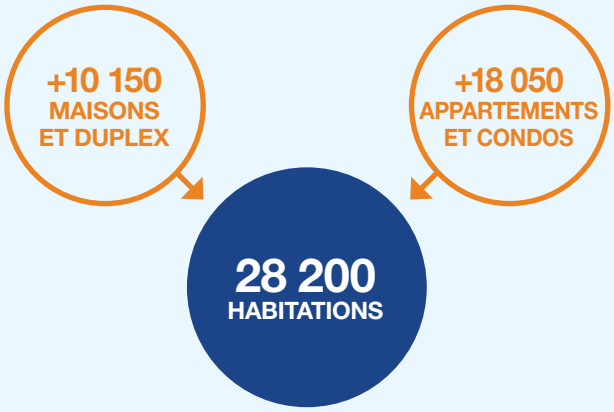
Étape 5

Combien de nouvelles habitations devons-nous construire d'ici 2036?



En conclusion...

Selon les tendances démographiques, les besoins résidentiels seront donc de 10 150 maisons et duplex et de 18 050 appartements et condos pour un total de 28 200 habitations d'ici 2036 dans l'agglomération de Québec.



Source : Ville de Québec, 2017, à partir des données de l'ISQ, *Perspectives démographiques des MRC du Québec, 2011-2036*, 2014 et de Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011.

Les résultats des analyses montrent que la demande pour les maisons et duplex, loin de s'essouffler, pourrait croître de 8 % et représenter 36 % de la demande résidentielle entre 2016 et 2036. Le vieillissement de la population se traduira vraisemblablement par une demande plus soutenue d'appartements et de condos, dont le nombre pourrait augmenter de 13 % et représenter 64 % de la demande totale.

Les estimations ci-dessus sont basées sur un scénario « tendanciel », c'est-à-dire qui pose l'hypothèse que les futurs ménages feront, aux différents stades de leur vie, des choix résidentiels comparables à ceux observés en 2011 pour les différents groupes d'âge du soutien des ménages (*voir l'étape 4, à la page 35*). Toutefois, si les ménages de la génération du baby-boom (1947-1966[12]) — qui composaient 38 % de l'ensemble des ménages de l'agglomération en 2016 — décidaient de rester dans leurs maisons dans une plus grande proportion que leurs parents l'ont fait, la demande résidentielle de maisons et de duplex pourrait dépasser 50 % de la demande future.

Pour l'agglomération de Québec, ne pas répondre à la demande résidentielle de plus de 10 150 maisons et duplex ferait en sorte que les ménages à la recherche d'une maison (individuelle, jumelée ou en rangée) ou d'un duplex iraient s'établir à l'extérieur de son territoire, perpétuant ainsi l'étalement urbain.

Le SAD prend en considération la demande résidentielle future pour déterminer le périmètre d'urbanisation (PU), les grandes affectations du territoire et les densités approximatives de son occupation. Si le milieu actuellement construit peut accueillir une partie importante de la croissance (densification et consolidation), principalement pour les appartements et condos, la demande de plus de 10 150 maisons et duplex nécessite d'agrandir le périmètre d'urbanisation (*voir le tableau ci-dessous et la section 5.3*). Les options d'agrandissement du périmètre d'urbanisation sont quant à elles limitées puisque la partie nord du territoire est située dans les bassins versants des prises d'eau potable de l'agglomération tandis que la partie ouest est en zone agricole.

Tableau 7 / Estimation du potentiel d'accueil de maisons et de duplex et d'appartements et de condos (2016-2036)

	Maisons et duplex	Appartements et condos	Total
Demande estimée	10 150	18 050	28 200
POTENTIEL D'ACCUEIL			
Périmètre d'urbanisation actuel (terrains vacants, reconversions, lotissements autorisés et lotissements potentiels)	7 595	26 005	33 600
Périmètre d'urbanisation actuel (densification par insertion : ± 15 % de la demande)	1 520	2 705	4 225
Ajouts au PU prévus au PMAD hors de la zone agricole	975	0	975
Potentiel d'accueil total	**10 090**	**28 710**	**38 800**
POTENTIEL D'ACCUEIL TOTAL MOINS DEMANDE ESTIMÉE	**– 60**	**10 660**	**10 600**
RATIO POTENTIEL / DEMANDE	**0,99**	**1,59**	**1,38**

Source : Ville de Québec, janvier 2018.

Les estimations montrent que le nombre de terrains disponibles pour accueillir des duplex ainsi que des maisons unifamiliales isolées, jumelées et en rangée dans les limites actuelles du périmètre d'urbanisation est insuffisant pour répondre à la demande anticipée. Les agrandissements du périmètre d'urbanisation prévus au PMAD à l'extérieur de la zone agricole ont un potentiel limité, ce qui se traduit par une capacité d'accueil encore insuffisante pour répondre à la demande. C'est pour cette raison que l'agglomération de Québec pourrait devoir agrandir le périmètre d'urbanisation.

Note : **12.** Selon David Foot, *Entre le boom et l'écho 2000*, Montréal, Les éditions du Boréal, 1999.

Il y a suffisamment de terrains disponibles et à convertir à des fins résidentielles dans le périmètre d'urbanisation actuel pour répondre à la demande d'appartements et de condos. Pour l'évaluation de l'adéquation entre les potentiels d'accueil et la demande estimée, seuls les terrains constructibles à court et moyen terme ont été considérés.

Pour répondre à la demande de logements, principalement pour les jeunes familles, l'agglomération de Québec pourrait devoir agrandir le périmètre d'urbanisation. L'établissement des ménages sur le territoire de l'agglomération de Québec constitue une solution plus durable que leur installation dans les MRC limitrophes, compte tenu de la localisation des pôles d'emploi et de l'offre de transport en commun.

Afin de favoriser l'atteinte des objectifs de développement urbain durable énoncés dans le PMAD et le SAD, les nouveaux quartiers résidentiels prévus dans les agrandissements du périmètre d'urbanisation devraient posséder des caractéristiques qui les différencient des lotissements traditionnels. Ainsi, ces quartiers devraient :

- comprendre des logements de différents types (maisons isolées, jumelées, en rangée, duplex, immeubles multifamiliaux, etc.);
- inclure des terrains et des types de maisons abordables pour les jeunes familles afin de permettre l'accession à la propriété;
- offrir un environnement sécuritaire;
- prévoir des parcours et des aménagements facilitant les déplacements utilitaires à pied et à bicyclette, toute l'année;
- être desservis par le transport en commun;
- offrir, si possible, des automobiles en autopartage;
- comprendre des rues « conviviales », c'est-à-dire accessibles, sécuritaires, confortables pour tous (notamment les usagers vulnérables), en toutes saisons, et adaptées au contexte urbain dans lequel elles se situent;
- permettre une gestion des eaux pluviales qui minimise les effets de l'imperméabilisation des surfaces;
- comprendre des parcs, des espaces verts, des lieux publics et de rencontre ainsi que des équipements de loisirs;
- favoriser l'atteinte d'un pourcentage minimal de canopée de 35 % à maturité, notamment par la protection et la plantation d'arbres dans les emprises de rue et dans les cours avant;
- permettre la pratique de l'agriculture urbaine, notamment par l'aménagement de jardins collectifs ou communautaires.

Les villes de Québec et de Saint-Augustin-de-Desmaures devront transcrire les caractéristiques ci-dessus, sous forme de critères, dans des outils d'urbanisme appropriés (plan d'urbanisme, programme particulier d'urbanisme, plan d'aménagement d'ensemble ou autre).

Objectifs spécifiques :

- Accueillir la croissance prévue du nombre de ménages, dont les jeunes familles, sur le territoire de l'agglomération de Québec.
- Densifier et consolider le milieu construit de l'agglomération.
- Protéger les prises d'eau potable et préserver les caractéristiques de la couronne verte de l'agglomération de Québec.
- Concevoir des projets résidentiels plus denses répondant aux besoins des différents types de ménages.

Ce que le Schéma prévoit :

- Déterminer les densités résidentielles minimales, par grande affectation du territoire.
- Reconduire, au document complémentaire, un cadre normatif qui reflétera les orientations édictées par la Communauté métropolitaine de Québec relativement à la protection des bassins versants des prises d'eau potable.
- Limiter les activités et les densités permises à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

4.2 Capitale dynamique : favoriser la compétitivité

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé planifie l'occupation du territoire afin d'offrir des occasions d'affaires concurrentielles aux entreprises et de stimuler l'économie de l'agglomération de Québec.

Aménagement du territoire et développement économique vont de pair : le premier détermine largement les conditions de localisation des entreprises et de la main-d'œuvre, que ce soit en matière d'infrastructures ou de qualité de vie, par exemple, alors que la performance économique est un des facteurs d'attractivité les plus importants d'une région.

L'économie de l'agglomération de Québec est, depuis le début des années 2000, l'une des plus concurrentielles et des plus dynamiques au Canada[13] :

- Entre 2001 et 2015, la région métropolitaine de Québec a connu la croissance la plus importante de toutes les grandes agglomérations canadiennes à l'est de l'Alberta;
- Il s'est créé plus de 100 000 emplois dans la région entre 2001 et 2015, une croissance de 30 %;
- Entre 2006 et 2015, la région présentait en moyenne le plus faible taux de chômage de toutes les grandes agglomérations du pays;
- Par conséquent, le revenu personnel a augmenté plus rapidement à Québec que dans toutes les autres régions métropolitaines à l'est de l'Alberta.

Il n'en demeure pas moins que l'agglomération fait face à plusieurs défis dont une rareté de main-d'œuvre engendrée par la croissance économique elle-même, ainsi que par le vieillissement de la population.

Cette performance économique remarquable s'explique notamment par la diversification de l'économie régionale. Jusqu'aux années 1990, la base économique reposait sur l'administration publique ainsi que sur les secteurs manufacturier et des services traditionnels. Depuis, la création d'entreprises et d'emplois s'est réalisée dans des secteurs à haute valeur ajoutée, qui sont devenus les secteurs de force de l'économie de l'agglomération, tels que l'assurance, les technologies de l'information et les sciences de la vie. La diversification économique de Québec repose également sur l'importance de la recherche qui se réalise dans l'agglomération.

Ainsi, Québec affiche désormais l'une des plus fortes diversités industrielles en Amérique du Nord. Les sièges sociaux des plus grandes compagnies d'assurance canadiennes côtoient les chefs de file du domaine du jeu vidéo, les grandes multinationales pharmaceutiques et des fabricants à la fine pointe dans leur domaine respectif. Le tourisme, les services aux entreprises et le commerce de détail sont en évolution constante pour s'adapter aux changements parfois importants dans leurs marchés respectifs. Ces secteurs demeurent ainsi l'un des moteurs de l'économie de Québec. L'agglomération est également au cœur de l'activité économique régionale et suprarégionale : Québec est un pôle en transport et logistique pour tout l'est de la province et du Canada, et plus de 33 000 personnes habitant hors du territoire viennent y travailler.

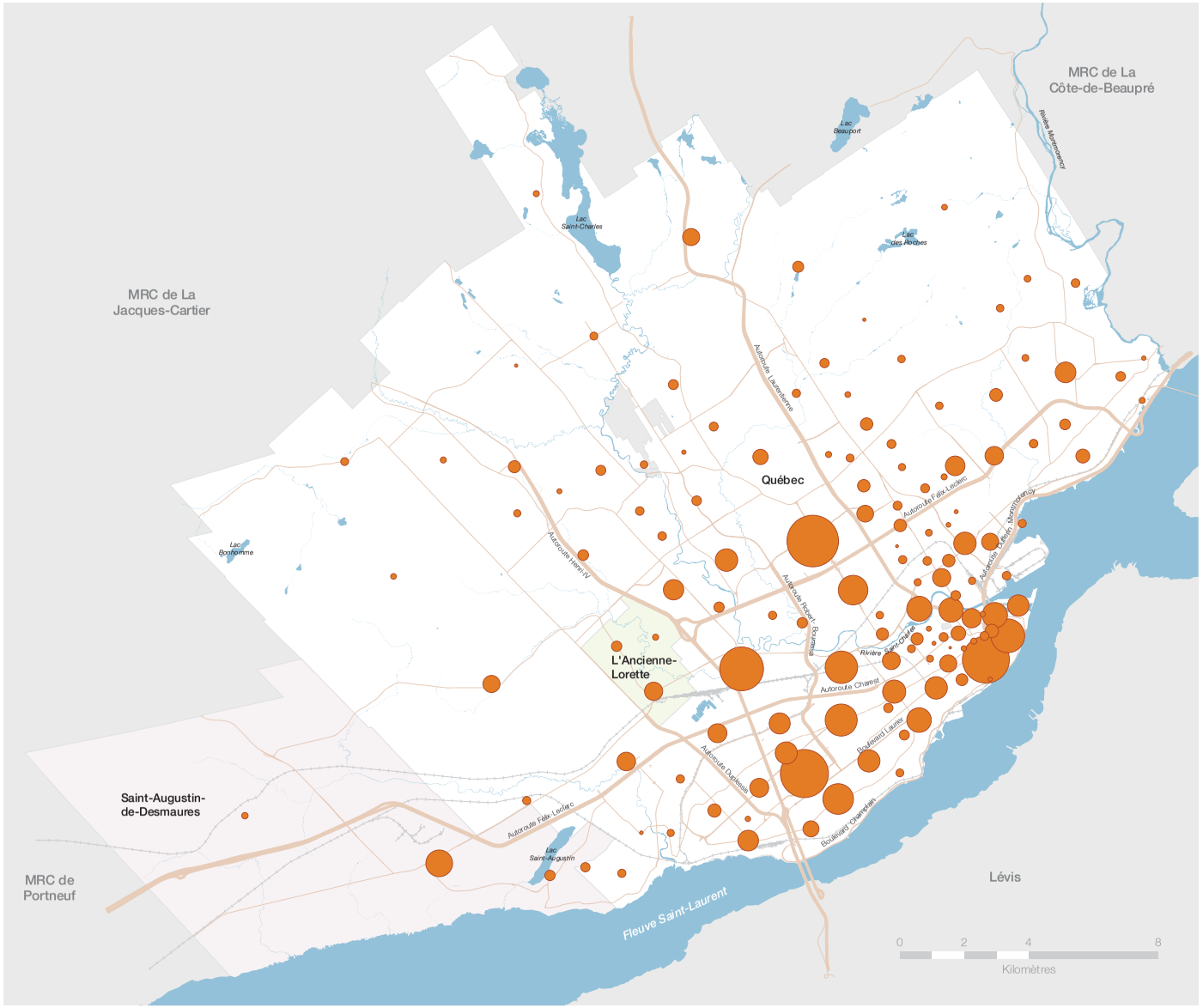
La planification du territoire vise à rendre l'agglomération toujours plus concurrentielle et attractive pour les entreprises et les travailleurs qualifiés afin de conserver et de stimuler ce dynamisme. Pour ce faire, elle mise sur trois aspects fondamentaux :

- Un système de transport urbain efficace permettant l'accès à un vaste bassin de main-d'œuvre;
- Des centres d'enseignement et de recherche bien connectés aux entreprises;
- Des infrastructures de transport interurbain et international performantes.

Le SAD désigne trois secteurs de l'économie de l'agglomération qui doivent être pris en compte dans l'aménagement du territoire :

- Le secteur industriel;
- Le secteur commercial;
- Les immeubles de bureaux.

Note : **13.** Statistique Canada, Conference Board du Canada.



Carte 3

Principaux lieux d'emploi

Nombre d'emplois

- 100 emplois
- 1 000 emplois
- 10 000 emplois
- 20 000 emplois

Source : Nombre d'emplois, adapté de Statistique Canada, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

Ville de Québec l'accent d'Amérique

La recherche et l'innovation

L'agglomération de Québec excelle dans le domaine de la recherche. Les quelque 400 laboratoires, groupes, consortiums, instituts et centres de recherche représentent l'une des plus fortes concentrations de chercheurs au Canada.

En particulier, l'Université Laval est l'une des plus importantes universités de recherche au pays, avec 1 500 professeurs-chercheurs et plus de 250 regroupements et chaires de recherche. L'Institut national de la recherche scientifique (INRS) est quant à lui au 1er rang des universités canadiennes pour les subventions moyennes par professeur.

On trouve également, dans l'agglomération, trois centres collégiaux de transfert de technologie en lien avec les secteurs de force régionaux : le Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy (CERFO), le Centre en imagerie numérique et médias interactifs (CIMMI) et le Centre collégial de transfert de technologie en orthèses, prothèses et équipements médicaux (TOPMED).

Parmi les centres de recherche les plus importants, on trouve notamment, en sciences de la vie :

- le Centre de recherche du CHU de Québec-Université Laval (CRCHUQ), le plus important centre de recherche biomédicale au Canada;
- le Centre de recherche en infectiologie de l'Université Laval (CRI), le plus grand centre de recherche en maladies infectieuses au Canada;
- l'Institut sur la nutrition et les aliments fonctionnels (INAF), le plus grand regroupement de chercheurs au Canada voué à l'alimentation et à la santé;
- l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ), un chef de file mondial en cardiologie, en pneumologie et en obésité;
- le Laboratoire d'organogénèse expérimentale (LOEX), le plus grand centre de recherche en génie tissulaire et en médecine régénératrice au Canada;
- le Centre de recherche CERVO;
- la Chaire de recherche sur l'obésité de l'Université Laval, soit la première chaire de recherche sur l'obésité au Canada.

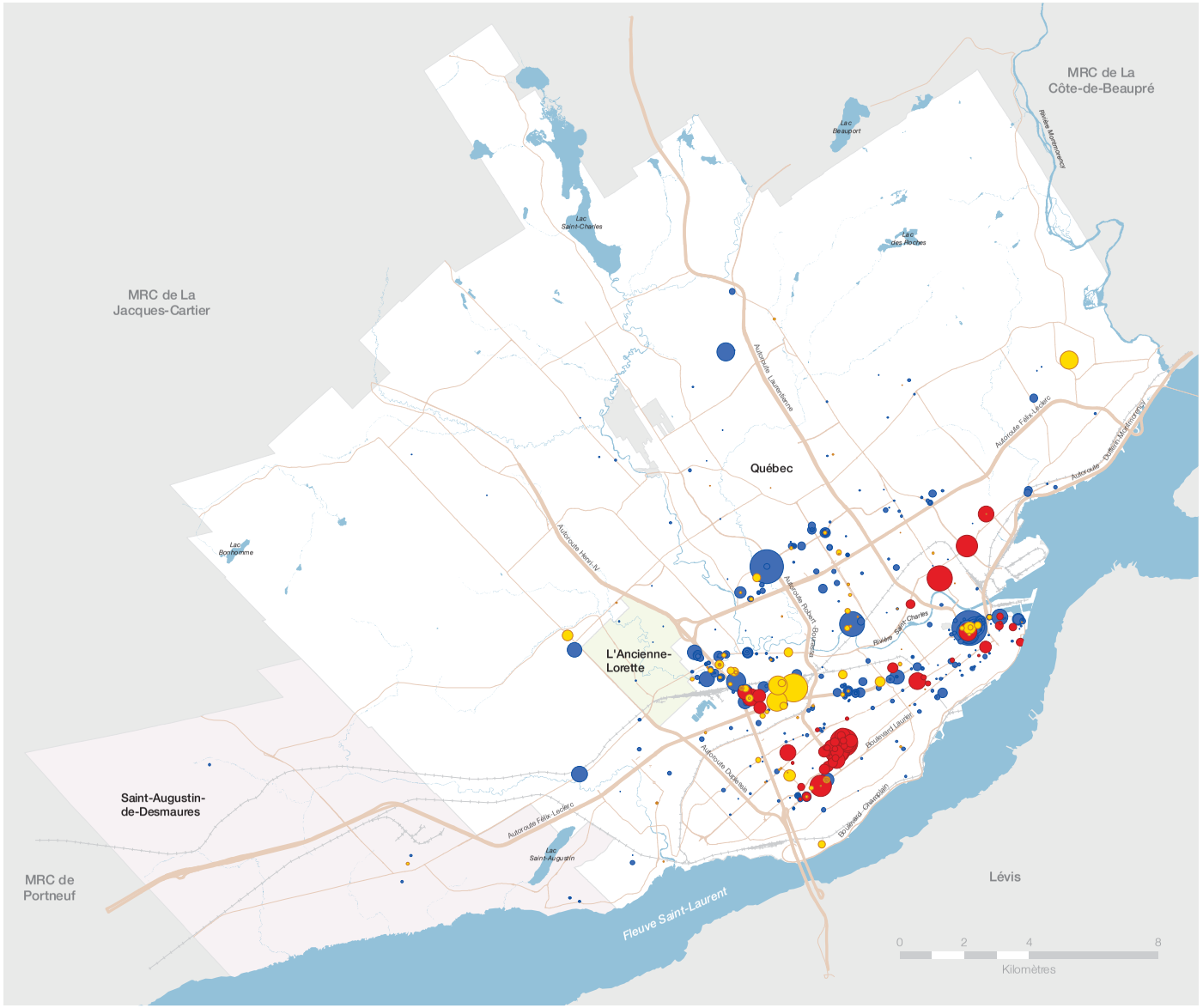
On trouve également, dans les technologies de l'information et l'électronique :

- l'Institut national d'optique (INO), chef de file mondial, qui est le plus grand centre de recherche appliquée en optique-photonique au Canada;
- Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) – Valcartier, le plus important centre de recherche de défense nationale au pays;
- le Centre de recherche en géomatique (CRG), qui compte parmi les plus grands pôles de recherche en géomatique au monde;
- le Centre d'optique, photonique et laser de l'Université Laval (COPL), qui se positionne parmi les grands centres de recherche en optique-photonique au monde.

Enfin, on trouve aussi, dans d'autres domaines :

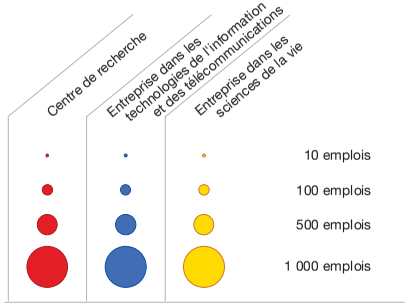
- le Centre Eau Terre Environnement de l'INRS, un chef de file mondial en environnement;
- FPInnovations, qui est le plus important institut de recherche forestier à but non lucratif au monde et un chef de file en matière de transfert technologique;
- le Centre de recherche industrielle du Québec (CRIQ), qui soutient l'innovation en technologies de la fabrication, en environnement, en information et en normalisation;
- COREM, un important consortium de recherche appliquée en traitement et en transformation des substances minérales.

Campus de l'Université Laval



Carte 4

Grands secteurs innovants



	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois
Centre de recherche	307	10 700
Entreprise dans les technologies de l'information et des télécommunications	433	14 500
Entreprise dans les sciences de la vie	101	3 800

Source : Québec International, 2015

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.2.1 Le secteur industriel

Les zones et les parcs industriels sont essentiels à la vitalité économique de l'agglomération de Québec. Celle-ci compte 15 parcs industriels, cinq zones industrielles, deux espaces d'innovation, un parc technologique, trois zones portuaires ainsi qu'une zone aéroportuaire. Ces 27 sites industriels totalisent plus de 2 800 hectares (28 km^2) et regroupent environ 55 000 travailleurs exerçant dans plus de 3 100 entreprises.

La forte croissance économique des dernières années a eu pour conséquence d'augmenter la demande en espaces industriels et de réduire le nombre de terrains disponibles, ce qui a entraîné une augmentation du prix de vente des terrains de 25 % par année en moyenne depuis 2007.

Ainsi, en décembre 2016, il restait moins de deux millions de mètres carrés vacants pour accueillir des entreprises sur le territoire de l'agglomération de Québec. De plus, un terrain « vacant » n'est pas nécessairement entièrement disponible pour accueillir des entreprises : les contraintes de développement (aménagement des infrastructures, protection des cours d'eau et des milieux humides, etc.) viennent dans les faits réduire la disponibilité des superficies indiquées au tableau 8. Enfin, ces terrains vacants sont pour la plupart parcellaires et coûtent plus cher à développer que les terrains vendus par le passé.

Par ailleurs, selon des études récentes réalisées pour la Ville de Québec, la demande au cours des prochaines années pourrait atteindre de 315 000 m^2 à 445 000 m^2 annuellement, si l'on considère les besoins des entreprises existantes et ceux générés par l'arrivée de nouvelles entreprises[14].

En plus des terrains actuellement vacants, la consolidation et la densification des parcs et zones industriels existants pourront satisfaire une part de la demande, mais il demeure essentiel pour l'Agglomération de planifier l'ouverture de nouveaux espaces industriels.

Par conséquent, de nouveaux terrains industriels ont été délimités au Schéma, notamment l'espace d'innovation Chauveau et les terrains au sud de l'aéroport. Les terrains actuellement disponibles et ces nouveaux espaces permettraient d'accueillir la demande prévue des 12 à 17 prochaines années.

Enfin, l'Agglomération de Québec entend faire de son territoire un milieu privilégié pour l'implantation et le développement d'entreprises de haute technologie. Outre le parc technologique du Québec-Métropolitain, deux autres espaces d'innovation permettent d'attirer ce type d'entreprises de haut savoir : Michelet et D'Estimauville. Le boulevard Charest, qui sera desservi dans les prochaines années par le réseau structurant de transport en commun, deviendra également un choix avantageux pour l'implantation d'industries technologiques et de services administratifs à plus forte densité d'emplois.

Facteurs de localisation des entreprises de haute technologie

Les entreprises de haute technologie tendent à s'implanter dans les endroits qui présentent certains avantages essentiels, qui sont au cœur des préoccupations du SAD :

- Un bassin de main-d'œuvre qualifiée;
- Des infrastructures (transport, télécommunications, etc.) de qualité;
- Des coûts d'exploitation (loyers, énergie, etc.) avantageux.

L'offre de l'Agglomération de Québec doit être renforcée sur certains de ces facteurs de localisation :

- La disponibilité de terrains desservis, de bâtiments et de locaux;
- La disponibilité de la main-d'œuvre;
- La qualité du service de transport en commun.

Note : **14.** Sources : E&B Data, KPMG-Secor.

Tableau 8 / Offre et demande industrielles

DISPONIBILITÉ DE TERRAINS INDUSTRIELS			
	Superficie totale brute (m²)	**Terrains vacants (m²)**	**Terrains vacants (%)**
Zones et parcs industriels existants			
Parcs industriels – Saint-Augustin-de-Desmaures	4 308 867	496 661	11,5 %
Parcs industriels – Ville de Québec	15 746 751	882 006	5,6 %
Zones industrielles – Ville de Québec	3 585 393	266 109	7,4 %
Port de Québec et aéroport de Québec	2 493 068	0	0,0 %
Espaces d'innovation et parc technologique	2 101 741	234 900	11,2 %
Sous-total	**28 235 820**	**1 879 676**	**6,7 %**
Projets de parcs industriels et nouvelles affectations industrielles définies au SAD			
Espace d'innovation Chauveau	2 700 000	1 500 000	55,6 %
Espace industriel au sud de l'aéroport	1 600 000	960 000	60,0 %
Nouvelles affectations industrielles	1 680 000	1 000 000	60,0 %
Sous-total	**5 980 000**	**3 460 000**	**57,6 %**
Total des espaces industriels disponibles à court et à moyen terme	**34 215 820**	**5 339 676**	**15,6 %**

Source : Ville de Québec, Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, Ville de L'Ancienne-Lorette.

DEMANDE D'ESPACES INDUSTRIELS : ESTIMATION SELON DEUX SCÉNARIOS		
Scénarios :	**Modéré (m²)**	**Optimiste (m²)**
Demande d'entreprises de l'extérieur de l'agglomération de Québec ou d'entreprises nouvelles	190 000	270 000
Demande issue de la croissance des entreprises déjà présentes	124 000	174 000
Demande annuelle totale	**314 000**	**444 000**

Sources : E&B Data, *Tendances de l'investissement industriel*, 2015; KPMG, *Étude sur les zones et les parcs industriels de la région de Québec*, 2014.

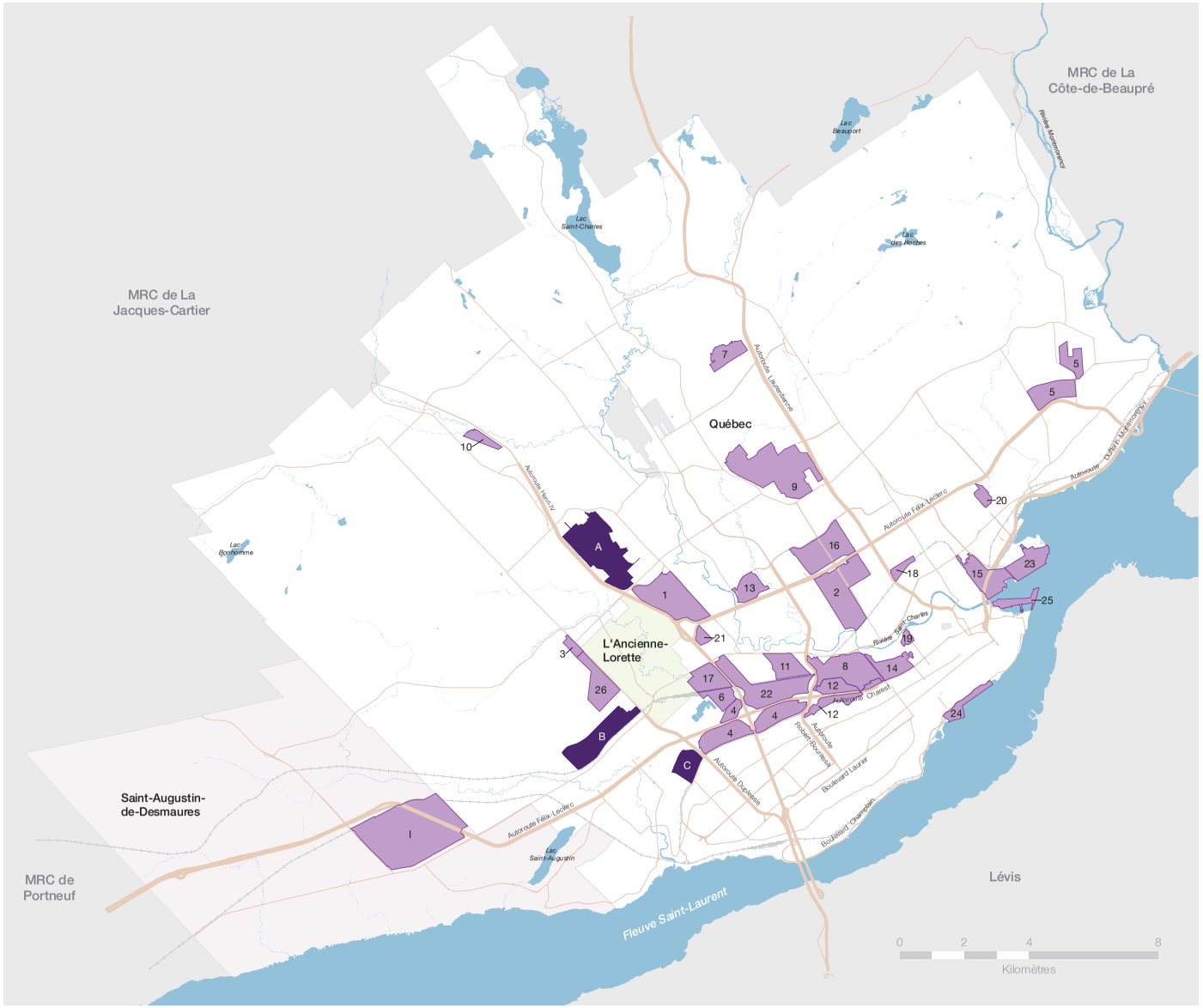
DISPONIBILITÉ ET DEMANDE INDUSTRIELLES		
Scénarios :	**Modéré**	**Optimiste**
Nombre d'années avant l'épuisement de l'offre d'espaces industriels	17,0 ans	12,0 ans

Objectifs spécifiques :

- Réserver les zones et parcs industriels à des fins industrielles en priorité.
- Consolider et densifier les espaces industriels existants.
- Planifier l'ajout d'espaces industriels sur le territoire de l'agglomération de Québec selon l'évolution de l'occupation des espaces industriels actuelle et en évaluant la demande future.
- Orienter l'implantation d'entreprises dans des localisations stratégiques du point de vue de l'aménagement du territoire tout en considérant les facteurs de localisation des entreprises. Il pourrait en être ainsi, notamment, pour les entreprises de haute technologie dans des nouveaux espaces technologiques ou pour le développement d'une « aérotropole » à proximité de l'aéroport international Jean-Lesage.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec prévoit une meilleure utilisation de ses parcs et zones industriels en limitant les usages permis à l'intérieur de ces espaces (*voir le chapitre 5*).
- La création de nouvelles zones industrielles est prévue dans les années futures sur des sites qui restent à être déterminés.
- Les grandes affectations du territoire régissent la localisation des industries de haute technologie afin de concentrer leur présence dans les milieux prévus à cette fin.



Carte 5

Espaces industriels

Espace industriel existant

Ville de Québec

Parc industriel
1. Armand-Viau
2. Cardinal
3. Chauveau
4. Colbert (Secteurs Est et Ouest)
5. de Beauport (Secteur Nord et Sud)
6. de Carillon
7. de Charlesbourg
8. de Duberger
9. des Carrières
10. de Val-Bélair
11. Frontenac
12. Jean-Talon (Secteurs Nord et Sud)
13. Métrobec
14. Saint-Malo

Zone industrielle
15. de la Canardière
16. de Lebourgneuf
17. du Carrefour-du-Commerce
18. du Colisée
19. Marie-de-l'Incarnation

Haute technologie
20. Espace d'innovation D'Estimauville
21. Espace d'innovation Michelet
22. Parc technologique du Québec métropolitain

Port de Québec et Aéroport Inter. Jean-Lesage
23. Port de Québec (Secteur de Beauport) (incluant Battures Champfleury)
24. Port de Québec (Secteur de l'Anse-au-Foulon)
25. Port de Québec (Secteur de l'Estuaire)
26. Zone aéroportuaire

Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

I. Parc industriel François-Leclerc

Espace industriel projeté

A. Espace d'innovation Chauveau
B. Espace industriel au sud de l'Aéroport
C. Espace industriel du secteur Chaudière

Sources :
Ville de Québec, 2016
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

4.2.2 Le secteur commercial

Le commerce de détail a toujours été au cœur de l'économie de l'agglomération et continue de se développer et de s'adapter aux nouvelles réalités du secteur. Bien que des fermetures de commerces établis depuis longtemps puissent arriver et susciter des inquiétudes quant à la pérennité de ce rôle économique, et quoique le secteur soit en mutation constante, notamment en raison de l'importance croissante du commerce en ligne, les ventes au détail ont globalement augmenté à un rythme de plus de 4 % par année en moyenne entre 2001 et 2015. En 2015, le commerce de détail comptait plus de 5 500 établissements, employait approximativement 60 000 personnes et représentait près de 10 % de l'économie. En plus de servir la population locale, le commerce de détail de l'agglomération a un pouvoir d'attraction sur une clientèle suprarégionale, en particulier celle des régions de l'est du Québec.

L'Agglomération de Québec souhaite mieux encadrer le développement commercial sur son territoire afin de garantir une offre commerciale diversifiée, tout en maintenant des artères commerciales de proximité vivantes. En 2003, un règlement de contrôle intérimaire (RCI) a ainsi été adopté par la nouvelle Ville dans le but de limiter l'implantation de commerces de plus de 4 000 m^2 hors de zones désignées au règlement. Le SAD donne suite à cette mesure temporaire en dirigeant la localisation des nouveaux commerces de grande surface aux endroits les plus appropriés. L'Agglomération de Québec souhaite également harmoniser leur implantation et leur intégration aux milieux construits.

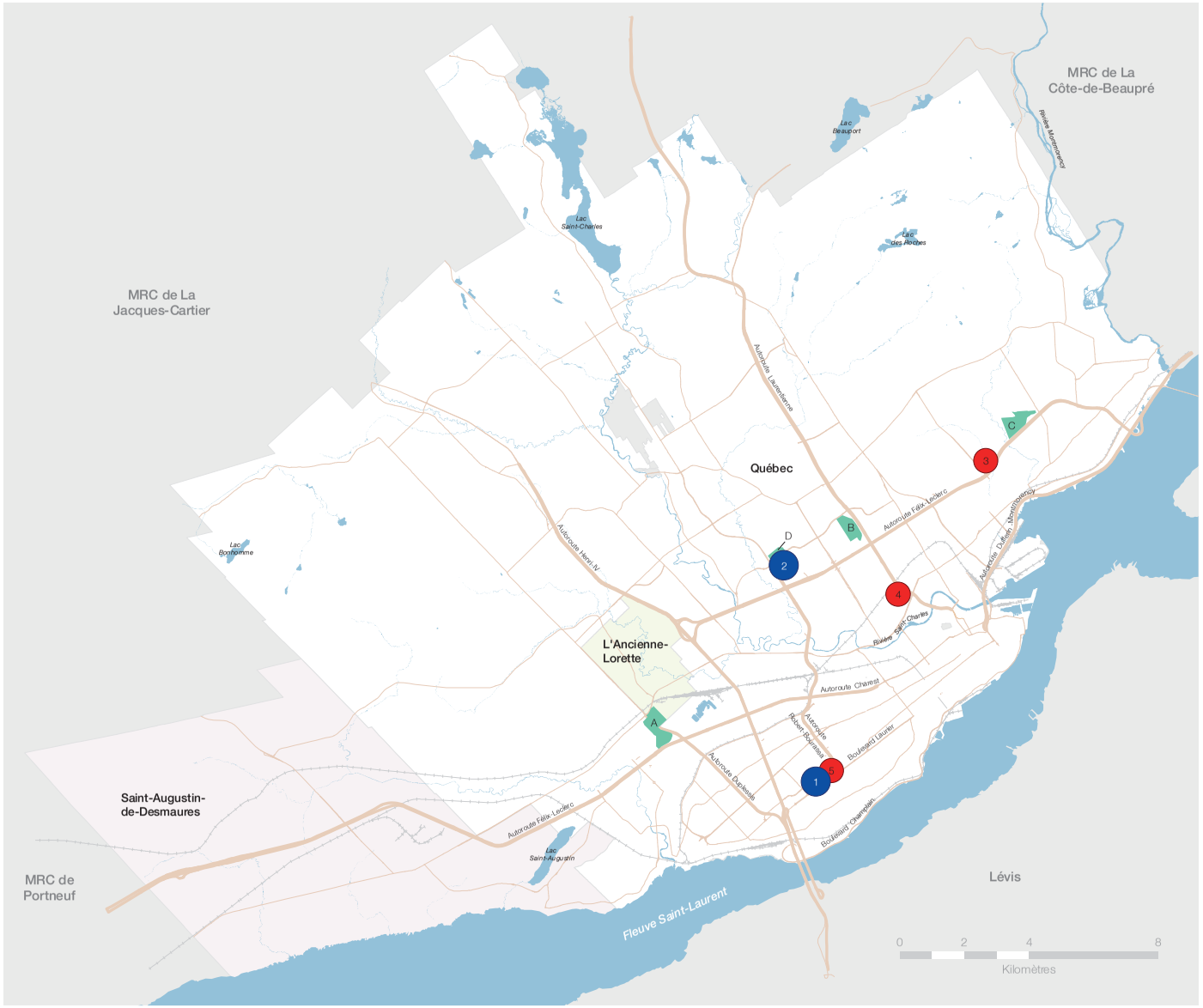
Objectifs spécifiques :

- Favoriser une offre commerciale diversifiée.
- Accorder la priorité au renforcement des pôles commerciaux existants.
- Préserver les artères et pôles commerciaux de proximité.
- Intégrer, avec des adaptations, le règlement de contrôle intérimaire de 2003 sur les grandes surfaces de plus de 4 000 m^2.

Ce que le Schéma prévoit :

- Le SAD encadre les superficies commerciales selon les grandes affectations dans lesquelles elles se trouvent. Une grande affectation Commerce majeur circonscrit les localisations susceptibles d'accueillir les regroupements de commerces de grande surface.
- Dans leurs plans d'urbanisme, les municipalités locales devront désigner les noyaux commerciaux de proximité présents sur leur territoire en fonction des critères suivants :
  - La présence d'une offre commerciale d'achats courants et semi-courants;
  - L'accessibilité par une variété de modes de transport.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec prévoit mieux évaluer les besoins commerciaux, particulièrement en ce qui concerne les grandes surfaces, et l'impact des modèles d'affaires actuels sur les commerces existants.

Quartier Petit Champlain



Carte 6

Centres et mégacentres commerciaux

Centre commercial

Suprarégional
Plus de 200 locaux commerciaux
1 - Laurier Québec
2 - Galeries de la Capitale (Les)

Régional
100 à 199 locaux commerciaux
3 - Promenades Beauport (Les)
4 - Fleur de Lys
5 - Place Sainte-Foy

Mégacentre

A Gaudarville
B Lebourgneuf
C Beauport
D Galeries de la Capitale (Les)

Source : Ville de Québec, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

4.2.3 Les immeubles de bureaux

Le secteur des services occupe 85 % des travailleurs de l'agglomération de Québec, dont 30 % dans des emplois administratifs, principalement concentrés dans l'administration publique, les services professionnels et les assurances.

La forte croissance économique des dernières années s'est particulièrement fait sentir dans ces secteurs. Entre 2001 et 2015, le parc immobilier de bureaux a augmenté de 25 %, passant de 1,35 million de mètres carrés et 160 immeubles à près de 1,7 million de mètres carrés et 195 immeubles. Cette croissance représente un ajout de 30 000 m^2 en moyenne chaque année.

Jusqu'ici, la planification urbaine a laissé beaucoup de latitude à l'implantation des immeubles de bureaux sur le territoire. En conséquence, ceux-ci sont dispersés dans toute l'agglomération, sans égard à la structure urbaine, et ils ne contribuent pas toujours à la création d'un centre-ville vivant et de milieux d'affaires denses et compacts.

La dispersion des entreprises sur le territoire a plusieurs conséquences. Elle rend difficiles la desserte efficace en transport en commun et le développement de milieux d'affaires denses et animés, à l'image de ce que devrait être une agglomération urbaine de la taille de Québec. Un règlement de contrôle intérimaire (R.A.V.Q. 919 : Règlement de l'Agglomération sur le contrôle intérimaire relatif à la densité d'administration et services) a donc été adopté en 2014 afin de mieux structurer la localisation des nouveaux immeubles de bureaux en fonction des pôles et des axes désignés au chapitre 2 du SAD et de la desserte en transport en commun.

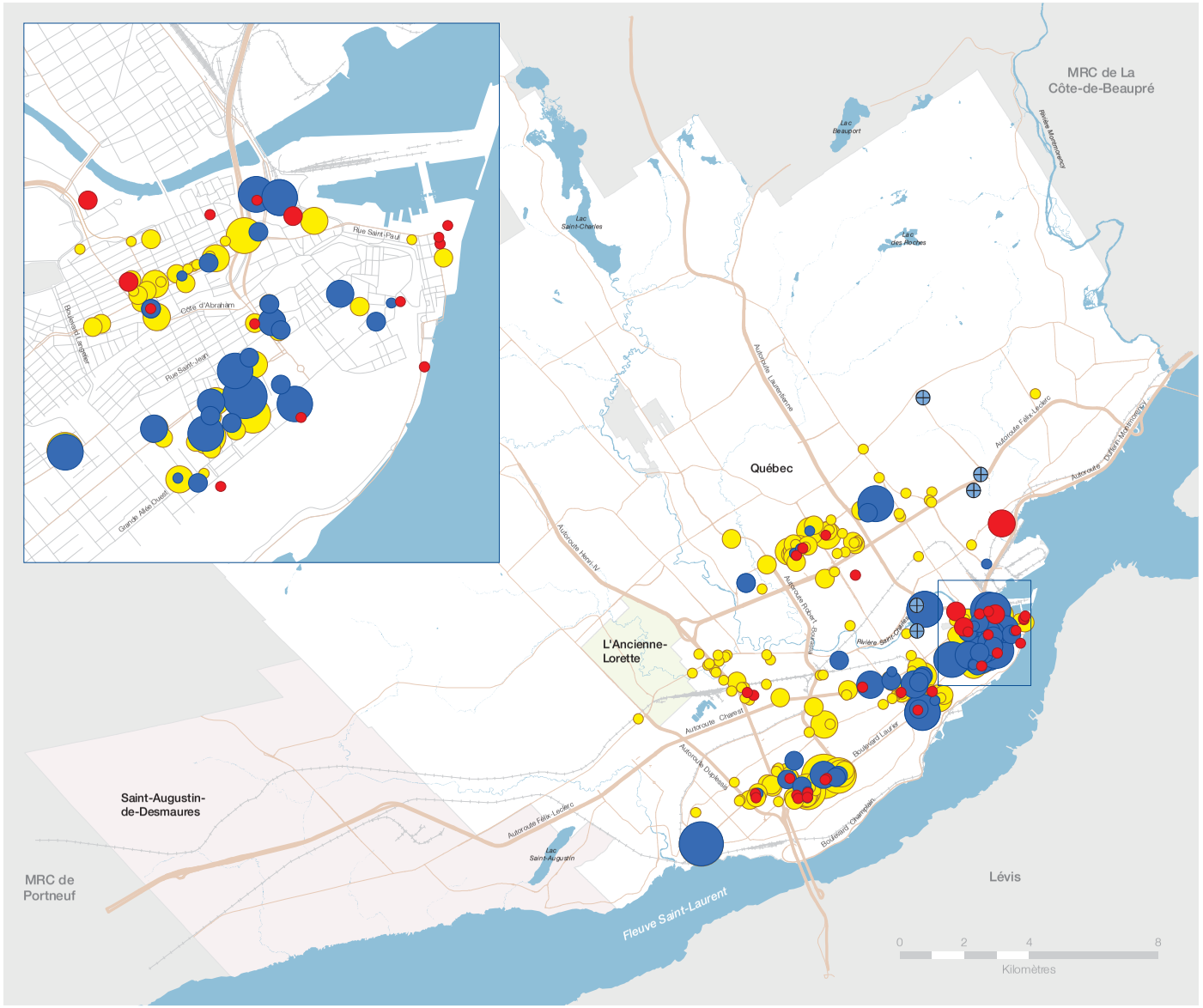
Objectif spécifique :

- Concentrer les immeubles de bureaux les plus importants aux endroits les mieux desservis par le transport en commun.

Ce que le Schéma prévoit :

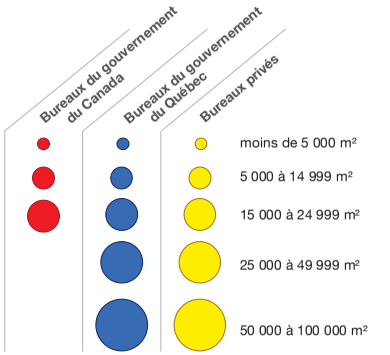
- Le SAD détermine les superficies maximales de services administratifs en fonction de la grande affectation du territoire, du type de milieu et de la desserte en transport en commun.
- Le SAD reprend les objectifs et les dispositions du R.A.V.Q. 919.
- Dans leurs plans d'urbanisme, les municipalités locales devront désigner leurs principaux pôles d'emploi en conformité avec le SAD.

Complexe Jules-Dallaire, pôle de Sainte-Foy



Carte 7

Bureaux gouvernementaux et privés



Centres administratifs du Réseau de la santé

Sources :
Conseil du Trésor du Canada, 2014
Société québécoise des infrastructures, 2016
AltusInsight, 2013

Note:
La liste des éléments représentés sur cette carte est présentée à l'Annexe 1.

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

4.3 Capitale performante : donner priorité à la mobilité durable en arrimant la planification des transports et l'aménagement du territoire

Le Schéma d'aménagement et de développement révisé vise à développer l'accessibilité de l'agglomération par une variété de modes de déplacement efficaces et durables.

Le transport des personnes et des biens est un des fondements de l'économie de l'agglomération. Le SAD émet donc des principes pour son aménagement et son développement, dans la continuité du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec, présenté en 2011.

La mobilité durable au cœur de la performance

Le Plan de mobilité durable vise à rendre les déplacements plus efficaces, confortables et sécuritaires pour les personnes de toutes conditions[15], en accordant la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

Pour atteindre cet objectif, plusieurs enjeux doivent être abordés et résolus, entre autres la prédominance du transport automobile, l'augmentation des temps de déplacement et les épisodes de congestion routière.

Les solutions à ces enjeux résident notamment dans un meilleur arrimage de l'aménagement du territoire et de la planification des transports. De manière générale, les infrastructures et services de transport doivent d'abord être présents sur le territoire et de qualité. Ensuite, en fonction des caractéristiques des milieux de vie, l'offre en transport doit être adaptée. À l'inverse, la localisation des activités ainsi que l'aménagement et la mixité des milieux de vie doivent être cohérents au regard de la planification des transports. Ultimement, l'Agglomération vise à créer une capitale des courtes distances, c'est-à-dire un territoire favorable aux transports actifs et en commun, où les besoins de recourir à l'automobile sont rationalisés.

Le SAD réitère la pertinence du Plan de mobilité durable et intègre la mobilité durable comme principe transversal. Par conséquent, plusieurs chapitres contribuent à l'intégration aménagement-transport.

La mobilité durable comme principe transversal

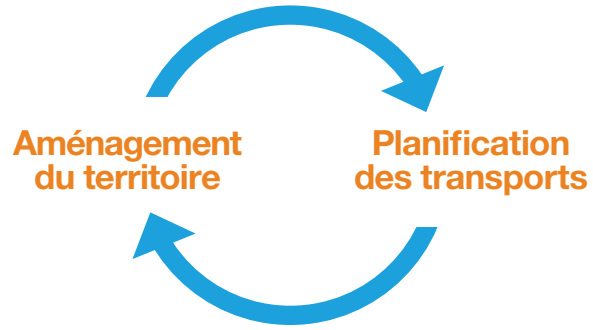
La planification des transports est présente tout au long du projet de SAD.

Au chapitre 2, on peut voir que l'organisation spatiale de l'agglomération de Québec répond aux logiques de pôles, de noyaux et d'axes structurants et qu'elle est basée notamment sur le réseau structurant de transport en commun projeté.

De même, le chapitre 5 établit les densités de développement en fonction du niveau de desserte en transport en commun.

Enfin, le présent chapitre répond aux exigences de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme selon lesquelles le SAD doit « décrire et planifier l'organisation du transport terrestre » et « indiquer la nature des infrastructures et des équipements importants qui existent ». De fait, il décrit les réseaux de transport de personnes et de marchandises existants et propose des améliorations visant à favoriser la mobilité durable. Il localise par ailleurs les équipements spécialisés majeurs de l'agglomération et émet des principes relatifs à leur desserte en transport afin de tenir compte de leur réalité propre. Finalement, les équipements importants du gouvernement et de ses mandataires sont situés et des principes de localisation pour ceux à venir sont émis.

Figure 6 / Arrimage aménagement-transport : un processus itératif



Note : **15.** L'expression « personnes de toutes conditions » est inclusive. Elle englobe la population dans toute sa diversité, notamment les personnes qui ont une incapacité temporaire ou permanente, de nature physique, intellectuelle ou psychique (Plan de mobilité durable de 2011).

4.3.1 Les composantes et les parties prenantes des réseaux de transport de l'agglomération

Le système de transport de l'agglomération comprend tous les réseaux, les équipements, les services et les mesures contribuant à la mobilité des personnes et des biens.

La vocation principale de ce système est d'assurer les échanges entre les grandes composantes du territoire de l'agglomération, les MRC limitrophes et le réseau du ministère des Transports. Ce système permet aussi la connexion aux autres régions du Québec, du Canada et de l'Amérique du Nord. L'Agglomération de Québec joue donc un rôle structurant dans l'atteinte des objectifs de mobilité durable.

Cela dit, ce rôle structurant doit être assumé par une multitude d'acteurs, puisque l'Agglomération n'a pas compétence exclusive en matière de transport terrestre. Les stratégies proposées dans le SAD devront donc être élaborées et mises en œuvre en partenariat avec les acteurs suivants :

- **Les municipalités** assurent la conception, la construction, la gestion et l'entretien des voies publiques (y compris les ouvrages d'art), des trottoirs et des voies cyclables. Par ailleurs, leurs politiques d'aménagement du territoire et de développement urbain influent sur les besoins en matière de mobilité. Les municipalités seront donc amenées à jouer un rôle prépondérant dans la concrétisation de plusieurs actions du présent chapitre.
- **Le Réseau de transport de la Capitale** (RTC) est responsable de la planification et de l'exploitation du réseau de transport en commun dans l'agglomération. Le RTC et l'Agglomération entretiennent un dialogue permanent afin d'arrimer la planification de la croissance urbaine et le développement des services de transport en commun.
- **La Société de transport de Lévis** (STL) **et les organismes municipaux et intermunicipaux de transport** (OMIT) jouent un rôle important dans la connectivité de l'agglomération aux territoires limitrophes et doivent donc être intégrés à la planification des déplacements.
- **Le Service de transport adapté de la Capitale** (STAC) assure la mobilité des personnes ayant des incapacités motrices ou sensorielles.
- **Les fournisseurs de services de partage de véhicules** complètent l'offre en transport, notamment dans les secteurs moins bien desservis par le transport en commun ou en dehors des heures de service, et contribuent à maintenir un taux de motorisation moindre. Ils regroupent les compagnies de taxis, les plateformes de covoiturage et les services d'autopartage.
- **Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports** (MTMDET) est principalement responsable des infrastructures autoroutières. Plusieurs modifications à apporter au réseau seront sous sa responsabilité, ce qui pourra favoriser principalement l'amélioration de la performance du transport en commun, du transport automobile et du transport des marchandises. Le MTMDET contribue par ailleurs au financement du transport en commun.
- **Les commissions scolaires, les ministères et les établissements de santé** sont des acteurs publics qui ont un effet sur la mobilité et l'organisation du transport terrestre, notamment par la localisation de leurs équipements.
- **Les propriétaires et les exploitants des infrastructures portuaires, aéroportuaires et ferroviaires** jouent un rôle important dans le transport des marchandises.

4.3.2 Les habitudes de déplacement dans l'agglomération de Québec

La prédominance des déplacements automobiles

L'automobile est le moyen de transport le plus largement utilisé à l'échelle de l'agglomération. Selon les résultats de l'enquête Origine-Destination de 2011, 77,1 % de tous les déplacements à destination de l'agglomération de Québec au cours d'une journée sont réalisés en automobile, contre 9,3 % en transport en commun et 10,4 % à l'aide d'un mode de transport actif.

L'automobile domine également à l'heure de pointe du matin, où 72,5 % des déplacements à destination de l'agglomération de Québec sont effectués à l'aide d'une voiture, soit en tant que conducteur (59,3 %), soit en tant que passager (13,1 %). Parallèlement à cela, la part du transport en commun augmente à l'heure de pointe du matin, représentant 13,6 % des déplacements, alors que celle des transports actifs diminue à 8,4 %.

Tableau 9 / Parts modales en 2011

Déplacements à destination du territoire de l'agglomération (déplacements attirés, tous motifs sauf retour)		
	Période de 24 heures	Heure de pointe du matin
Transport automobile	77,1 %	72,5 %
Transport en commun	9,3 %	13,6 %
Transport actif	10,4 %	8,4 %

Source : Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec, *Enquête Origine-Destination 2011*, 2015

Somme toute, ces parts modales varient considérablement en fonction des secteurs d'origine. De la sorte, 83,2 % et 83,7 % des déplacements produits respectivement par Saint-Augustin-de-Desmaures et L'Ancienne-Lorette sur une journée sont réalisés en automobile, contre 75,9 % des déplacements du territoire de la ville de Québec. De la même façon, des écarts sont notables concernant l'utilisation des transports actifs, qui représentent respectivement 4,0 %, 7,2 % et 11,4 % des déplacements produits sur une journée par ces territoires. Qui plus est, 60 % des déplacements à l'intérieur du secteur de la Haute-Ville Est[16] sont réalisés à l'aide d'un mode de transport actif, ce qui s'explique notamment par la présence d'infrastructures adaptées et par les courtes distances parcourues, propices au choix de ce mode.

La prédominance des déplacements automobiles se manifeste en outre par le taux de motorisation croissant des ménages. Entre 2006 et 2011, alors que le nombre de ménages de l'agglomération de Québec enregistrait une hausse de 8 %, le nombre de véhicules augmentait de 13 % pour atteindre un ratio de 1,26 véhicule par ménage. En plus, le nombre de ménages non motorisés a diminué.

La croissance des transports collectifs et actifs

Malgré tout, la part des modes de transport collectifs et actifs augmente depuis quelques années chez les résidants de l'agglomération de Québec.

Ainsi, les transports actifs et en commun représentaient 23,2 % des parts modales en 2011 et en 2016 pour la population active de l'agglomération se rendant au travail, alors qu'ils en constituaient 21,4 % en 2001 et 22,9 % en 2006[17].

Parallèlement à cela, la pratique du vélo gagne en popularité. Le nombre de cyclistes augmente continuellement et de plus en plus de personnes qui se servent de leur vélo à des fins utilitaires prolongent leur saison cyclable.

Les distances parcourues et le temps de déplacement

Selon les données de l'enquête Origine-Destination de 2011, le motif de déplacement le plus fréquent (hormis le retour au domicile) demeure le trajet vers le lieu de travail (18,7 % des déplacements produits). Aussi, l'agglomération de Québec est le lieu d'emploi de 91,1 % de la population active de son territoire[18].

Selon les données du recensement de 2011 de Statistique Canada, 40 % de la population active de l'agglomération de Québec réside à moins de 5 km de son lieu d'emploi, et 73,5 % à moins de 10 km. Cette dispersion représente un potentiel intéressant de transfert modal de l'automobile vers un ou plusieurs modes de transport durable.

Notons qu'il existe des disparités en fonction de la municipalité de résidence. Ainsi, la distance médiane des déplacements domicile-travail des résidants de Saint-Augustin-de-Desmaures, évaluée à 13,1 km, est la plus élevée de l'agglomération. Cette distance se situe à 6,1 km pour la ville de Québec et à 7,0 km pour la ville de L'Ancienne-Lorette.

Si 88,5 % de la population active de Québec travaille sur le territoire de la municipalité, la majorité de la population active de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures travaille dans une autre municipalité de l'agglomération (respectivement 78,9 % et 67,5 %).

Notes : **16.** Secteur dont les limites sont établies par l'enquête Origine-Destination de 2011 et qui comprend approximativement les quartiers Saint-Jean-Baptiste et Vieux-Québec–Cap-Blanc–Colline Parlementaire (parties situées dans la haute-ville seulement). **17.** Source : Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages*, 2011, recensement de la population de 2006 et recensement de la population de 2001. **18.** Source : Statistique Canada, recensement de 2016.

En moyenne, chaque résidant de l'agglomération de Québec réalise 2,6 déplacements par jour. Si le nombre de déplacements quotidiens par personne est légèrement en baisse par rapport à 2006 (2,8 déplacements), les distances parcourues demeurent relativement constantes. Cela indique notamment que les distances parcourues par déplacement s'allongent.

Selon les données du recensement de 2016 de Statistique Canada, 72,5 % de la population active de l'agglomération effectue son déplacement domicile-travail en moins de 30 minutes. Somme toute, au cours des 20 dernières années, les temps de déplacement ont eu tendance à augmenter.

Les principaux secteurs de destination

À l'heure actuelle, les principales zones de destination de l'agglomération de Québec sont la colline Parlementaire et le Vieux-Québec (60 700 déplacements par jour), le plateau centre de Sainte-Foy (52 300 déplacements par jour), le secteur de Lebourgneuf (46 300 déplacements par jour), le pôle de l'Université Laval et du cégep de Sainte-Foy (46 200 déplacements par jour) de même que le secteur de Saint-Roch et du Vieux-Port (31 500 déplacements par jour). Ces zones correspondent ainsi aux pôles et aux noyaux que le SAD vise à consolider.

4.3.3 Le transport urbain des personnes

L'agglomération de Québec est un pôle d'attraction régional majeur. Son territoire génère et attire chaque jour 1,4 million de déplacements[19].

Pour se déplacer, les résidants de l'agglomération bénéficient d'une offre en transport diversifiée. Des infrastructures et des services adaptés à chacun des principaux modes de transport sont présents sur le territoire, tant pour les déplacements en transports actifs et en commun que pour ceux effectués en automobile.

Toutefois, le niveau de consolidation de ces infrastructures tout comme le niveau de service sont variables, ce qui influe sans contredit sur la part modale de chacun de ces modes de transport.

Le transport actif

Pour permettre l'augmentation des déplacements actifs à l'heure de pointe, la compétitivité de la marche et du vélo en tant que modes de transport doit être améliorée. En 2011, la part modale des déplacements actifs à l'heure de pointe était de 8,4 %.

Portrait du réseau cyclable

Le réseau cyclable de l'agglomération, qui est illustré à la carte 8, est composé de deux grands types d'infrastructures. D'une part, le réseau cyclable régional de la Route verte traverse l'agglomération de Québec, le long de la route 138 puis du corridor du Littoral dans l'axe est-ouest, et le long du corridor des Cheminots dans l'axe nord-sud.

D'autre part, les réseaux cyclables municipaux composent la majorité du réseau. D'abord récréatifs, ils sont de plus en plus développés à des fins utilitaires. Ces réseaux sont toutefois discontinus à plusieurs endroits.

Portrait du réseau piétonnier

Certains secteurs, en particulier les quartiers centraux et le centre des anciennes villes, procurent déjà à leurs résidants un environnement favorable à la pratique de la marche. La présence d'infrastructures adaptées et d'une trame de rues interconnectées ainsi que la densité et la mixité des activités facilitent l'utilisation de ce mode de transport.

Cependant, les conditions de pratique de la marche sont hétérogènes sur le territoire. Par exemple, certains quartiers périphériques ne comptent pas d'infrastructures propices ni de liens piétonniers directs.

De plus, certaines destinations demeurent presque inaccessibles en transport actif. L'absence d'infrastructures et la présence de barrières naturelles ou anthropiques freinent alors la mobilité active.

Le transport en commun

Le Plan de mobilité durable propose d'augmenter largement la part modale du transport en commun par rapport à la situation actuelle. Cette part était de 13,6 % pour l'agglomération en 2011 pour l'heure de pointe du matin.

Portrait actuel du réseau de transport en commun

Le RTC a procédé, au cours des dernières années, à plusieurs améliorations visant à rendre son réseau encore plus attractif, notamment par l'aménagement de stations tempérées, par le déploiement des nouvelles technologies et par la bonification du service à la clientèle.

Note : **19.** Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec, *Enquête Origine-Destination 2011 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec : sommaire de l'enquête-ménages*, 2015.

Le réseau de transport en commun actuel est composé de trois grands types de parcours d'autobus :

- Les parcours à haut niveau de service, ou **Métrobus**, desservent les milieux les plus attractifs de l'agglomération, soit le centre-ville, les pôles urbains régionaux et les corridors structurants. Ces parcours s'accompagnent à plusieurs endroits de mesures préférentielles, notamment des voies réservées.
- Les parcours rapides, ou **eXpress**, offrent quant à eux un service aux heures de pointe, en semaine, axé sur l'efficacité des déplacements depuis les quartiers périphériques jusqu'aux principaux lieux d'emploi et d'études de l'agglomération et vice-versa. Ces parcours empruntent certains tronçons d'autoroute et s'accompagnent sur certains axes de mesures préférentielles.
- Les parcours **réguliers**, ou **leBus**, visent à couvrir l'ensemble du territoire et à assurer la liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activité par les principaux boulevards et artères locaux.

En outre, plusieurs stationnements incitatifs, ou **Parc-O-Bus**, complètent l'offre en transport en commun sur le territoire de l'agglomération, de sorte à encourager les pratiques intermodales. Gratuits, ces stationnements sont situés dans les quartiers périphériques, à proximité de parcours desservant les principaux pôles et noyaux de l'agglomération.

Enfin, le **traversier** joue un rôle important en améliorant la connexion entre Québec et la ville de Lévis, tant pour les usagers du transport en commun que pour les automobilistes. La gare fluviale de Québec est donc une infrastructure structurante du territoire.

En revanche, à l'heure actuelle, certaines zones industrielles, certains ensembles industrialo-commerciaux et les milieux agroforestiers sont peu accessibles en transport en commun.

Projets de développement du réseau de transport en commun

D'ici 2026, le réseau de transport en commun sera bonifié par la mise en service prévue d'un tramway et de trambus, l'aménagement d'infrastructures dédiées et l'expansion du réseau Métrobus. Ensemble, ces quatre niveaux de service offriront un réseau structurant de transport en commun pour le territoire de l'agglomération de Québec.

Le réseau structurant de transport en commun projeté est illustré à la carte 9. Ce réseau structurant de transport en commun favorisera un meilleur arrimage de l'aménagement du territoire et de la planification des transports en améliorant la desserte des milieux de vie attractifs et en stimulant le développement de secteurs stratégiques à requalifier.

Enfin, certains stationnements incitatifs régionaux sont à développer et à consolider afin de favoriser l'intermodalité sur le territoire.

Le transport automobile

Pour ce qui est du transport par automobile, le Plan de mobilité durable souhaite en réduire la part modale de manière importante. Il s'agit d'un objectif ambitieux, puisque cette part était, en 2011, de 72,5 % à l'heure de pointe du matin.

Portrait du réseau routier de l'agglomération

Le territoire de l'agglomération de Québec est structuré par un important maillage d'autoroutes et de routes du réseau routier supérieur, illustré à la carte 10. Ce réseau routier supérieur compte cinq principaux points d'entrée sur le territoire de l'agglomération, soit le secteur de la tête des ponts au sud, l'autoroute Dufferin-Montmorency à l'est, l'autoroute Laurentienne et l'autoroute Henri-IV au nord ainsi que l'autoroute Félix-Leclerc à l'ouest. Le réseau routier supérieur compte par ailleurs plusieurs voies réservées, également illustrées à la carte 10. Ces voies réservées sont dédiées au transport en commun et certaines sont également accessibles aux taxis, aux véhicules électriques et au covoiturage.

L'annexe 2 présente les principaux projets d'infrastructures du réseau supérieur de l'agglomération de Québec.

Les infrastructures automobiles occupent une place prépondérante sur le territoire. Ainsi, à l'heure actuelle, les résidants de l'agglomération privilégient toujours la voiture individuelle. En effet, les réseaux routier et autoroutier, qui permettent d'accéder à tout le territoire, et le stationnement abondant rendent le choix modal de la voiture très facile, particulièrement pour les déplacements hors du centre-ville et des pôles. Toutefois, les problèmes de congestion sont grandissants et l'utilisation de l'automobile en solo génère des externalités négatives, notamment en ce qui a trait à la consommation de l'espace et à la pollution atmosphérique.

Voilà pourquoi, de concert avec des mesures visant à développer les transports actifs et en commun, le partage des déplacements en voiture devrait être encouragé plus largement. Des mesures préférentielles incitant au covoiturage sont actuellement mises au point, alors que l'autopartage ou l'automobile en libre-service sont des services en expansion.

Par ailleurs, certains secteurs périphériques disposent d'une offre insuffisante de liens routiers assurant leur connexion aux grands axes et aux pôles générateurs de déplacements, ce qui augmente les distances à parcourir. Sans compter que certaines infrastructures routières ne présentent pas une configuration optimale et demandent des améliorations. Il est à noter que la bonification de ces liens routiers profitera aussi aux modes de transport autres que la voiture.

La demande prévisible en matière de transport urbain des personnes

La demande prévisible en transport à destination du centre-ville, des pôles urbains régionaux et des corridors structurants devrait s'accentuer dans les années à venir, puisque le SAD prévoit le développement et la consolidation de ces milieux mixtes et attractifs. Les réseaux de transport devront donc être adaptés pour répondre à cette demande.

De plus, les arrondissements de Beauport, de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge et des Rivières connaîtront une croissance importante du nombre de logements sur leur territoire, ce qui augmentera nécessairement la demande en transport entre ces secteurs et les principaux lieux de destination, soit le centre-ville, les pôles urbains régionaux et les milieux spécialisés.

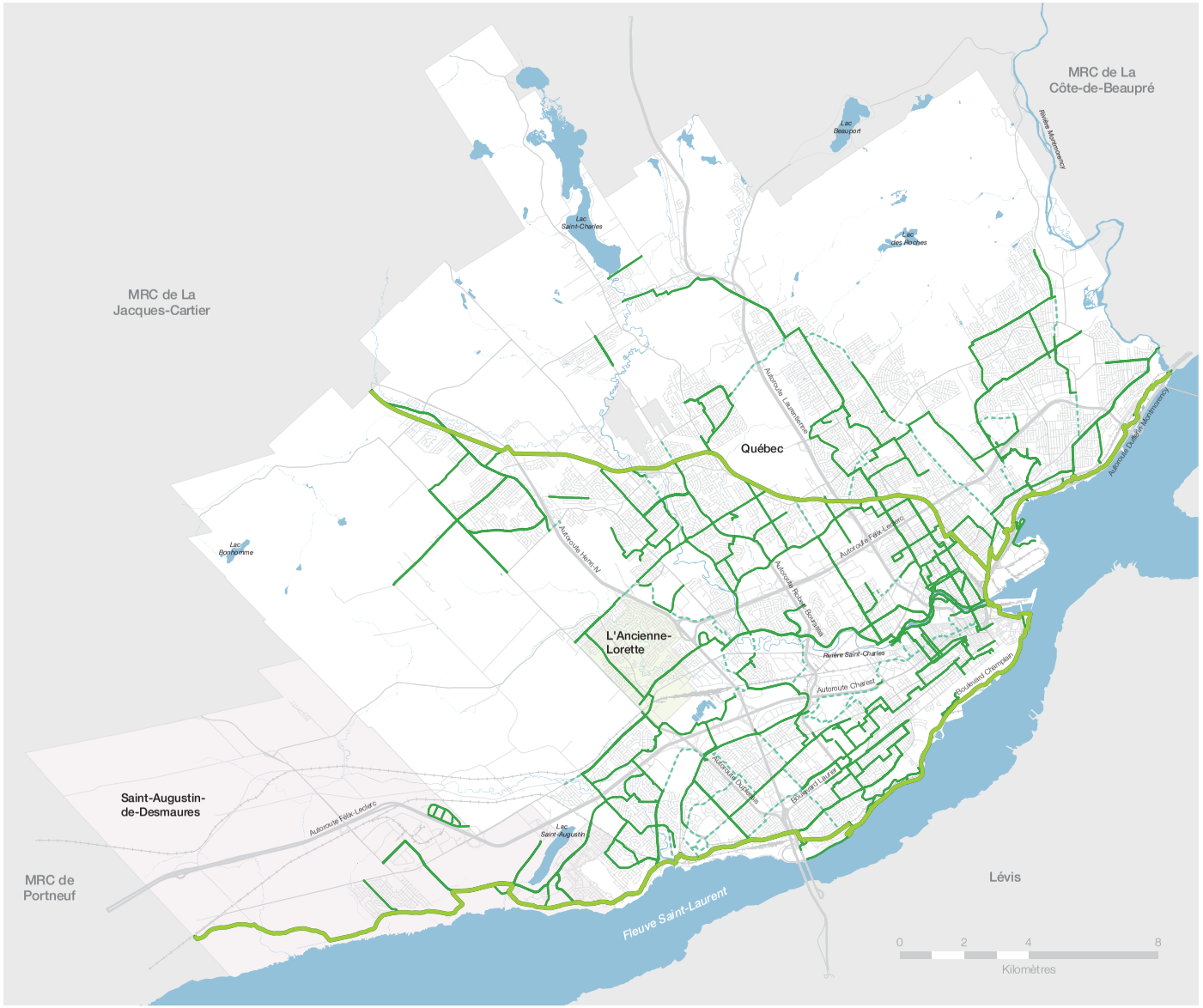
Dans ce contexte, le SAD s'inscrit dans la continuité du Plan de mobilité durable de 2011 et appuie ses objectifs, soit réduire la part modale de l'automobile au profit de modes de transport plus durables.

La pertinence d'une approche différenciée par milieux

Tel que soutenu par les analyses du cahier technique sur la mobilité, la réponse à la demande prévisible en transport ainsi que le maintien et l'amélioration de l'offre existante devront être modulés selon les différentes parties du territoire. De fait, l'attrait des divers modes de transport est variable selon la distance parcourue et selon les lieux d'origine et de destination.

Ainsi, une approche unique pour l'ensemble de l'agglomération ne serait pas propice à favoriser l'atteinte des cibles fixées au Plan de mobilité durable, puisque les comportements de mobilité sont nettement différents d'un quartier à l'autre ou d'une destination à l'autre. Les gains de part modale pour le transport actif pourront se faire principalement à l'échelle du quartier, si l'on assure une meilleure connexion entre les milieux résidentiels et les noyaux de quartier. Les gains pour le transport en commun se feront quant à eux davantage à l'échelle de l'agglomération, si l'on garantit une connexion entre les milieux de vie les plus denses et les pôles d'emploi majeurs et autres générateurs de déplacements.

C'est pour ces raisons que les objectifs spécifiques et les pistes d'action proposés par le SAD préconisent une approche différenciée par milieux pour tout ce qui relève de la planification du transport terrestre des personnes.



Carte 8

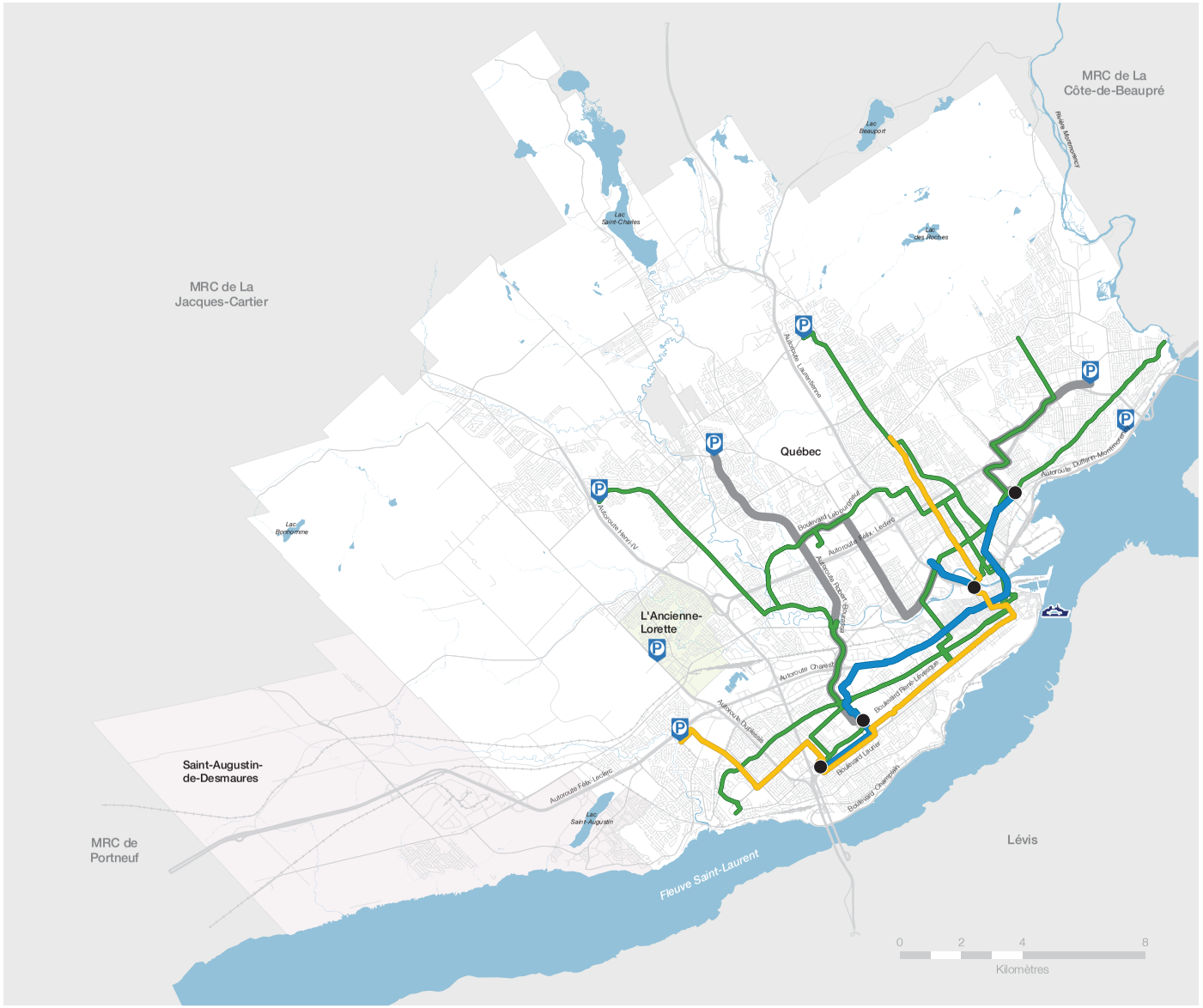
Réseau cyclable

- La Route verte
- Réseau cyclable
- Réseau cyclable projeté

Sources :
Ville de Québec, 2019
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures, 2019

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 9

Réseau structurant de transport en commun projeté

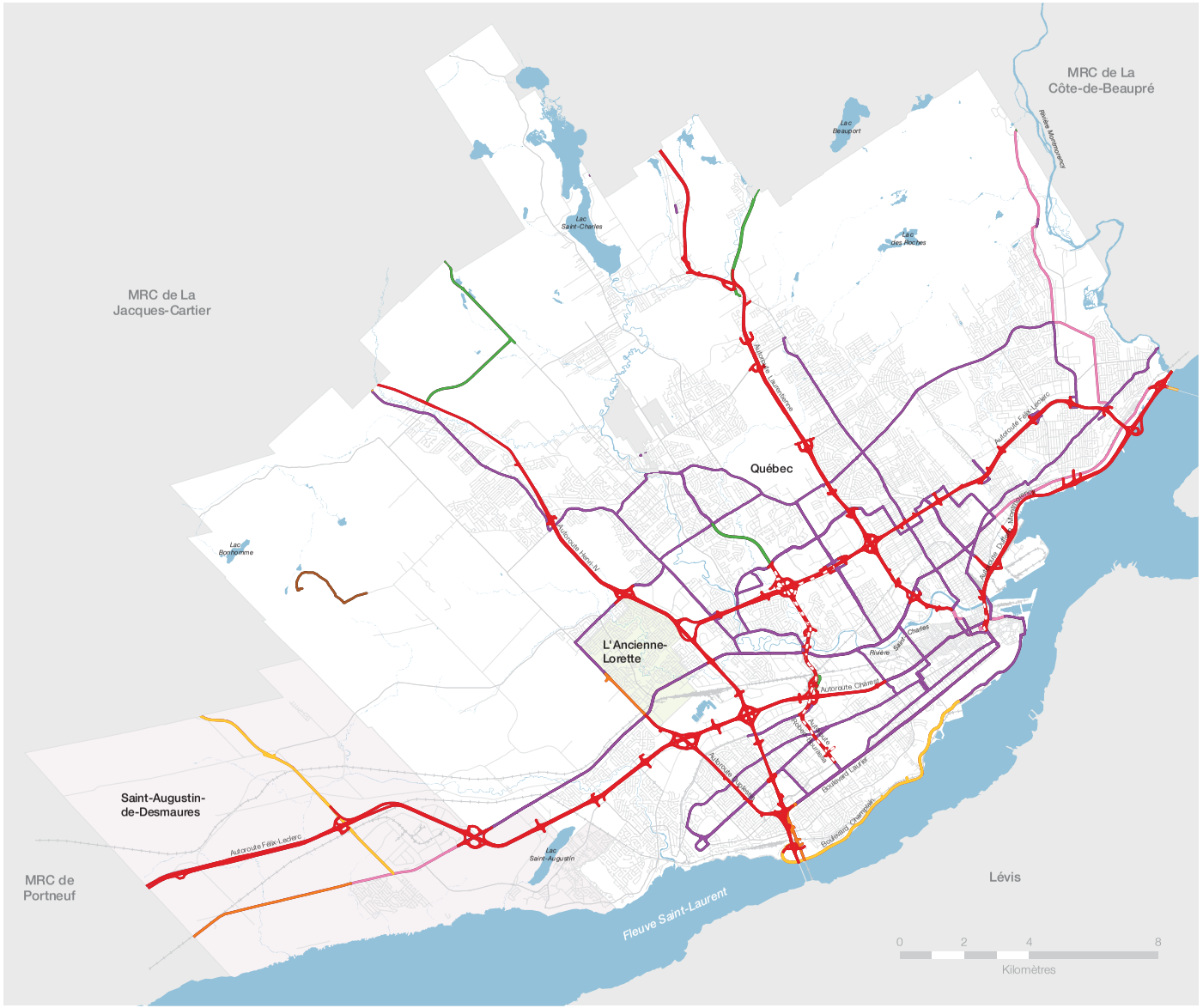
- Gare fluviale
- Pôle d'échanges
- Stationnement incitatif régional
- Tramway
- Trambus
- Infrastructure dédiée
- Métrobus

Sources :
Réseau de transport de la Capitale, 2018
Communauté métropolitaine de Québec, 2011

Note :
Le réseau structurant de transport en commun est représenté tel qu'annoncé le 16 mars 2018

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique



Carte 10

Réseau autoroutier et routier

Réseau sous la responsabilité du MTMDET

- Autoroute
- Autoroute avec voies réservées
- Nationale
- Régionale
- Collectrice
- Accès ressources

Réseau sous la responsabilité de l'agglomération

- Artère

Réseau sous la responsabilité de la municipalité locale

- Artère

Sources :
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2016, 2017
Ville de Québec, 2016
Communauté métropolitaine de Québec, 2011

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Simulation, réaménagement de la route de l'Église

Objectifs spécifiques :

- Poursuivre la mise en œuvre du Plan de mobilité durable.
- Augmenter la performance du système de transport par la mise en place de meilleures conditions permettant la réduction des temps de déplacement des usagers de la route.
- Assurer la connectivité entre les différents secteurs de l'agglomération par une variété de modes de transport (actif, en commun, automobile).
- Favoriser l'accessibilité des personnes de toutes conditions aux services de transport en commun, aux liens piétonniers et aux lieux publics.

Ce que le Schéma prévoit :

Sur l'ensemble du territoire :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Mettre en place un réseau structurant de transport en commun et consolider la desserte en transport en commun sur des axes susceptibles de générer une hausse de l'utilisation des services du RTC;
  - Autoriser les plus fortes densités résidentielles, commerciales et d'administration et services dans les secteurs les mieux desservis par le transport en commun.

- Les municipalités appuieront, avec leurs partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Favoriser l'accessibilité du réseau cyclable et élaborer, en concertation, des plans de développement de leur réseau respectif;
  - Faciliter la mise en place des mesures favorables au covoiturage, à l'autopartage et à l'automobile en libre-service;
  - Mettre en place une politique de gestion de l'offre de stationnement dans un objectif de mobilité durable, afin de réduire la présence de stationnements de surface en milieu urbain, plus particulièrement dans les milieux bien desservis par le transport en commun;
  - Poursuivre le déploiement de mesures permettant d'assurer l'accessibilité universelle des infrastructures et aménagements publics et privés;
  - Élaborer des stratégies d'aménagement et de développement des milieux de vie cohérentes au regard des axes structurants de transport en commun du RTC.
- Dans leur réglementation d'urbanisme, les municipalités de l'agglomération de Québec devront prévoir des dispositions visant à favoriser une intégration harmonieuse entre le réseau structurant de transport en commun et le développement urbain à ses abords. De telles dispositions pourront notamment porter sur l'établissement de marges de recul suffisantes le long du parcours du réseau structurant de transport en commun, afin de faciliter son insertion dans la trame urbaine.

Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Proposer, pour le secteur de la tête des ponts, un cadre de planification urbaine cohérent au regard de l'approche conceptuelle proposée dans le Schéma directeur de l'entrée sud de la capitale nationale élaboré par le MTMDET, la Commission de la capitale nationale du Québec et la Ville de Québec;
  - Favoriser l'implantation de pôles d'échanges de transport en commun et de parcs de stationnement incitatifs performants arrimés au réseau structurant de transport en commun;
  - Consolider la desserte en transport en commun de la gare fluviale de Québec.
- Les municipalités appuieront, avec leurs partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Développer et consolider les liens piétonniers et cyclables donnant accès aux pôles et permettant de s'y déplacer;
  - Accroître l'implantation de mesures préférentielles pour autobus, notamment des feux prioritaires ou des voies réservées, lorsque l'emprise routière le permet.

Dans les milieux urbains :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre de la stratégie suivante :
  - Faciliter l'implantation de parcs de stationnement incitatifs arrimés au réseau structurant de transport en commun.
- Les municipalités appuieront, avec leurs partenaires, la mise en œuvre de la stratégie suivante :
  - Développer et consolider les liens piétonniers et cyclables vers les concentrations commerciales de quartier, les arrêts de transport en commun ainsi que les écoles primaires et secondaires.

Dans les milieux spécialisés (notamment les espaces industriels et commerciaux) :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre de la stratégie suivante :
  - Rendre les milieux spécialisés plus accessibles en transport en commun.
- Les municipalités appuieront, avec leurs partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Développer et consolider les liens piétonniers et cyclables donnant accès à ces milieux spécialisés;
  - Favoriser la création de liens piétons sécuritaires entre les stationnements et les établissements.

Dans les milieux naturels et agricoles :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre de la stratégie suivante :
  - Développer des infrastructures cyclables à vocation récréative et appuyer la stratégie marketing de l'Office du tourisme de Québec à l'égard de la pratique du vélo de montagne.

Jardin Jean-Paul-L'Allier, secteur de Saint-Roch

4.3.4 Le transport interurbain des personnes

L'agglomération de Québec reçoit chaque année des millions de visiteurs en raison des attraits touristiques et des occasions d'affaires qu'elle recèle. Elle compte donc sur plusieurs équipements de transport interurbain aérien, fluvial, routier et ferroviaire, illustrés à la carte 11.

En 2012, 77,5 % des visiteurs ont utilisé une automobile pour se rendre dans la région de Québec, 6,8 % se sont déplacés en autobus, 4,0 % en avion, 1,9 % en train et 1,7 % en bateau[20].

Les résidants et les travailleurs de l'agglomération de Québec effectuent également de nombreux déplacements interurbains chaque année, tant pour leurs loisirs que par affaires.

Afin de faciliter l'accueil des visiteurs et la mobilité interurbaine des résidants, il est important, d'une part, de maintenir sur le territoire des infrastructures d'accueil performantes. D'autre part, ces infrastructures d'accueil doivent être arrimées aux principaux pôles de l'agglomération par une desserte en transport adéquate et diversifiée.

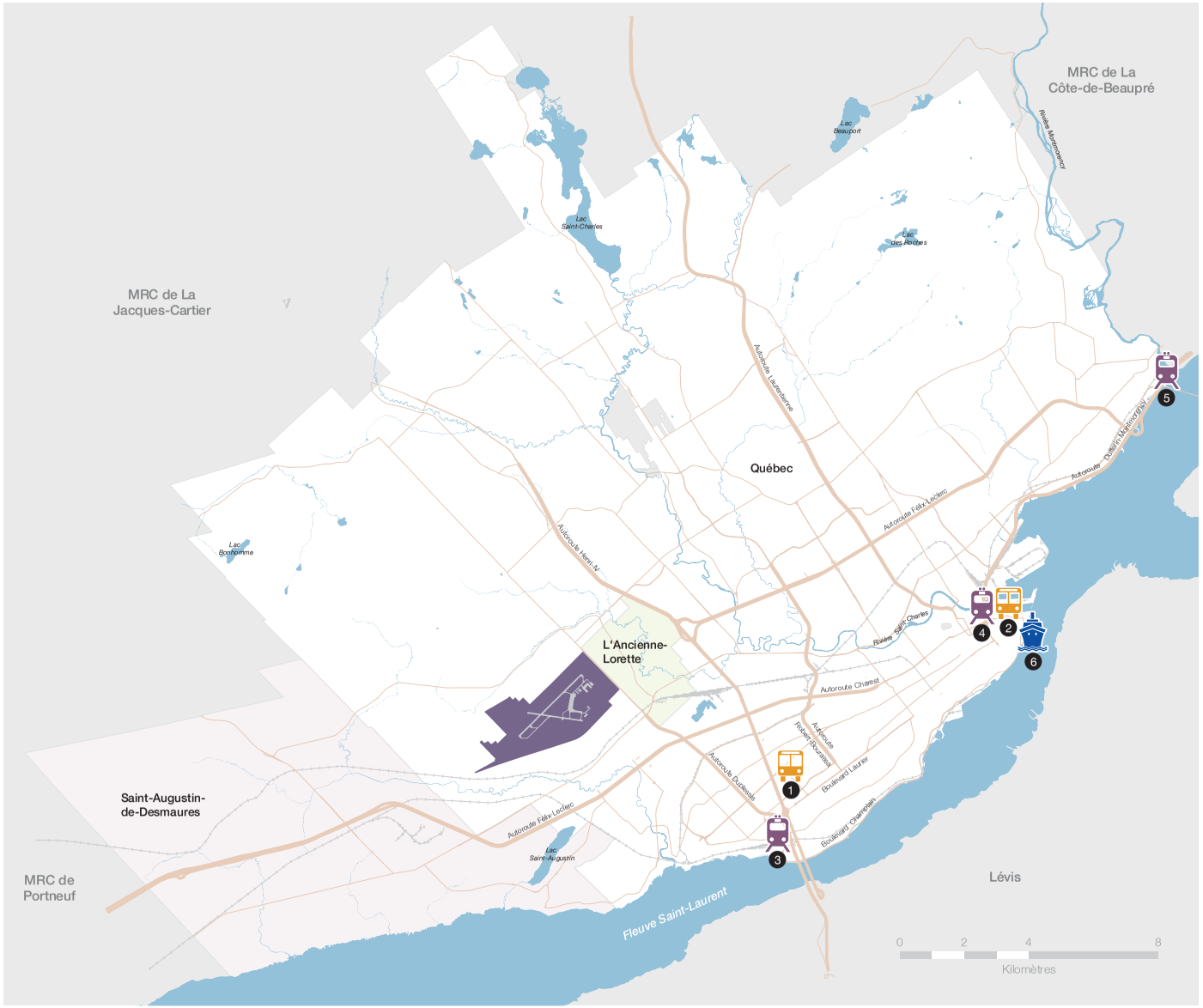
Objectifs spécifiques :

- Desservir les équipements de transport interurbain par une variété de modes de transport urbain.
- Maintenir la place de Québec dans les circuits de croisières de plaisance.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Favoriser des aménagements de qualité le long du parcours d'acheminement à l'aéroport international Jean-Lesage par la route de l'Aéroport, à partir de l'autoroute Duplessis;
  - Consolider la desserte en transport en commun des gares de trains de passagers et d'autocars, ainsi que de l'aéroport international Jean-Lesage;
  - Moderniser les infrastructures d'accueil de calibre international pour les croisiéristes.

Note : **20.** Source : Office du tourisme de Québec, bilan 2015.



Carte 11

Équipements de transport interurbain

Zone aéroportuaire

Gare d'autobus et d'autocars

1. Gare d'autocars de Sainte-Foy
2. Gare du Palais

Gare de trains de passagers

3. Gare de Sainte-Foy
4. Gare du Palais
5. Gare du Parc de la Chute-Montmorency

Terminal de croisières

6. Le Terminal du Port de Québec

Sources :
Communauté métropolitaine de Québec, 2011
Train de Charlevoix, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.3.5 Le transport des marchandises

La position géographique de l'agglomération de Québec lui confère un rôle économique important dans le transport des marchandises. On y trouve donc plusieurs équipements et infrastructures adaptés.

D'abord, le port de Québec joue un rôle de premier plan dans cette importante activité économique. Le port de Québec fait partie de la Porte continentale Ontario-Québec, et en 2015, 21 millions de tonnes de marchandises y ont été transbordées[21]. Le port de Québec présente un potentiel de développement considérable en raison de sa localisation stratégique au sein du continent nord-américain en aval du Saint-Laurent. D'ailleurs, le Port de Québec souhaite procéder à l'agrandissement de ses infrastructures afin de consolider ses activités. Dans une moindre mesure, l'aéroport international Jean-Lesage est un nœud d'échanges pour des matériaux et des marchandises qui transitent entre les différentes régions du Québec.

Finalement, le camionnage et le transport ferroviaire sont des modes de transport de marchandises privilégiés pour les matériaux transbordés au port ou à l'aéroport ainsi que pour le transport terrestre.

Les cartes 12 et 13 illustrent les infrastructures et les réseaux de transport de marchandises de l'agglomération.

Le rôle stratégique de l'agglomération dans le transport des marchandises se confirme d'autant plus dans un contexte où les ressources naturelles du nord et de l'est du Québec sont de plus en plus exploitées. En cohérence avec la Porte continentale Ontario-Québec et la Stratégie maritime du gouvernement du Québec, ce rôle tendra à se développer au cours des prochaines années. L'Agglomération de Québec souhaite miser sur cet atout pour développer cette économie, tout en favorisant la cohabitation harmonieuse entre les équipements de transport et les milieux de vie.

Objectifs spécifiques :

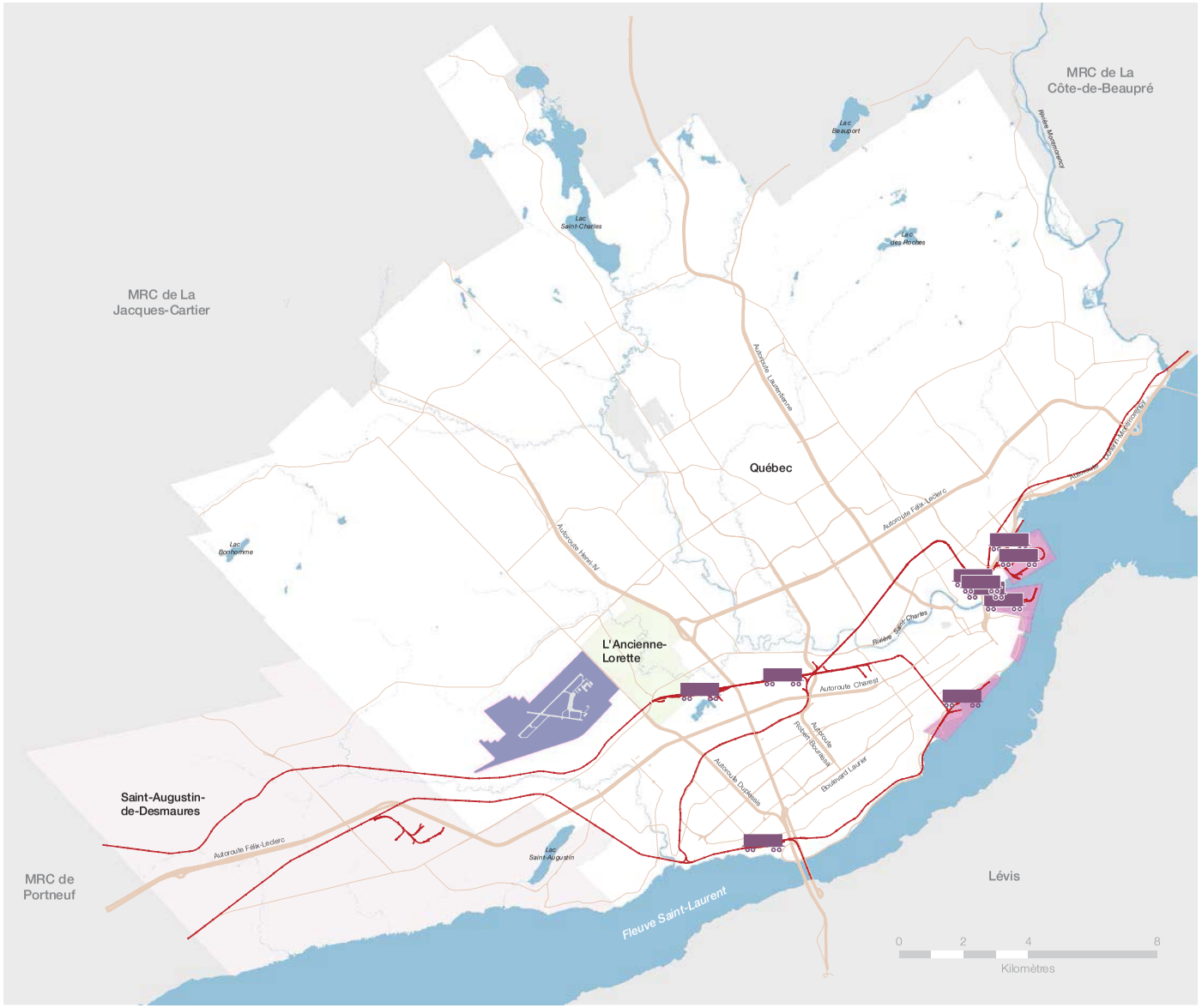
- Maintenir des corridors de transport des marchandises efficaces, compétitifs et sécuritaires.
- Favoriser l'accessibilité au port de Québec, à l'aéroport international Jean-Lesage et aux espaces industriels et commerciaux.
- Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les infrastructures de transport de marchandises et les secteurs d'activité humaine.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre des stratégies suivantes :
  - Contribuer au maintien des infrastructures portuaires, aéroportuaires et ferroviaires et, afin de favoriser la sécurité publique, collaborer avec les instances gouvernementales afin d'accroître la connaissance quant aux matières transportées;
  - Redéfinir un réseau de camionnage rapide, facilitant notamment l'accès au port de Québec et à l'aéroport international Jean-Lesage;
  - Favoriser la création d'espaces industriels et commerciaux accessibles et novateurs en matière de logistique du transport des marchandises;
  - Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les équipements de transport de marchandises et les zones sensibles du territoire, notamment en prévoyant des mesures de mitigation aux abords du réseau de camionnage et du réseau de transport ferroviaire, lorsque nécessaire;
  - Dans les limites des compétences municipales, mettre en place les mesures édictées par les autorités compétentes engagées dans la planification du développement des activités industrialo-portuaires[22];
  - Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des réseaux de transport des marchandises et leurs impacts sur les milieux de vie.

Notes : **21.** Source : Port de Québec, *Rapport annuel 2015*. **22.** Les autorités compétentes sont les suivantes : Gouvernement du Canada, Gouvernement du Québec, Administration portuaire de Québec, Comité local de la zone industrialo-portuaire (ZIP) Québec-Lévis, Table de concertation régionale de la zone de Québec (TCRQ) pour une gestion intégrée du Saint-Laurent, Comité de vigilance des activités portuaires (CVAP) et Comité de cohabitation Port-Communauté.

Bassin Louise, port de Québec



Carte 12

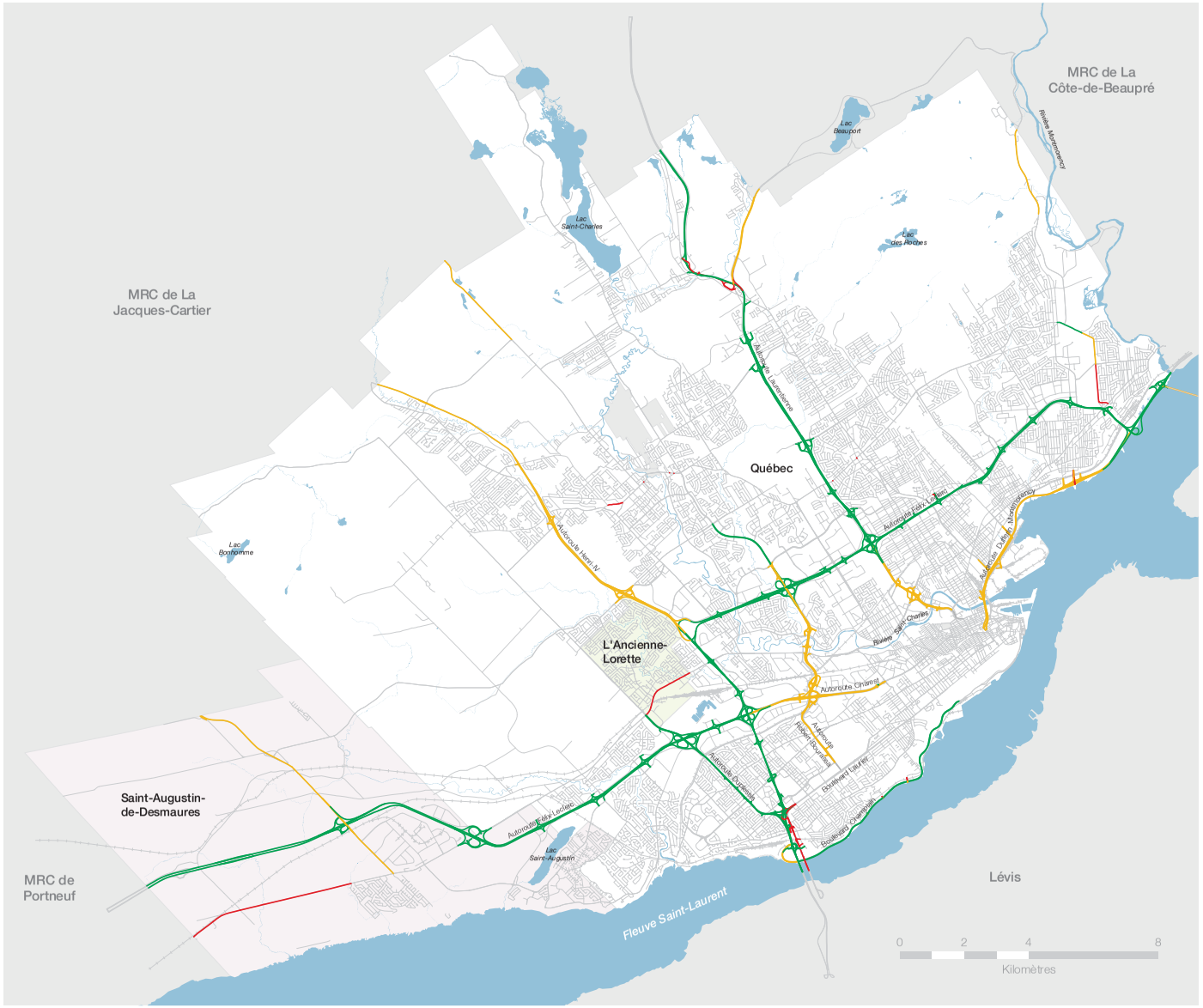
Infrastructures de transport aéroportuaire, portuaire et ferroviaire

- Gare de triage
- Réseau ferroviaire
- Zone aéroportuaire
- Zone portuaire

Sources :
Ville de Québec, 2013
Communauté métropolitaine de Québec, 2011

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 13

Réseau de camionnage supérieur

- Route interdite
- Route permise
- Route restreinte

Source : Ministère des Transports du Québec, 2011

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.3.6 Le transport motorisé à des fins récréatives

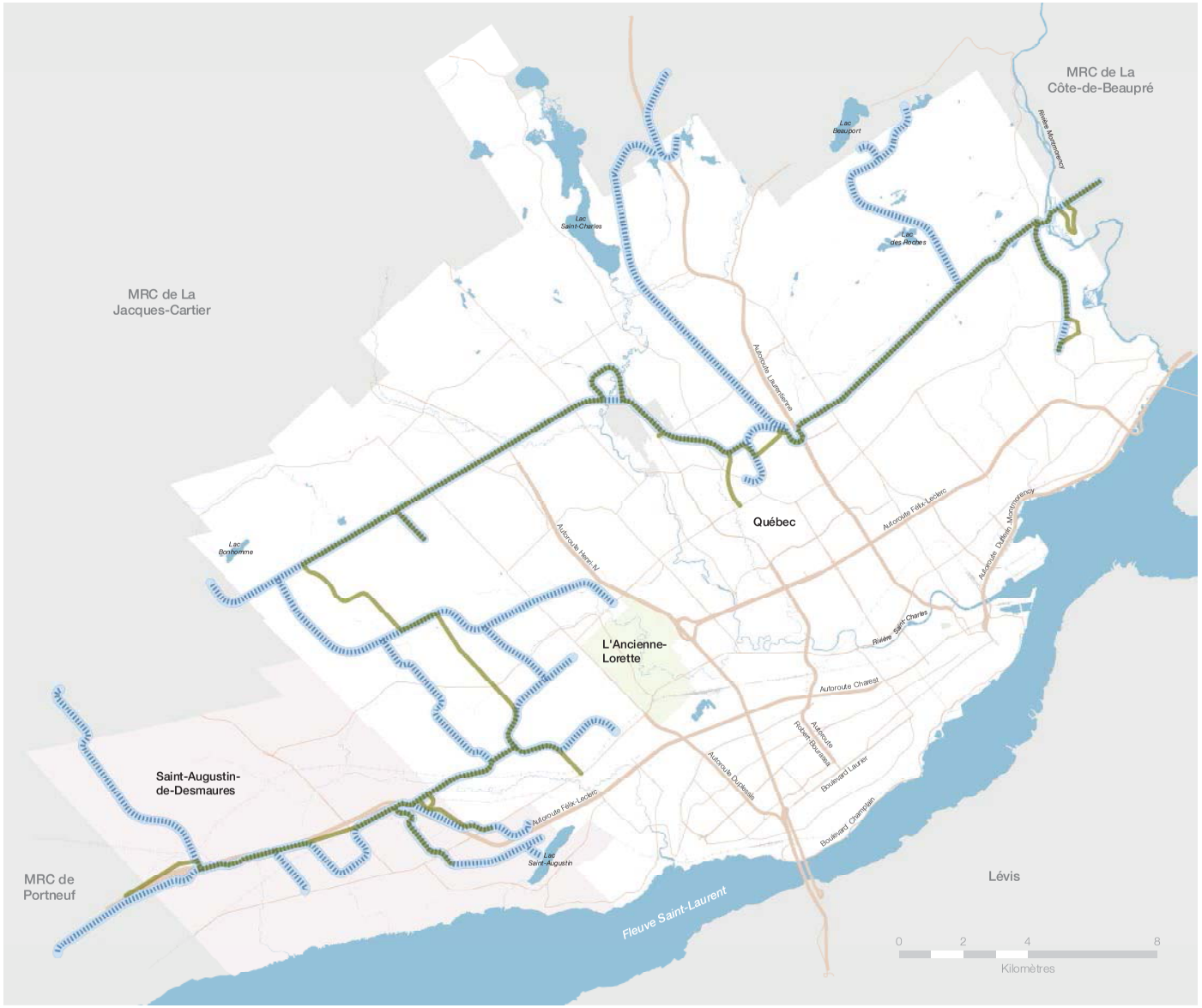
L'attractivité de Québec s'appuie également sur les activités de plein air auxquelles peuvent prendre part les visiteurs et les résidants. L'agglomération de Québec dispose de corridors et de pistes empruntés par des véhicules tout-terrain et des motoneiges, qu'il est souhaitable de préserver. Ces sentiers figurent sur la carte 14.

Objectif spécifique :

- Préserver le réseau de transport motorisé à des fins récréatives.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec appuiera, avec ses partenaires, la mise en œuvre de la stratégie suivante :
  - Soutenir les actions de l'Office du tourisme visant le maintien d'un réseau de transport motorisé à des fins récréatives adéquat.



Carte 14

Sentiers de motoneige et de VTT

Sentier de motoneige

Sentier de véhicule tout-terrain (VTT)

Sources :
Club Aventure Quad, 2013
Fédération des clubs de motoneigistes du Québec, 2017
Ville de Québec, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

Amphithéâtre multifonctionnel Centre Vidéotron

4.3.7 La localisation des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération et des équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires

La localisation et la desserte en transport de certains équipements peuvent nettement influer sur l'atteinte des cibles fixées en matière de mobilité durable, notamment pour ceux qui génèrent beaucoup de déplacements.

D'une part, l'agglomération dispose d'équipements spécialisés majeurs qui présentent des caractéristiques et des besoins spécifiques en matière de transport : le secteur ExpoCité, le campus de l'Université Laval, l'aéroport international Jean-Lesage et le port de Québec. Il est ainsi important de prévoir une desserte en transport qui soit cohérente au regard de leur spécificité.

D'autre part, certains équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires sont attractifs, notamment ceux qui offrent des services à la population. Les plus structurants sont les équipements de santé et de services sociaux, les équipements de culture, de sciences, de loisirs et de sport, ainsi que les équipements d'éducation et d'enseignement. Il en est de même des bureaux administratifs du gouvernement et de ses mandataires, qui emploient un grand nombre de personnes.

Ainsi, la planification de la localisation de ces équipements importants est primordiale afin de renforcer l'arrimage aménagement-transport recherché par l'Agglomération. Ceux qui génèrent beaucoup de déplacements doivent être situés aux endroits les mieux desservis par le transport en commun et les infrastructures de transport actif.
Les équipements qui offrent des services à la population doivent aussi être localisés à proximité des milieux de vie.

Finalement, d'autres équipements du gouvernement du Québec et du gouvernement du Canada présents sur le territoire de l'agglomération, notamment ceux de sécurité publique et de défense, sont importants, sans toutefois être structurants pour la mobilité des personnes. Le SAD n'émet pas de critères de localisation pour ces équipements.

Les cartes 15 à 18 localisent les équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires.

PEPS de l'Université Laval – Stade TELUS

Objectifs spécifiques :

- Donner un rôle de premier plan aux équipements spécialisés majeurs de l'agglomération de Québec afin de soutenir son développement et son rayonnement, soit le secteur ExpoCité, le campus de l'Université Laval, l'aéroport international Jean-Lesage et le port de Québec.
- Assurer l'accessibilité des équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires par différents modes de transport.
- Localiser les futurs équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires aux endroits les mieux desservis par le transport en commun.

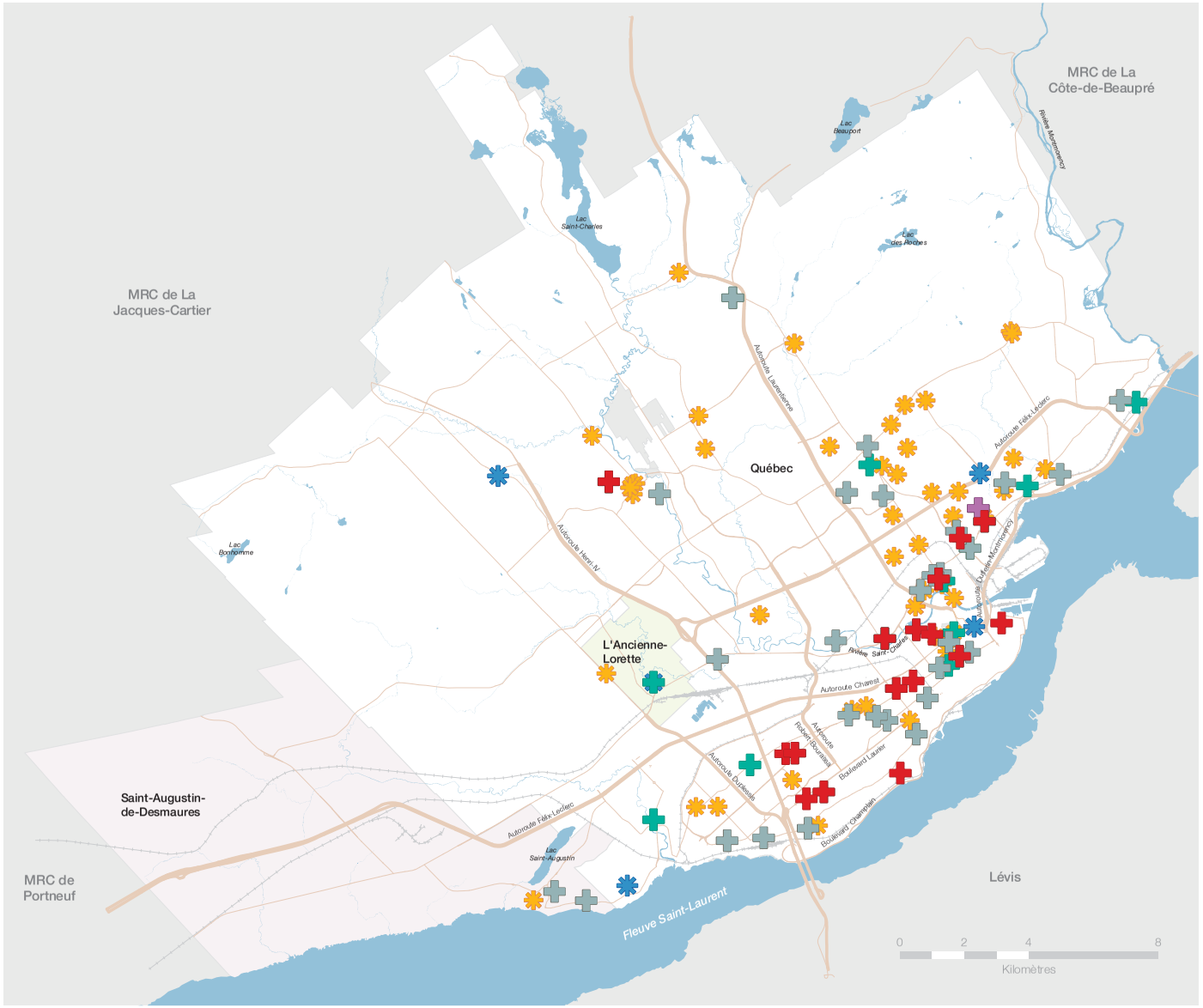
Ce que le Schéma prévoit :

- Au chapitre 5, le SAD prévoit une grande affectation du territoire spécifique pour chacun des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération (ExpoCité, Université Laval, aéroport international Jean-Lesage et port de Québec).
- Dans les pistes d'action relatives à la planification du transport des personnes et des marchandises, le SAD émet des principes favorables à l'accessibilité et à la bonne desserte en transport des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération.
- Le SAD énonce des critères de localisation pour certains équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires ainsi que pour les bureaux administratifs. Ces critères s'appliquent aux nouveaux équipements qui seront implantés par le gouvernement du Québec, ses ministres et ses mandataires, par le gouvernement fédéral et par les commissions scolaires[23]. Ils s'appliquent aussi aux équipements privés de même nature, notamment en ce qui concerne les établissements d'enseignement privés.

Tableau 10 / Critères de localisation des équipements majeurs du gouvernement du Québec et de ses mandataires

Type d'équipement important	Critères de localisation
Centre hospitalier de soins généraux et de soins psychiatriques, ce qui exclut un centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)	• Être situé dans la grande affectation du territoire Centre-ville, Pôle urbain régional ou Corridor structurant • Être accessible en transport actif et en transport en commun
Équipement de culture, de sciences, de loisirs et de sport, d'éducation et d'enseignement, à l'exception des écoles primaires et secondaires	• Être situé près des équipements de même nature (ex. : bibliothèque, centre communautaire) et des commerces de proximité • Être accessible en transport actif et en transport en commun
Bureau administratif (gouvernement, mandataires et commissions scolaires)	• De manière prioritaire, être situé sur la colline Parlementaire afin d'y maintenir la représentation de l'État, conformément au statut de capitale nationale du Québec; sinon, être situé dans la grande affectation du territoire Centre-ville, Pôle urbain régional ou Corridor structurant • Être accessible en transport actif et en transport en commun

Note : **23.** Conformément à l'article 150 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, lorsque le gouvernement, ses ministres ou ses mandataires implantent un équipement sur le territoire de l'agglomération, cette intervention doit être conforme au SAD. C'est pourquoi l'Agglomération énonce les localisations qu'elle privilégie pour les futurs équipements de services à la population qui seront implantés dans l'agglomération, ainsi que pour les futurs locaux administratifs qui seront occupés.



Carte 15

Équipements de santé et de services sociaux

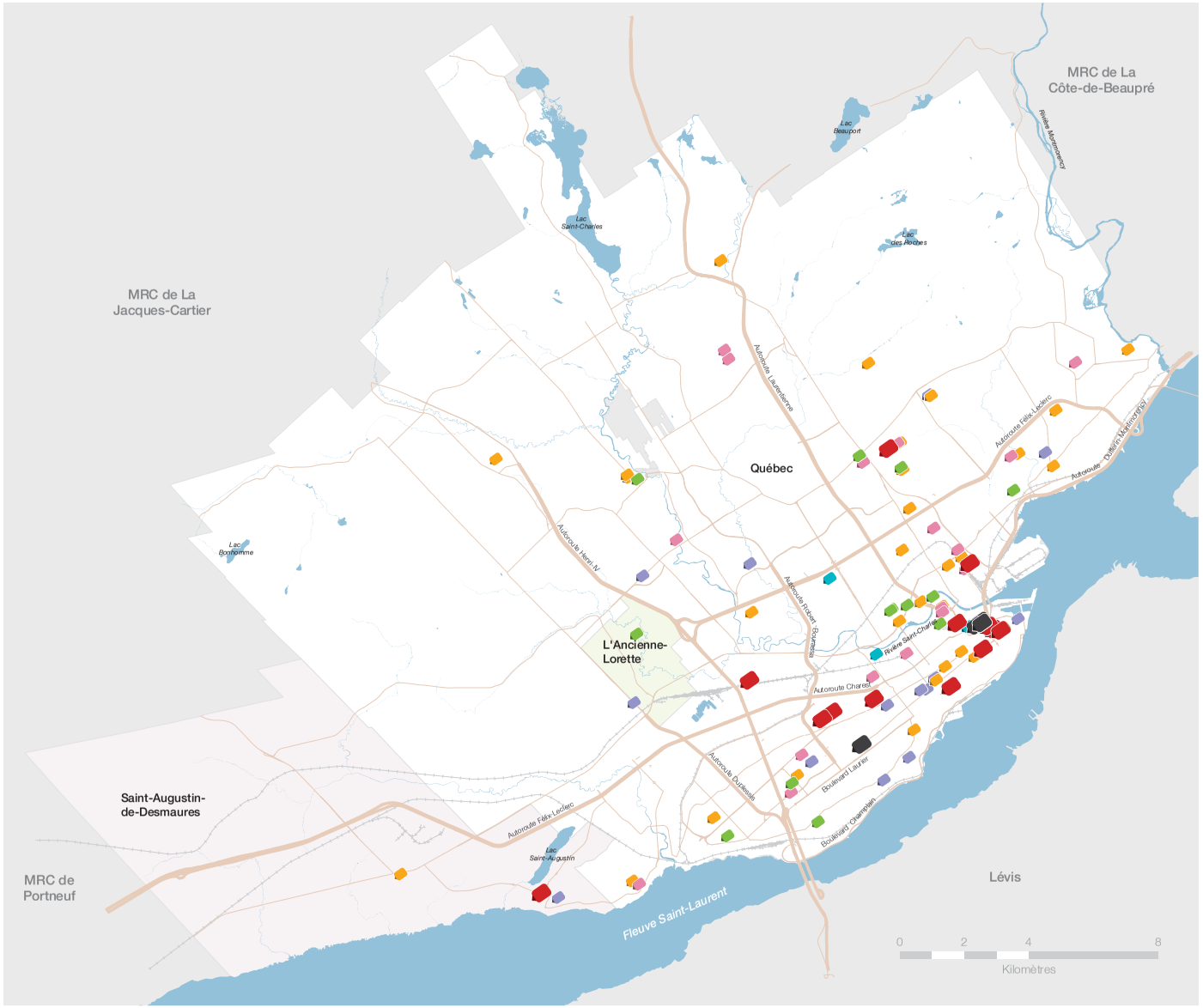
- Centre hospitalier - Soins généraux
- Centre hospitalier - Soins psychiatriques
- Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)
- Centre local de services communautaires (CLSC)
- Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse (CPEJ)
- Centre de réadaptation

Source : Ministère de la Santé et des Services sociaux, 2014

Note :
La liste des éléments représentés sur cette carte est présentée à l'annexe 3.

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 16

Équipements d'éducation et d'enseignement

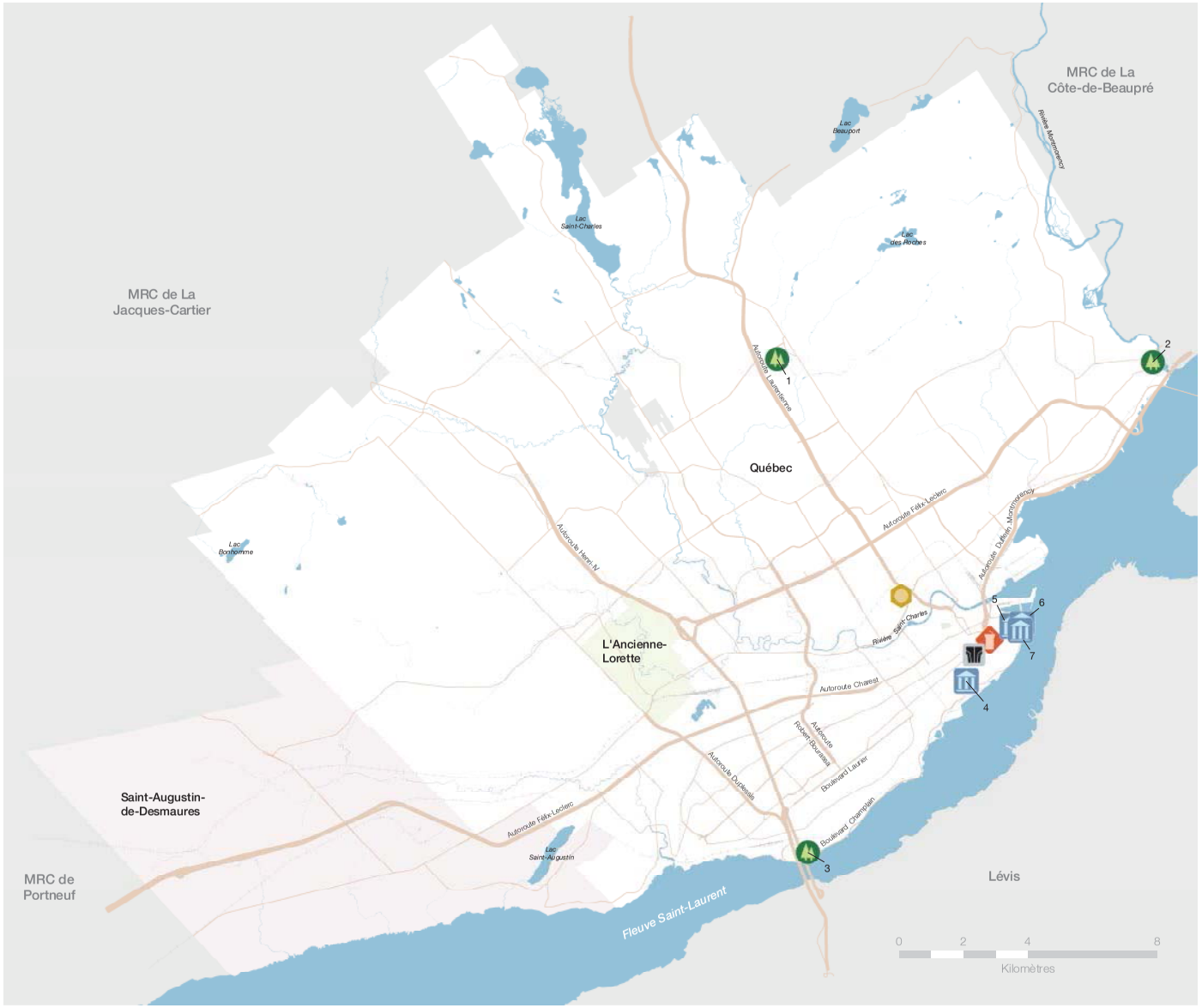
- Université
- Centre de formation collégiale
- Centre de formation des adultes public
- Centre de formation professionnelle public
- Centre de formation professionnelle privé
- École secondaire publique
- École secondaire privée

Source: Ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur, 2014

Note :
La liste des éléments représentés sur cette carte est présentée à l'annexe 4.

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 17

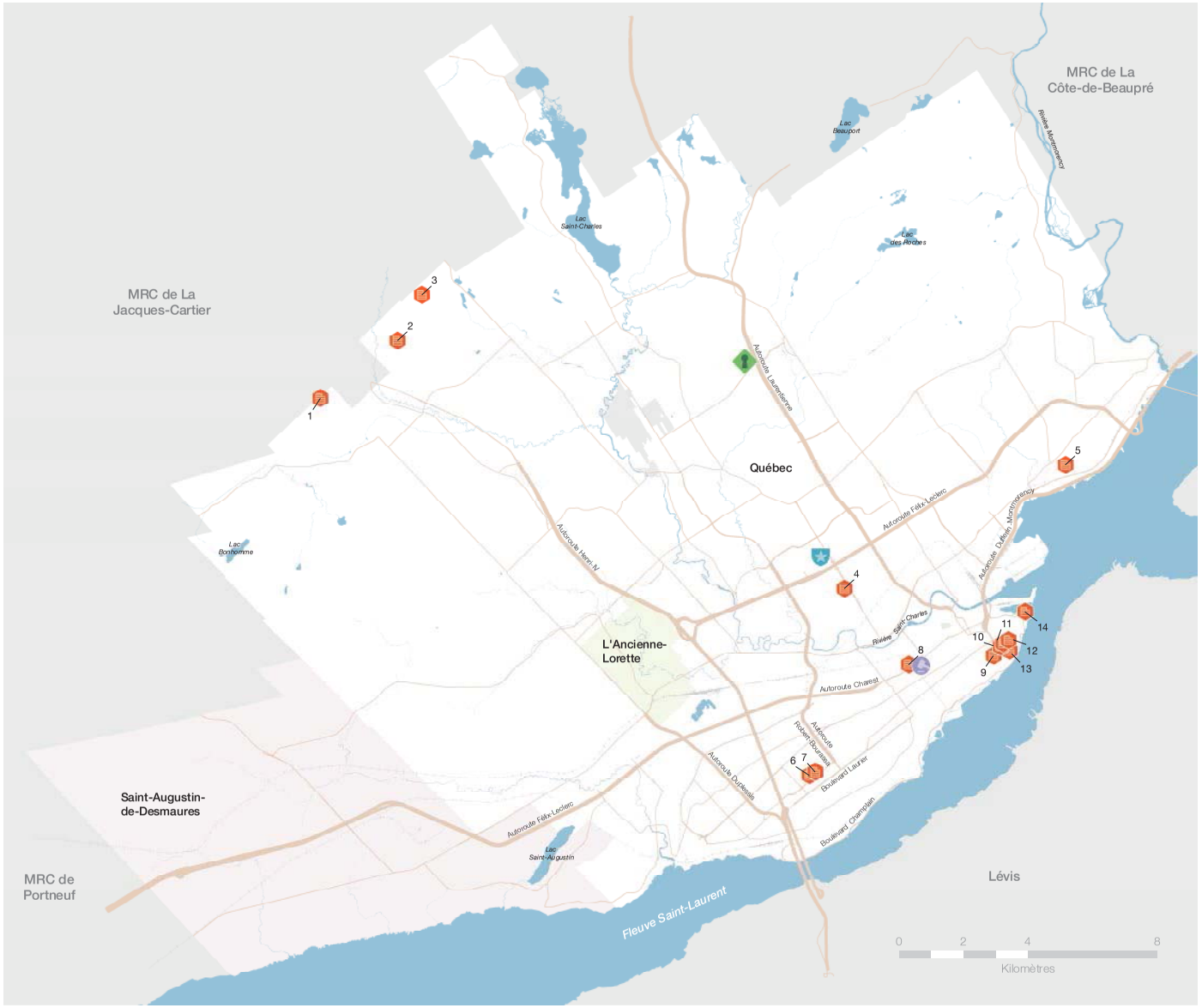
Équipements de culture, de loisirs et de sport

- Centre des congrès de Québec
- Équipements de la Société des établissements de plein air du Québec (SEPAQ)
  - 1 - Ancien jardin zoologique du Québec
  - 2 - Parc de la Chute-Montmorency
  - 3 - Aquarium du Québec
- Grand Théâtre de Québec
- Salon de jeux de Québec
- Musée national
  - 4 - Musée national des beaux-arts du Québec
  - 5 - Musée de l'Amérique francophone
  - 6 - Musée de la civilisation
  - 7 - Musée de la Place-Royale

Source :
Ministère de la Culture et des Communications, 2014
Office du tourisme de Québec, 2014
Ville de Québec, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique



Carte 18

Équipements de sécurité publique

- Poste de la Sûreté du Québec
- Centre de détention de Québec
- Service correctionnel du Canada
- Propriété de la Défense nationale
  - 1 - 2500, boulevard Pie-XI Nord
  - 2 - 2459, boulevard Pie-XI Nord
  - 3 - boulevard Valcartier
  - 4 - 835, boulevard Pierre-Bertrand
  - 5 - 101, rue du Manège
  - 6 - 2696, boulevard Hochelaga
  - 7 - 2630, boulevard Hochelaga
  - 8 - 1020, rue Vincent-Massey
  - 9 - 805, avenue Wilfrid-Laurier
  - 10 - 3, côte de la Citadelle
  - 11 - 87, rue Saint-Louis
  - 12 - 57, rue Saint-Louis
  - 13 - 1, côte de la Citadelle
  - 14 - 144, rue Dalhousie

Sources :
Armée canadienne, 2014
Ministère de la Sécurité publique, 2014
Sûreté du Québec, 2014
Ville de Québec, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Inukshuk, hôtel du Parlement

4.4 Capitale durable : valoriser et préserver le patrimoine et les milieux d'intérêt

Le Schéma d'aménagement et de développement protège et met en valeur le caractère patrimonial et écologique des milieux d'intérêt à l'échelle de l'agglomération de Québec

L'agglomération de Québec possède un patrimoine riche, immense et diversifié. Le secteur du Vieux-Québec, inscrit sur la Liste du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 1985, est reconnu comme un exemple remarquable de ville coloniale fortifiée. Ce statut exceptionnel permet d'offrir une visibilité et un rayonnement international à ce berceau de la civilisation française, ce qui renforce le statut de la ville de Québec à titre de capitale nationale du Québec. Ce patrimoine constitue une image de marque distinctive ainsi qu'un produit d'appel recherché par bon nombre de touristes venant la visiter. Ce patrimoine se trouve également au cœur des milieux de vie et contribue à la qualité de vie de ses citoyens. Cette grande orientation d'aménagement et de développement se réfère à la notion de durabilité afin d'assurer la pérennité des milieux d'intérêt dans l'espace et dans le temps.

Les milieux d'intérêt identifiés peuvent être d'ordre historique, culturel (notamment patrimonial au sens de la Loi sur le patrimoine culturel), esthétique ou écologique. Un territoire d'intérêt peut référer à un immeuble, un ensemble d'immeubles ou un quartier présentant des caractéristiques qui leur confèrent un intérêt régional.

Les sites patrimoniaux désignés, déclarés ou cités en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel doivent être déterminés en tant que territoires d'intérêt. Il en est de même pour les espaces naturels bénéficiant d'un statut de protection attribué par le gouvernement du Québec en vertu d'une loi ou d'un règlement provincial. Leur identification doit répondre à des critères relatifs à leur représentativité de l'agglomération, à leur vulnérabilité, à leur valeur emblématique, leur rareté et à leur unicité.

L'identification de territoires d'intérêt au Schéma d'aménagement et de développement vise deux objectifs en matière d'aménagement :

- Préserver les territoires d'intérêt à titre de milieux sensibles et en tant que richesse collective
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt en tant qu'éléments structurants dans les milieux de vie existants et dans le cadre des projets de développement immobilier.

Place Royale

4.4.1 Les territoires d'intérêt historique et culturel

L'agglomération de Québec est reconnue internationalement pour son patrimoine bâti exceptionnel et identitaire. Ce patrimoine constitue l'héritage architectural des derniers siècles ayant façonné le paysage urbain des secteurs historiques de l'agglomération de Québec. Les territoires d'intérêt historique et culturel regroupent également des parcours fondateurs et des trames urbaines développées en fonction du parcellaire d'origine toujours perceptibles dans l'environnement urbain actuel.

Les territoires d'intérêt historique et culturel sont déterminés en fonction des critères qualitatifs suivants :

- Leur valeur patrimoniale;
- Leur valeur culturelle;
- Leur valeur architecturale;
- Leur caractère identitaire;
- Leur valeur historique;
- Leur rareté ou leur unicité;
- Leur valeur emblématique.

La carte 19 illustre les territoires d'intérêt historique et culturel bénéficiant d'un statut de protection en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel et sous juridiction fédérale situés sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Au départ, une liste importante d'éléments patrimoniaux (111 au total) doivent être reconduits au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec en tant que territoires d'intérêt historique et culturel afin de tenir compte du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMQ entré en vigueur le 15 juin 2012.

Le 19 octobre de la même année, la Loi sur le patrimoine culturel est entrée en vigueur. Cette loi est venue modifier l'ensemble du mode de classification des statuts de protection attribués aux différents éléments patrimoniaux sous juridiction municipale et provinciale. Ainsi, à la suite de l'analyse de cette nouvelle classification et de la consultation d'autres sources d'information, une liste bonifiée totalisant 215 éléments patrimoniaux a été dressée. Ces éléments seront reconnus en tant que territoires d'intérêt historique et culturel au Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel et des statuts de protection attribués par le gouvernement fédéral.

Le patrimoine archéologique demeure également une préoccupation en matière d'aménagement du territoire, lequel se rapporte davantage à des particularités locales. Dans ce contexte, les sites archéologiques et le potentiel archéologique seront pris en compte dans le cadre de l'élaboration des plans d'urbanisme des municipalités locales.

Tableau 11 / Territoires d'intérêt historique et culturel

Juridiction	Conformité en vertu du PMAD	Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Québec
Municipale	13[1]	13[2]
Provinciale	93[1]	108[2]
Fédérale	5	94[3]
Total	**111**	**215**

1. Éléments patrimoniaux identifiés en fonction de l'ancienne Loi sur les biens culturels.
2. Éléments patrimoniaux identifiés en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel.
3. Éléments patrimoniaux identifiés en vertu de l'Annuaire des désignations patrimoniales fédérales et du Répertoire canadien des lieux patrimoniaux de Parcs Canada (données à jour le 26 août 2014).

D'autres secteurs sont soumis à la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Le mandat général de la CUCQ consiste à contrôler le lotissement, l'implantation et l'architecture des constructions, l'aménagement des terrains et les travaux qui y sont reliés tout en tenant compte des objectifs et des critères édictés dans la règlementation municipale. Elle émet également ses recommandations à l'égard de la cohérence des interventions avec l'environnement bâti et naturel dans lesquel elles s'inscrivent.

Tableau 12 / Territoires d'intérêt historique et culturel sous la juridiction de la CUCQ

Statut de protection des éléments patrimoniaux	Nombre d'éléments
Sites patrimoniaux déclarés	4
Secteurs patrimoniaux classés	4
Aires de protection	7
Sites et immeubles patrimoniaux cités	13
Immeubles patrimoniaux cités	13
Total	**41**

Pour mieux encadrer les interventions architecturales et urbanistiques au sein des sites patrimoniaux présents sur son territoire, l'Agglomération de Québec prend également l'engagement de respecter le contenu des plans de conservation du ministère de la Culture et des Communications. Les orientations et les mesures qui y sont énoncées seront observées dans le cadre de l'élaboration des plans d'urbanisme, y compris les programmes particuliers d'urbanisme, s'il y a lieu. Un traitement réglementaire cohérent et adapté au milieu local sera par la suite mis en place par les municipalités concernées.

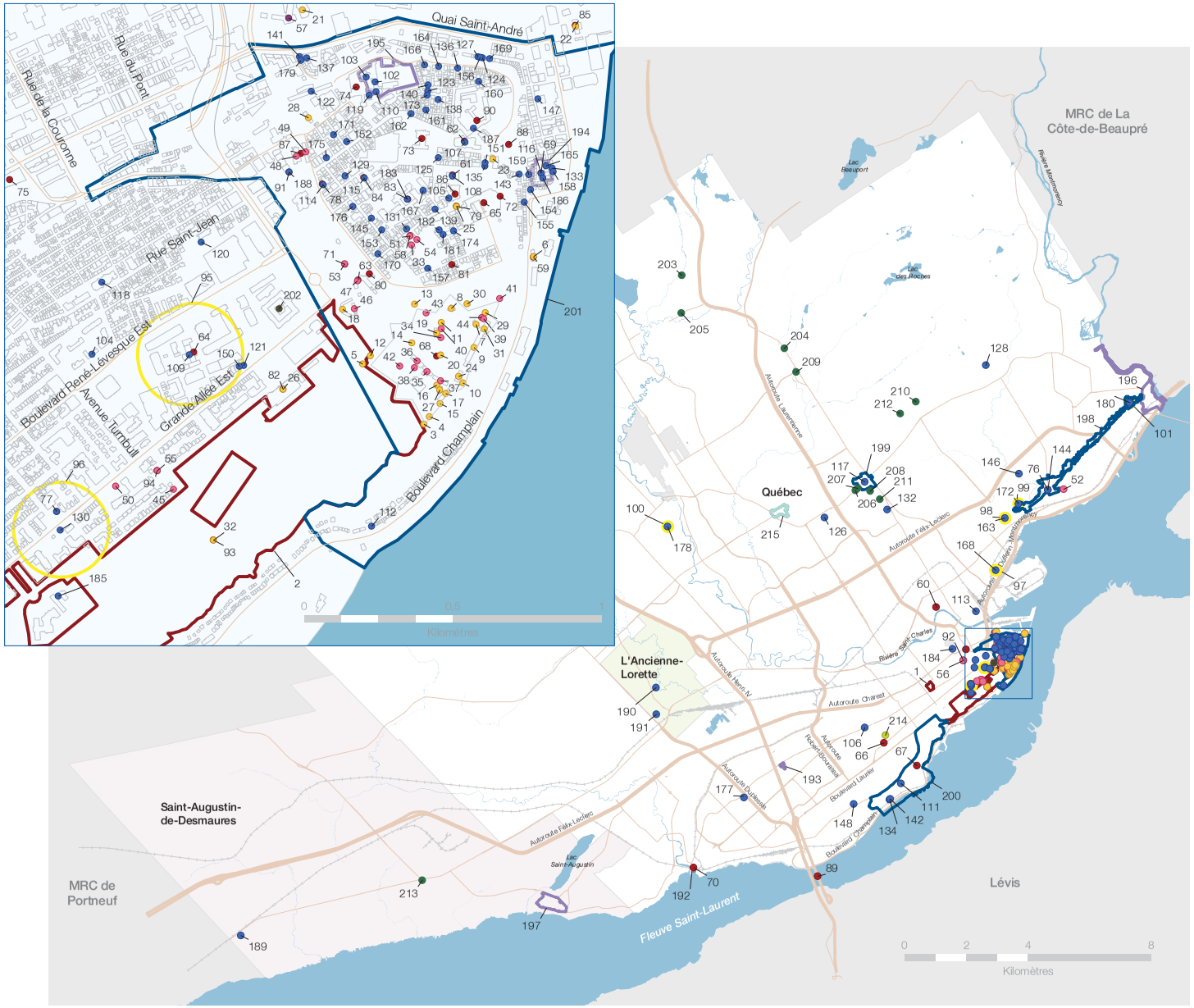
Les municipalités de l'agglomération de Québec peuvent identifier dans le cadre de leurs outils de planification locale, en plus des territoires d'intérêt historique et culturel identifiés au présent Schéma, d'autres milieux d'intérêt en fonction des critères qualitatifs énoncés dans la présente section.

Objectifs spécifiques :

- Protéger le caractère patrimonial des territoires d'intérêt historique et culturel.
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt historique et culturel afin de contribuer à la qualité de vie des citoyens ainsi qu'au renforcement du sentiment d'appartenance de la collectivité et pour préserver le caractère identitaire propre au territoire de l'agglomération.

Ce que le Schéma prévoit :

- Les municipalités de l'agglomération de Québec doivent proposer un cadre normatif ou des critères déterminés dans une règlementation sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de protéger les caractéristiques des milieux bâtis traditionnels et patrimoniaux sur leur territoire. Ce cadre normatif ou ces critères doivent minimalement porter sur les champs d'intervention suivants :
  - L'architecture et l'apparence extérieure des constructions jugées d'intérêt culturel ou patrimonial (au sens de la Loi sur le patrimoine culturel);
  - L'implantation et l'insertion des constructions contemporaines dans le bâti traditionnel;
  - L'affichage;
  - Les modes d'implantation, le lotissement et la préservation du parcellaire d'origine;
  - Le déplacement d'éléments ponctuels jugés d'intérêt historique ou culturel;
  - La conservation des caractéristiques traditionnelles des ensembles bâtis et de leur environnement urbain en général;
  - La conservation des caractéristiques propres aux axes anciens, aux parcours mères ou aux parcours fondateurs.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition des connaissances à l'égard des territoires d'intérêt historique et culturel afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur préservation et à leur mise en valeur.



Carte 19

Territoires d'intérêt historique et culturel

Juridiction fédérale (94)

- Lieu historique national du Canada (37)
- Gare ferroviaire patrimoniale du Canada (1)
- Édifice fédéral du patrimoine classé (30)
- Édifice fédéral du patrimoine reconnu (24)
- Champ de bataille national (2)

Juridiction provinciale (108)

- Immeuble patrimonial classé (90)
- Site patrimonial national (1)
- Aire de protection (7)
- Site patrimonial classé (6)
- Site patrimonial déclaré (4)

Juridiction municipale (13)

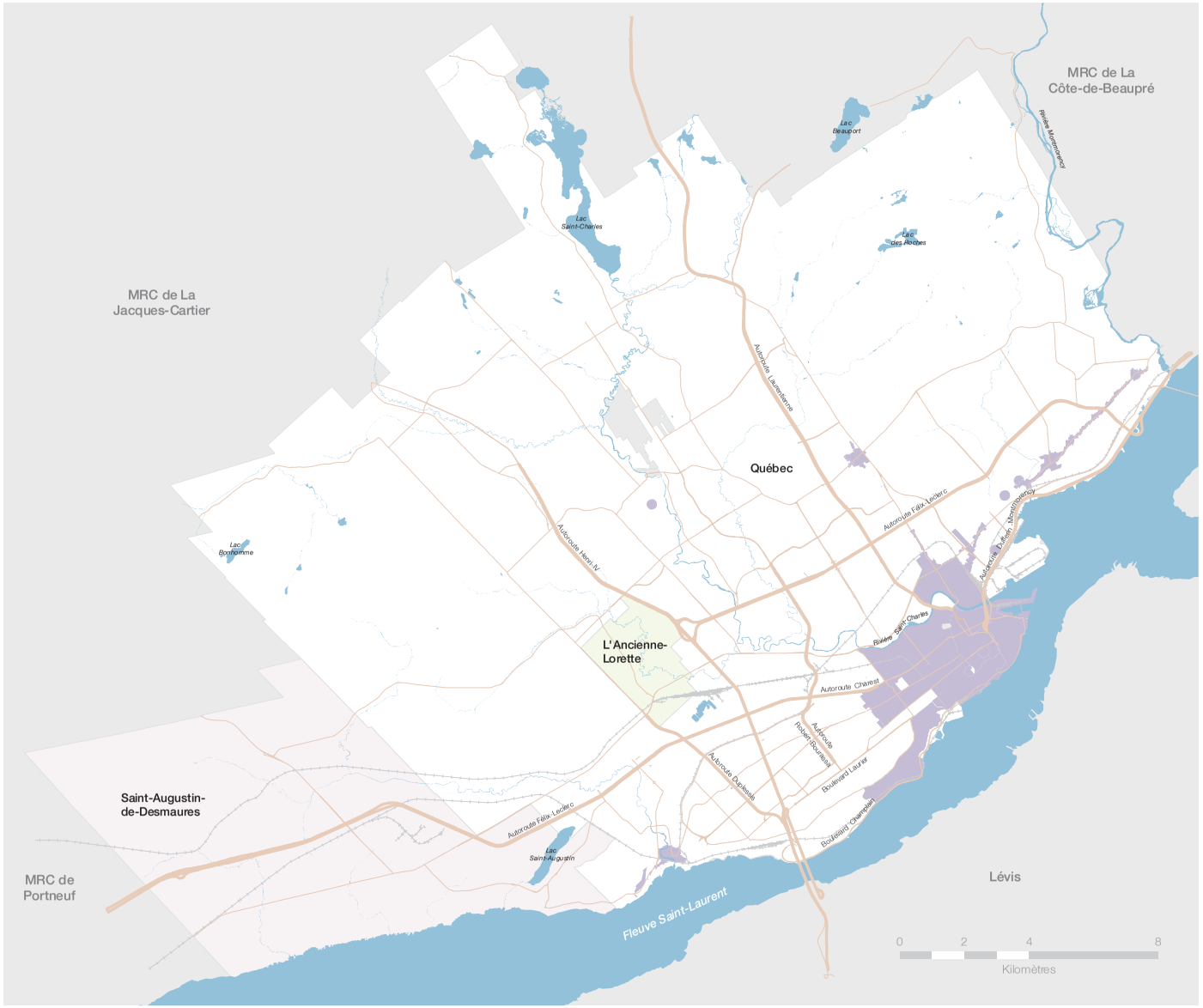
- Immeuble patrimonial cité (11)
- Site patrimonial cité (1)
- Site patrimonial cité (1)

Sources :
Ministère de la Culture et des Communications, Répertoire du patrimoine culturel du Québec, 2017, 2018
Parcs Canada, Annuaire des désignations patrimoniales fédérales, 2012, 2014
Ville de Québec, Données corporatives 2014

Note:
La liste des éléments représentés sur cette carte est présentée à l'annexe 5.

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 20

Territoires d'intérêt historique et culturel sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ)

Commission d'urbanisme

Source : Ville de Québec, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

4.4.2 Les territoires d'intérêt écologique et les corridors récréotouristiques

Le territoire de l'agglomération de Québec regorge de territoires d'intérêt écologique. En plus de leur valeur emblématique et récréative, certains milieux naturels ont une fonction utilitaire en tant qu'élément régulateur de l'environnement. Il peut s'agir d'ensembles forestiers qui contribuent à la lutte contre les îlots de chaleur ou de milieux humides qui permettent la filtration et la rétention de l'eau de façon naturelle. La méthodologie utilisée pour déterminer et identifier les territoires d'intérêt écologique de l'agglomération de Québec est présentée à l'annexe 6. La carte 21 identifie les territoires d'intérêt écologique sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Pas moins de 54 espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain doivent être reconduits au Schéma d'aménagement et de développement en tant que territoires d'intérêt écologique afin de tenir compte du PMAD de la CMQ entré en vigueur le 15 juin 2012. De ce nombre, 19 d'entre eux bénéficient d'un statut de protection en vertu d'une loi provinciale ou d'un statut de protection attribué par la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ).

Les milieux naturels et les équipements urbains retenus à titre de territoires d'intérêt écologique sont diversifiés et de fonctions multiples. Certains d'entre eux sont des milieux naturels sensibles et regroupent notamment des habitats d'espèces floristiques menacées ou vulnérables, des aires de concentration d'oiseaux aquatiques en bordure du fleuve Saint-Laurent, des réserves naturelles, des milieux humides et des ensembles forestiers représentatifs sur le plan de la biodiversité.

Plusieurs équipements urbains font également partie de cette liste pour leur apport récréatif et leur caractère régional. La promenade Samuel-De Champlain de même que le parc des Champs-de-Bataille font partie des espaces publics d'envergure régionale ou des grands équipements urbains méritant un statut particulier au Schéma d'aménagement et de développement. En effet, ces espaces aménagés offrent une expérience unique aux touristes et à la population de la grande région de Québec qui les fréquentent tant pour la pratique d'activités sportives que pour les activités en plein air pendant la période hivernale et estivale.

De nombreux parcs font également partie de cette liste, soit ceux dont le rayonnement et l'aire d'affluence attirent tant la population locale que celle venant des municipalités situées à proximité de l'agglomération de Québec. Enfin, certains équipements récréatifs font également partie des éléments retenus au Schéma d'aménagement et de développement, tels le corridor des Cheminots et le corridor du Littoral. Ils ont été identifiés à titre de corridors récréotouristiques, tout comme le littoral des rivières Beauport, du Cap Rouge, Montmorency, Saint-Charles, y compris la rivière du Berger, son principal tributaire, et Lorette. Ces cours d'eau sont des symboles identitaires au sein de l'agglomération de Québec et sont des éléments structurants pour l'organisation globale du territoire.

Le *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* (édition 2014)

Ce répertoire identifie 87 milieux naturels d'intérêt à l'échelle de la ville de Québec. Puisque l'échelle de planification du Schéma d'aménagement et de développement se réfère au territoire de l'agglomération de Québec, un exercice d'identification a été effectué en fonction des critères d'aménagement ciblés pour identifier et déterminer des milieux naturels d'intérêt à cette échelle de planification. Ainsi, après cet exercice de pondération, 51 milieux naturels d'intérêt identifiés au répertoire de la Ville de Québec ont été reconduits au Schéma d'aménagement et de développement. Le tableau suivant présente le bilan spécifique des milieux d'intérêt considéré pour le territoire de la Ville de Québec et les autres territoires d'intérêt écologique identifiés à l'échelle de l'agglomération de Québec.

Tableau 13 / *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* (édition 2014)

Adéquation avec le *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec*	Nombre de territoires d'intérêt écologique
Conformité au PMAD	31
Autres milieux naturels à l'échelle de l'agglomération n'étant pas en lien avec le PMAD de la CMQ, mais identifiés au *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec*	20
Total	**51**

Le cas particulier du lac Saint-Charles
Bien que le lac Saint-Charles ne soit pas identifié au PMAD de la CMQ en tant qu'espace naturel d'intérêt métropolitain, il a été jugé primordial de reconnaître le statut particulièrement sensible de ce secteur au Schéma d'aménagement et de développement. Puisque le lac Saint-Charles est identifié au *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* et qu'il constitue un élément important pour l'alimentation de la prise d'eau potable située dans la rivière Saint-Charles, il fait partie des territoires d'intérêt écologique identifiés au sein du territoire de l'agglomération de Québec.

Les territoires d'intérêt écologique et les corridors récréotouristiques, auxquels s'ajoutent des réseaux pour la pratique d'activités hivernales, constituent la toile de fond du réseau vert, bleu et blanc métropolitain sur le territoire de l'agglomération de Québec. Qui plus est, la totalité des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques identifiés au PMAD, pour l'agglomération de Québec, ont été reconduits au Schéma d'aménagement et de développement. Ils font d'ailleurs partie intégrante de ce vaste réseau métropolitain.

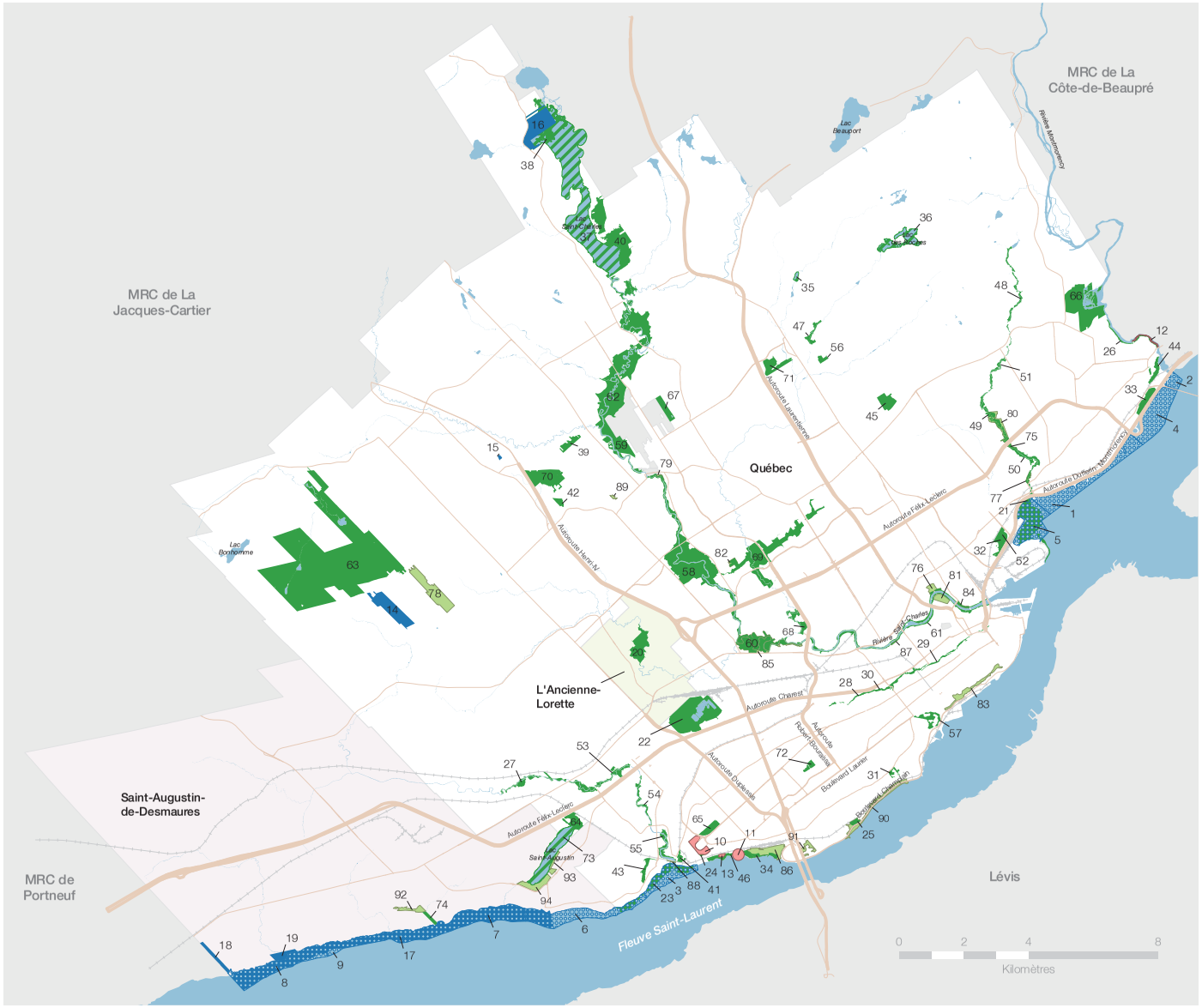
Les municipalités de l'agglomération de Québec peuvent identifier, dans le cadre de leurs outils de planification locale, en plus des territoires d'intérêt écologique identifiés au présent Schéma, d'autres milieux d'intérêt en fonction des critères qualitatifs énoncés dans la présente section.

Objectifs spécifiques :

- Protéger le caractère patrimonial des territoires d'intérêt écologique.
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt écologique afin de contribuer à la qualité de vie des citoyens ainsi qu'au renforcement du sentiment d'appartenance de la collectivité et pour préserver le caractère identitaire propre au territoire de l'agglomération.

Ce que le Schéma prévoit :

- Les municipalités de l'agglomération de Québec doivent proposer un cadre normatif afin de protéger adéquatement les territoires d'intérêt écologique sur leur territoire. Ce cadre normatif doit minimalement porter sur les champs d'intervention suivants :
  - La cohabitation et la compatibilité des usages en fonction de leur degré de sensibilité;
  - La nature ou le type de territoire d'intérêt écologique;
  - L'atténuation et la prévention de l'impact des activités humaines sur les territoires d'intérêt écologique.
- Les municipalités devront également considérer les grandes affectations du territoire attribuées aux différents territoires d'intérêt écologique identifiés au Schéma d'aménagement et de développement. Le cadre normatif proposé par les municipalités de même que le type de zonage à attribuer à ces milieux devront permettre leur protection et leur mise en valeur.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des territoires d'intérêt écologique afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur préservation et à leur mise en valeur et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.



Carte 21

Territoires d'intérêt écologique

Juridiction provinciale (19)

- Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable (1)
- Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (9)
- Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable (3)
- Réserve naturelle (6)

Juridiction municipale (75)

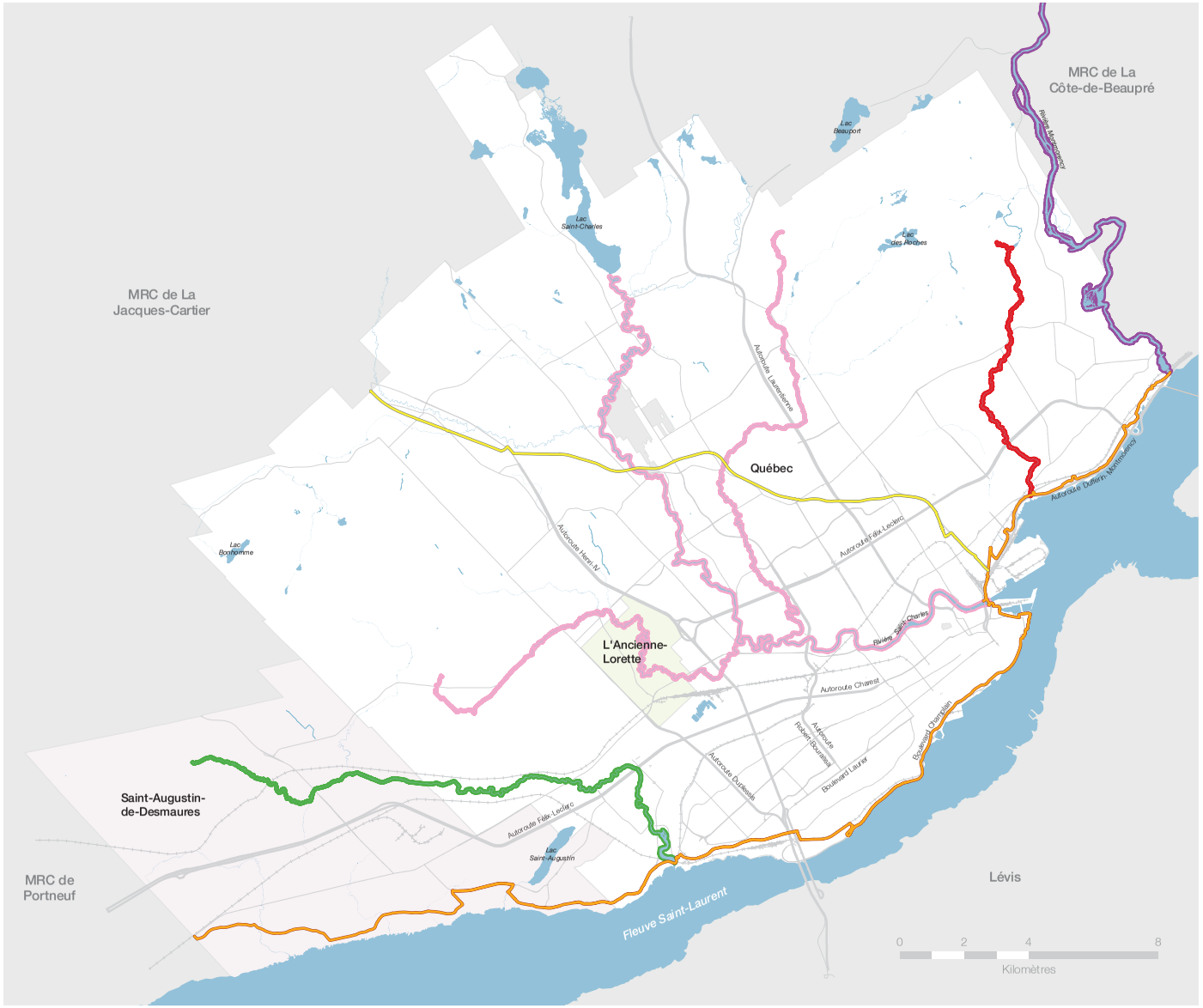
- Milieu naturel sur lac (4)
- Milieu naturel (51)
- Parc (20)

Sources :
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2014, 2015, 2018
Ministère des Ressources naturelles, 2011
Ville de Québec, 2017

Note :
La liste des éléments représentés sur cette carte est présentée à l'annexe 7.

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

Ville de Québec l'accent d'Amérique



Carte 22

Corridors récréotouristiques

- Corridor du Littoral
- Corridor des Cheminots
- Rivière Beauport
- Rivière du Cap Rouge
- Rivière Montmorency
- Rivières Saint-Charles, du Berger et Lorette

Source: Ville de Québec, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

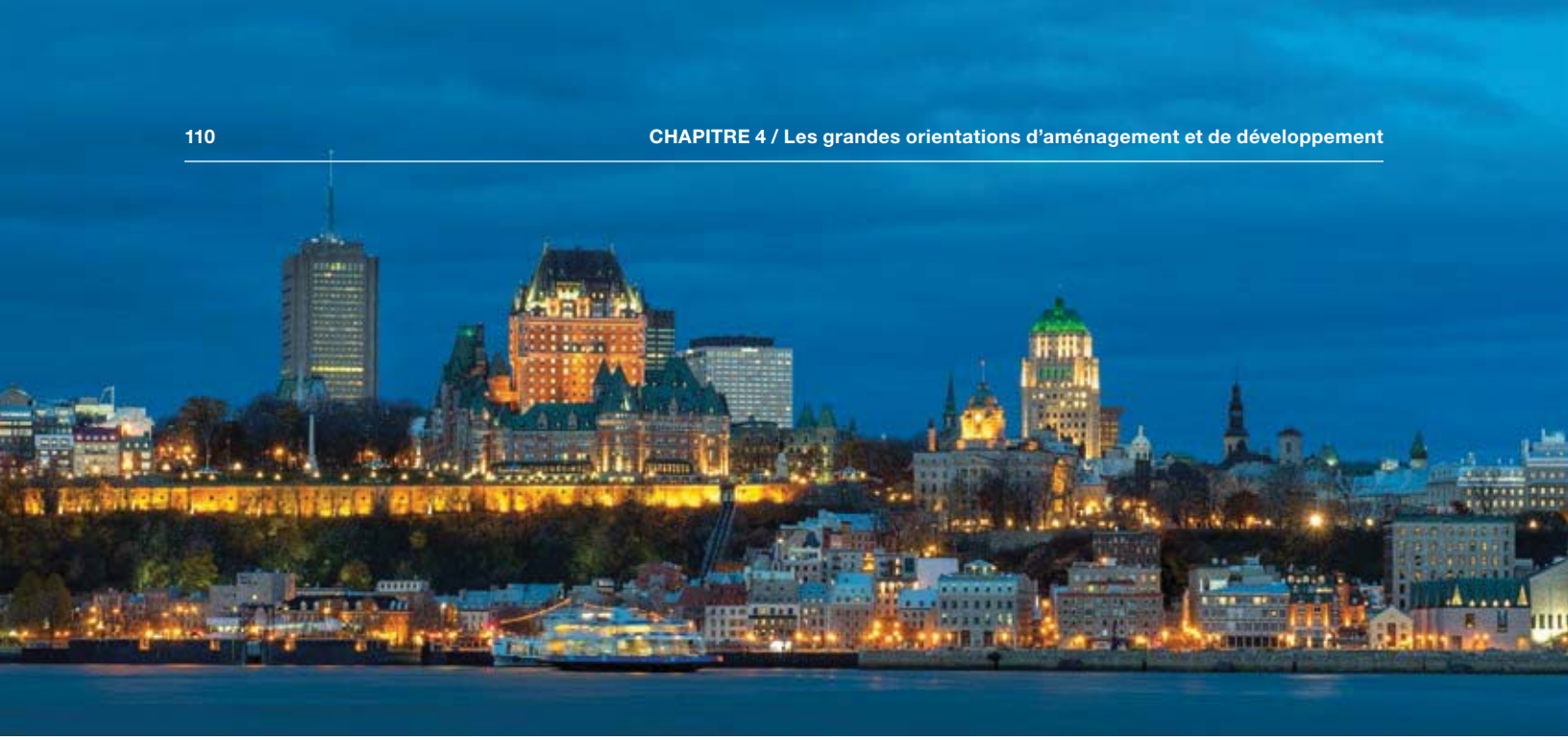
4.4.3 Les territoires d'intérêt esthétique

Au Québec, la protection et la mise en valeur des paysages constituent un dossier ayant suscité un certain intérêt au cours des dernières années en matière d'aménagement du territoire. Les paysages constituent l'image de marque d'une région ou la signature distinctive d'un cadre paysager donné. Ils jouent également un rôle identitaire et contribuent, par le fait même, à la qualité des milieux de vie. Les paysages sont en constante évolution et subissent des changements en fonction des activités humaines individuelles ou collectives et de l'environnement dans lequel elles s'inscrivent. Cette transformation doit faire l'objet d'une stratégie d'intervention adaptée au contexte de l'agglomération de Québec. Ainsi, dans le Schéma d'aménagement et de développement, les territoires d'intérêt esthétique sont abordés sous l'angle de la protection et de la mise en valeur des paysages.

Considérant le statut de capitale nationale accordé à la ville de Québec, l'identification, la protection et la mise en valeur de ses composantes patrimoniales et esthétiques apparaissent comme des objectifs d'aménagement fondamentaux. En ce sens, la Ville de Québec a mis en place un programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire, en vigueur depuis juillet 2010. Elle entend d'ailleurs poursuivre ses interventions en la matière par le biais de son plan d'urbanisme, qui définira des critères distinctifs spécifiques en accord avec son statut de capitale nationale du Québec ainsi qu'avec les lieux caractéristiques et emblématiques lui étant associés. L'Agglomération de Québec souhaite ainsi maintenir la représentation de l'État et de l'administration publique provinciale sur la colline Parlementaire.

Les portes d'entrée de la capitale nationale sont également identifiées au Schéma à titre de territoires d'intérêt esthétique. Cette désignation vise à souligner la présence de ces lieux de nature symbolique à l'échelle de l'agglomération de Québec, car ces grands accès permettent de percevoir dans l'espace l'urbanité de la capitale nationale du Québec.

Un certain nombre d'unités de paysage d'intérêt métropolitain ont été identifiées dans le PMAD de la CMQ. Celles qui couvrent une partie du territoire de l'agglomération de Québec sont identifiées au Schéma d'aménagement et de développement. Des percées visuelles d'intérêt métropolitain ont également été ciblées au PMAD sur le territoire de l'agglomération de Québec. Ces percées visuelles offrent des perspectives paysagères depuis le réseau routier d'intérêt métropolitain parcourant le territoire de l'agglomération de Québec. À titre de précision, la planification des interventions à l'égard de la bordure fluviale devra être cohérente avec les propositions d'aménagement du *Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral Est et de ses abords* élaboré en décembre 2015. Elle devra également s'arrimer avec l'ensemble des aménagements réalisés et projetés de la promenade Samuel-De Champlain. Les bassins visuels métropolitains encadrant les paysages fluviaux offrent une autre perspective du territoire de l'agglomération de Québec et permettent sa mise en valeur.



La carte 23 illustre les territoires d'intérêt esthétique sur le territoire de l'agglomération de Québec. Les critères qualitatifs suivants ont également été considérés pour l'identification des territoires d'intérêt esthétique :

- Leur valeur esthétique;
- Leur valeur touristique;
- Leur valeur emblématique, identitaire et culturelle;
- Leur localisation dans l'agglomération et leur accessibilité;
- Leur vulnérabilité face aux interventions humaines.

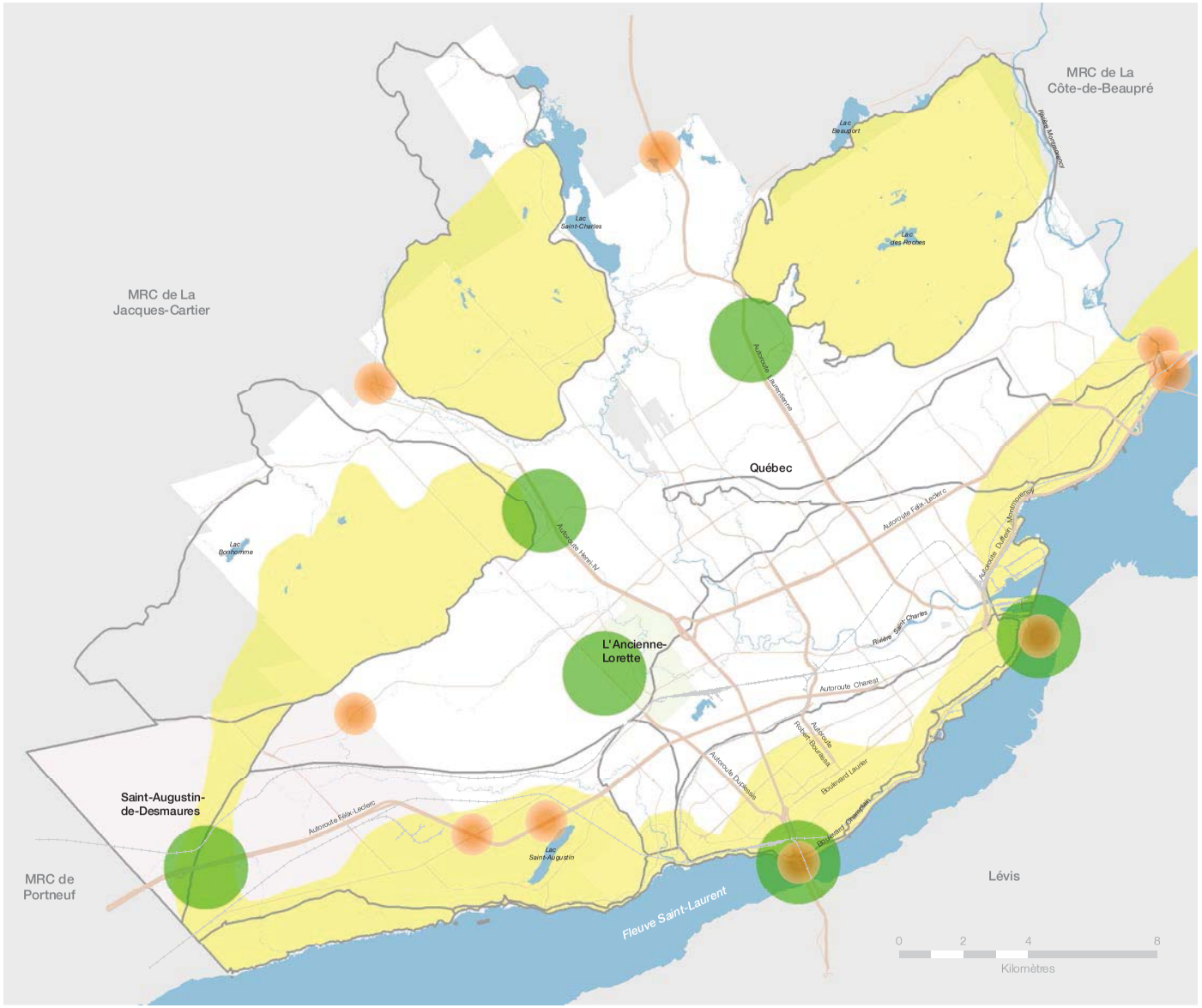
Les municipalités de l'agglomération de Québec peuvent identifier dans le cadre de leurs outils de planification locale, en plus des territoires d'intérêt esthétique identifiés au présent Schéma, d'autres paysages d'intérêt en fonction des critères qualitatifs énoncés dans la présente section.

Objectifs spécifiques :

- Reconnaître et mettre en valeur les composantes patrimoniales et esthétiques associées au statut de capitale nationale du Québec.
- Protéger le caractère patrimonial des territoires d'intérêt esthétique.
- Mettre en valeur les territoires d'intérêt esthétique propres à l'agglomération de Québec afin d'en préserver le caractère identitaire.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des territoires d'intérêt esthétique afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur protection et à leur mise en valeur dans les limites de ses compétences en matière d'aménagement du territoire.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec souhaite entreprendre une démarche de collaboration avec la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) afin de définir la portée des interventions souhaitées aux abords du parcours d'accueil de la capitale nationale du Québec et de convenir des mesures et des critères d'aménagement à mettre en place pour sa mise en valeur.



Carte 23

Territoires d'intérêt esthétique

- Porte d'entrée
- Percée visuelle d'intérêt
- Bassin visuel
- Unité de paysage

Sources :
Commission de la capitale nationale du Québec, 2017
Communauté métropolitaine de Québec, 2011

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.4.4 Le territoire et les activités agricoles

Le territoire de l'agglomération de Québec comprend une zone agricole d'une superficie de 12 413 hectares, ce qui représente 22 % du territoire total. Ce territoire est régi, entre autres, par les dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (L.R.Q., chapitre P-41.1).

La zone agricole de l'agglomération de Québec est principalement située dans la portion ouest du territoire. Cela constitue le territoire consolidé de la zone agricole, qui est partagé à parts égales entre la municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures et l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge. On retrouve aussi certaines portions de territoire en zone agricole dispersées sur le territoire de la ville de Québec, notamment dans les arrondissements de Beauport et de Charlesbourg.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec, par le biais des orientations gouvernementales en matière de protection du territoire et des activités agricoles, demande à l'Agglomération de planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités agricoles dans la zone agricole. En ce sens, l'Agglomération de Québec entend orienter ses actions en matière d'aménagement et de développement dans le but d'assurer la pérennité d'un territoire propice à la pratique de l'agriculture au sein de l'agglomération. Pour ce faire, les usages agricoles et les usages complémentaires à une agriculture diversifiée et dynamique (comme les résidences de ferme, les activités de transformation des produits issus de la ferme, les activités agrotouristiques) seront priorisés, alors que les usages non agricoles (comme les résidences non rattachées à une ferme, les commerces, les industries) seront confinés dans des secteurs déjà circonscrits dont l'expansion sera limitée au maximum (hameaux résidentiels et mixtes).

De plus, l'Agglomération souhaite favoriser la cohabitation des usages agricoles et urbains. Ce dernier élément est l'une des conditions d'une agriculture acceptable socialement et, par le fait même, pérenne. Ainsi, les activités agricoles générant des odeurs (élevage, épandage, etc.) doivent respecter des distances séparatrices par rapport aux usages non agricoles protégés et, plus particulièrement, par rapport aux périmètres urbains.

Zone agricole de Saint-Augustin-de-Desmaures

Par ailleurs, la proximité entre la zone agricole et un grand centre urbain comme celui de l'agglomération de Québec demande la prise de mesures particulières relativement à certains élevages générant de fortes charges d'odeur. Au surplus, la présence de nombreuses habitations à l'intérieur de hameaux agricoles doit être prise en compte pour la localisation de ces élevages. D'ailleurs, le PMAD de la CMQ prescrit que l'Agglomération de Québec introduise des mesures de gestion de la zone agricole allant dans le sens du règlement de contrôle intérimaire n° 2003-10. Ce règlement identifie une partie du territoire à l'intérieur de laquelle les élevages à forte charge d'odeur sont autorisés, en raison notamment de son éloignement d'autres usages sensibles. Cette localisation est reconduite au SAD.

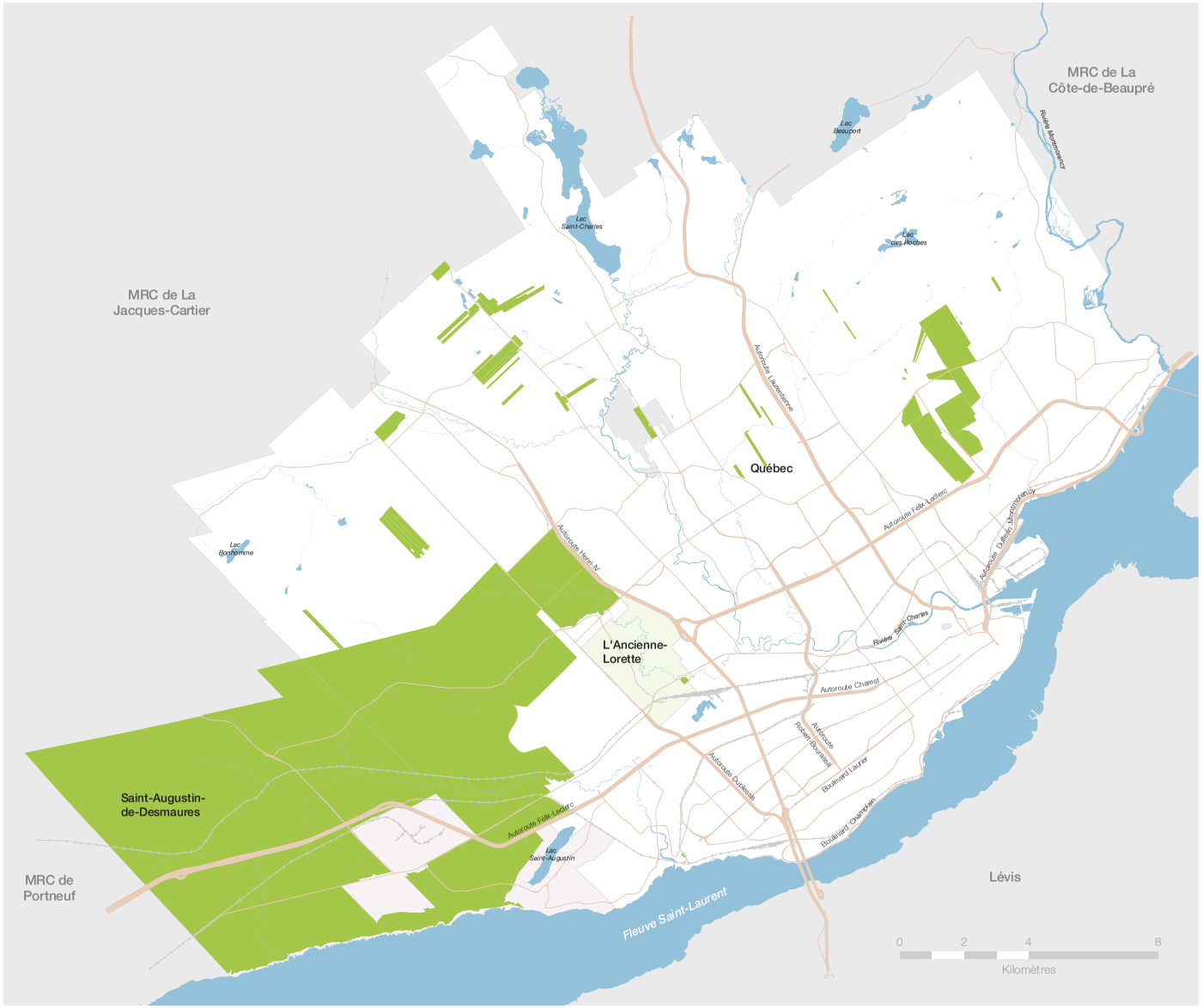
Finalement, l'Agglomération de Québec ne souhaite pas que les activités agricoles soient exclusivement confinées à la zone agricole. De fait, afin de consolider son offre agroalimentaire, elle entend permettre la réalisation graduelle de certaines initiatives d'agriculture en milieu urbain, en accord avec les usages urbains et en complémentarité avec les activités agricoles plus traditionnelles.

Objectifs spécifiques :

- Donner priorité aux usages agricoles au sein de la zone agricole.
- Dynamiser le secteur et les activités agricoles.
- Favoriser le développement de l'agriculture urbaine.
- Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles.

Ce que le Schéma prévoit :

- Le Schéma d'aménagement et de développement définit au chapitre 5 les grandes affectations du territoire de manière à encadrer les usages permis en zone agricole et à limiter les usages non agricoles aux grandes affectations du territoire Hameau résidentiel et Hameau mixte.
- Au chapitre 5, l'affectation du sol Agriculture sans élevage est autorisée dans les aires d'affectation à caractère urbain afin de permettre les initiatives d'agriculture urbaine compatibles avec les usages urbains.
- Dans leur réglementation d'urbanisme, les municipalités de l'agglomération de Québec devront faciliter l'exercice d'activités complémentaires aux activités agricoles. Elles devront également définir des balises pour l'exercice d'activités agricoles en milieu urbain, afin d'assurer la compatibilité avec les usages urbains.
- Au document complémentaire, l'Agglomération détermine des normes de distances séparatrices relatives à l'atténuation des odeurs inhérentes à certaines activités agricoles afin de favoriser la cohabitation des usages. Les municipalités de l'agglomération de Québec doivent intégrer ce cadre normatif à leur réglementation d'urbanisme.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à entreprendre une démarche de réévaluation des parties du territoire à l'intérieur desquelles les élevages à forte charge d'odeur sont autorisés, en partenariat avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et le comité consultatif agricole de l'agglomération de Québec.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard du territoire et des activités agricoles et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.



Carte 24

Zone agricole

Zone agricole

Source : Commission de protection du territoire agricole du Québec, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.5 Capitale résiliente : protéger les personnes et les biens

Le Schéma d'aménagement et de développement met en place des conditions pour veiller à la santé et à la sécurité publiques ainsi qu'au bien-être de la population.

Plusieurs événements exceptionnels sont survenus au cours des dernières années sur le territoire de l'agglomération de Québec. Ces événements ont mené à une prise de conscience de la présence de contraintes diverses présentant un risque pour la santé et la sécurité de la population de même que pour la sécurité de leur propriété.

L'Agglomération de Québec fait ainsi de la résilience une orientation fondamentale pour soutenir sa stratégie d'intervention à l'égard de contraintes majeures affectant certains secteurs de son territoire. Cette orientation est avant tout proposée dans une perspective de prévention, de précaution, d'action et de correction de situations problématiques. La résilience implique une attitude proactive devant des événements exceptionnels afin de faciliter le retour rapide à la vie courante tout en limitant au minimum les dommages sur les milieux de vie.

Une contrainte majeure peut correspondre à un élément ou un phénomène naturel, à un usage, à une construction ou un immeuble, à un ouvrage, ou encore à un équipement ou une infrastructure dont la présence occasionne une nuisance ou un risque dépassant le seuil de tolérance et d'acceptabilité de la population à l'égard de la situation. Le Schéma d'aménagement et de développement met ainsi en place des mesures préventives et de précaution par rapport aux usages sensibles projetés ou situés à proximité des sources de contraintes en portant une attention particulière à la cohabitation et à la compatibilité des usages.

Le Schéma d'aménagement et de développement détermine ainsi toute zone où l'occupation du sol est soumise à une contrainte majeure pouvant porter atteinte à la sécurité publique, à la santé publique, au bien-être en général ou à la protection de l'environnement. La détermination et l'identification des sources de contraintes visent à atténuer les risques pour la santé et la sécurité publiques et le bien-être en général, de même que les nuisances générées par ces contraintes. L'Agglomération de Québec agit ainsi de façon proactive et en accord avec le principe de précaution, en prévoyant des mesures de mitigation ou d'atténuation pour les contraintes majeures dont le risque et l'impact sont connus ou pressentis.

Deux types de contraintes sont traités au Schéma d'aménagement et de développement : les contraintes naturelles et les contraintes de nature anthropique ou associées aux activités humaines.

La détermination et l'identification des sources de contraintes : une responsabilité municipale afin d'atténuer les risques pour la santé et la sécurité publiques ainsi que le bien-être en général

4.5.1 Les contraintes naturelles

Les contraintes naturelles sont abordées en fonction de deux types de milieux, soit le milieu naturel hydrique et le milieu naturel terrestre. À cet effet, les zones présentant des risques d'inondation, d'érosion, de mouvements de sol, d'effondrement ou de glissement de terrain doivent être identifiées au Schéma d'aménagement et de développement. Bien qu'il s'agisse d'équipements ou d'infrastructures d'utilité publique, les prises d'eau potable ont été considérées comme des contraintes naturelles puisqu'elles sont dépendantes des lacs et des cours d'eau qui les alimentent. Dans un même ordre d'idées, certains cours d'eau ont une fonction spécifique sur le territoire, en servant à l'approvisionnement en eau potable, et sont donc plus sensibles, sur le plan environnemental, en raison des contraintes liées à la qualité de l'eau potable.

a. Les contraintes naturelles liées au milieu hydrique

Les plaines inondables et les cotes de crues

Selon l'article 5 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le Schéma d'aménagement et de développement doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique et de protection environnementale des rives, du littoral et des plaines inondables, et doit établir des règles d'occupation du sol pour ces zones.

Les plaines inondables sont divisées en deux zones distinctes, qui tiennent compte notamment de la fréquence et du risque d'inondation : la zone de grand courant et la zone de faible courant.

La zone de grand courant (0-20 ans) correspond à la limite de la crue qui est susceptible de se produire une fois tous les 20 ans. Toute nouvelle construction et tout nouvel ouvrage y sont interdits, sauf quelques exceptions qui concernent notamment des ouvrages destinés à des fins d'utilité publique.

La zone de faible courant (20-100 ans) correspond à la limite de la crue qui est susceptible de se produire une fois tous les 100 ans. Dans une telle zone, une nouvelle construction ou un nouvel ouvrage doivent notamment être immunisés, c'est-à-dire, par exemple, qu'aucune ouverture (fenêtre, porte, etc.) ni aucun plancher de rez-de-chaussée ne doivent pouvoir être atteints par une crue d'une récurrence de 100 ans.

Des zones inondables réglementées sont identifiées le long de tronçons des rivières Saint-Charles, du Berger, Lorette, Nelson, Jaune et Montmorency. Ces zones ont été intégrées au Schéma d'aménagement en 2000. Le présent Schéma reconduit ces zones, sauf celles situées le long de la rivière Saint-Charles, qui sont remplacées par celles définies par une étude réalisée en 2011 par le Centre d'expertise hydrique du Québec (CEHQ).

Afin de poursuivre la mise à jour des zones inondables réglementées, l'Agglomération propose un plan d'action détaillé et consacré à la détermination de nouvelles zones inondables sur un horizon de réalisation de 5 ans. Il s'agit d'une approche responsable et proactive pour assurer la sécurité des citoyens et de leurs propriétés. Ce plan d'action présente une série de 12 engagements concrets et ciblés pour la réalisation de ces travaux.

Pour y arriver, ces travaux devront respecter les Lignes directrices pour la cartographie des zones inondables et des risques associés aux inondations élaborées en décembre 2018.

Enfin, l'Agglomération entend collaborer étroitement avec la Communauté métropolitaine de Québec pour la mise en œuvre du plan d'action proposé. Il est à noter que ce plan d'action est complémentaire aux autres outils de planification développés par les municipalités à l'égard des zones inondables.

Les rives et le littoral

L'Agglomération de Québec a intégré la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec par l'entremise d'un règlement de contrôle intérimaire adopté en 2007 (R.A.V.Q. 88).

Ce règlement a instauré un régime intérimaire introduisant des mesures de protection conformes à la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement du Québec jusqu'à l'intégration de ces mesures au Schéma d'aménagement.

Il est même plus restrictif que cette politique sur certains aspects, comme l'instauration d'un régime spécifique à la protection des rives du lac Saint-Charles ainsi que l'ajout de mesures de protection accrue dans les rives des autres cours d'eau et l'ajout de mesures de protection dans une bande de 5 à 10 mètres à l'extérieur des rives.

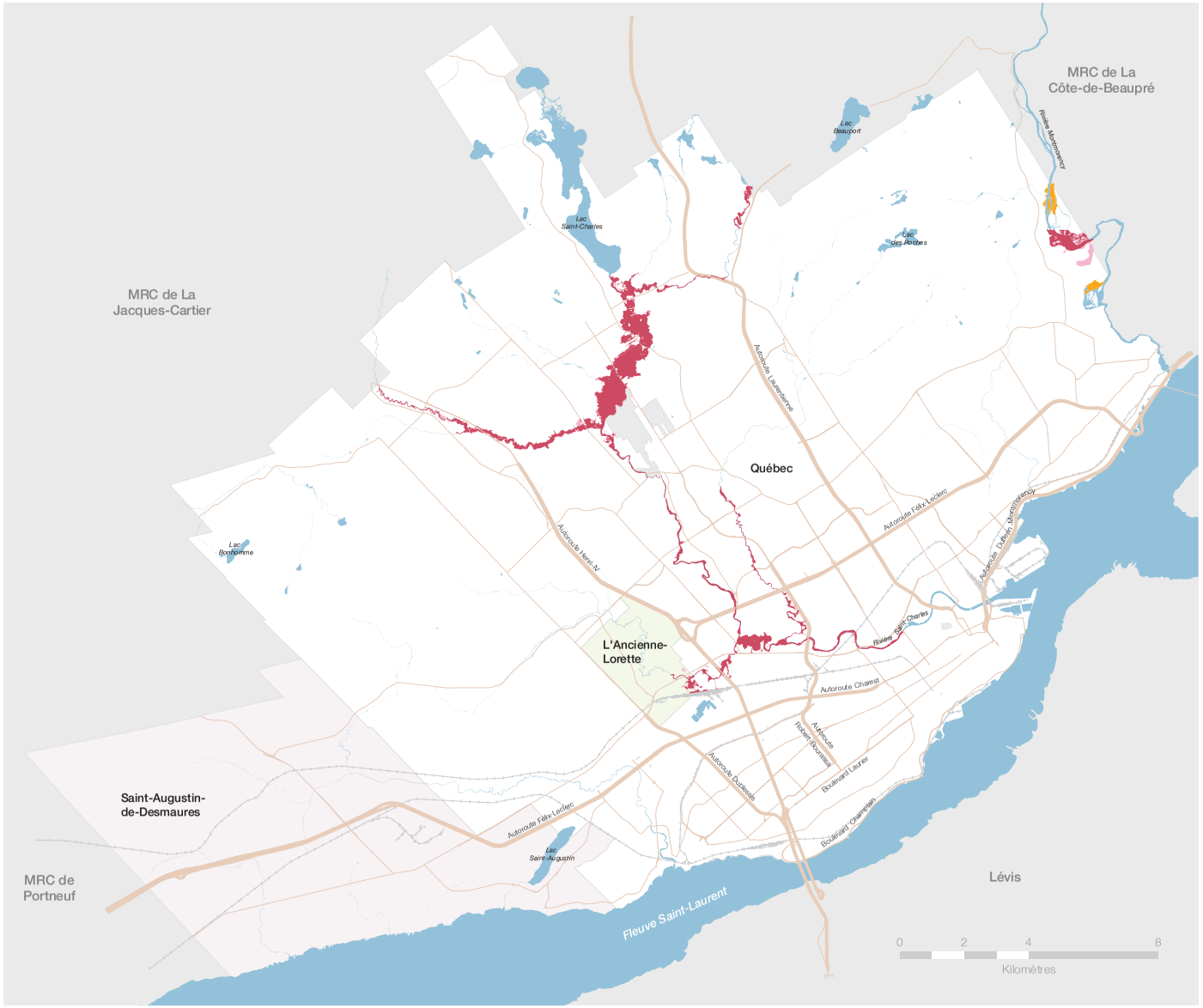
Le Schéma d'aménagement et de développement intègre les dispositions du règlement de contrôle intérimaire avec quelques modifications qui tiennent compte de nouvelles formulations et certains assouplissements conformes à la politique provinciale.

Objectifs spécifiques :

- Mettre en place un comité de travail permanent sur la détermination des zones inondables.
- Améliorer la connaissance des risques d'inondation.
- Mettre à jour les cotes de crues et la cartographie des zones inondables.
- Accentuer la veille stratégique en place sur la prévention, la détermination et le suivi des risques d'inondation.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec propose une série d'engagements dans un plan d'action consacré à la détermination des zones inondables.
- Plus précisément, l'Agglomération de Québec s'engage à réviser les cotes de crues et la cartographie des zones inondables. Elle procédera à cette révision lorsque les travaux de planification préalables auront été réalisés.



Carte 25

Zones inondables réglementées

- Zone inondable de grand courant (récurrence 0-20 ans)
- Zone inondable de faible courant (récurrence 20-100 ans)
- Zone à effet de glace

Sources :
Centre d'expertise hydrique du Québec, 2011
Ville de Québec, 2018

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Les prises de captage d'eau potable de surface et souterraine et les cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable

Les prises de captage d'eau potable de surface et leur bassin versant de même que les prises de captage d'eau potable souterraine, municipales ou privées, alimentant plus de 20 personnes, ont été identifiés en tant que contraintes naturelles en raison de leur sensibilité et de leur vulnérabilité sur le plan environnemental. Ils ont une fonction en matière de santé publique puisqu'ils sont des sources d'alimentation en eau potable pour la population.

L'agglomération de Québec puise une bonne partie de son eau potable dans les bassins versants des prises d'eau situées dans les rivières Saint-Charles et Montmorency. La prise d'eau potable de Cap-Rouge est, quant à elle, alimentée à partir des eaux du fleuve Saint-Laurent, qui sont acheminées par la suite à l'usine de traitement de l'eau potable de Sainte-Foy. Puisque cette eau est destinée à la consommation de la population, il est nécessaire de conserver une ressource en eau potable de bonne qualité et en quantité suffisante.

Depuis novembre 2010, la Communauté métropolitaine de Québec a mis en place un régime réglementaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency, et ce, pour des considérations environnementales et de santé publique. Ces règles sont appliquées par les municipalités dont des parties du territoire sont situées à l'intérieur de ces bassins versants. L'Agglomération de Québec reconduit ces dispositions réglementaires afin d'en assurer la pleine gestion sur son territoire.

Pour ce qui est des cours d'eau servant à l'alimentation en eau potable, ceux-ci jouent un rôle fondamental au sein de l'agglomération de Québec et demeurent vulnérables aux sources de contamination potentielles. La pollution diffuse, la présence ou l'entreposage de matières dangereuses ainsi que la présence de matières résiduelles fertilisantes peuvent, par exemple, altérer la qualité environnementale de ces écosystèmes.

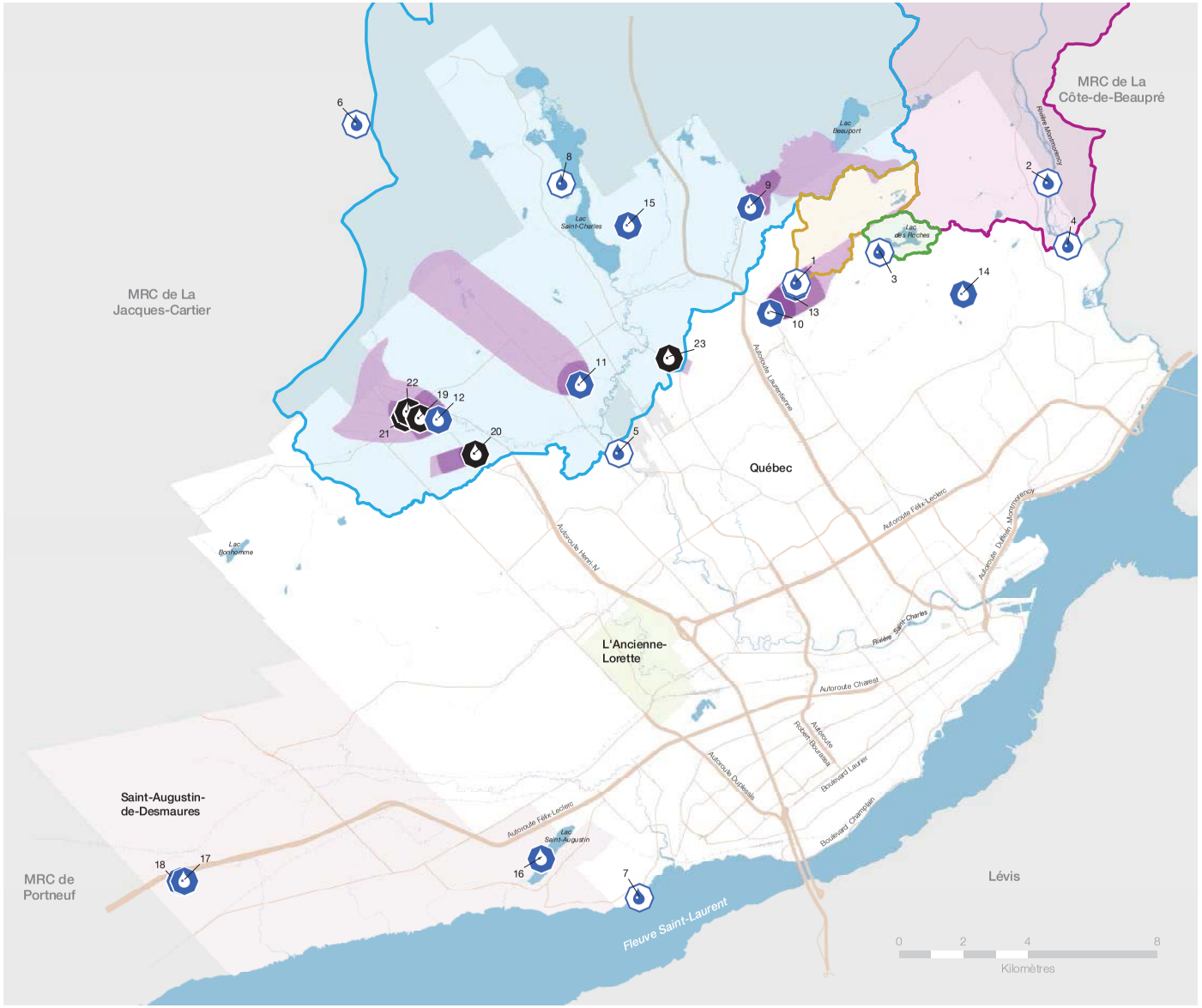
Objectifs spécifiques :

- Minimiser l'impact des activités humaines sur les prises d'eau potable et les cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable.
- Offrir une eau potable de qualité et en quantité suffisante à la population.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des prises de captage d'eau potable, des bassins versants, des aires d'alimentation et des cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- Elle entend également prendre en considération les recommandations issues de la Table de concertation régionale de la zone de Québec (TCRQ) pour une gestion intégrée du Saint-Laurent.
- L'Agglomération de Québec reconduit, au document complémentaire, un cadre normatif qui reflétera les orientations édictées par la Communauté métropolitaine de Québec relativement à la protection des bassins versants des prises d'eau potable.

Lac Saint-Charles



Carte 26

Lieux d'approvisionnement en eau potable

Prise de captage d'eau potable de surface active

1 - P409 - Barrage des Érables
2 - P502 - Ouvrage A
3 - P507 - Lac des Roches
4 - P509 - Prise des Îlets
5 - P708 - Barrage du Château-d'eau
6 - P751 - Rivière Jacques-Cartier
7 - P803 - Prise d'eau de Cap-Rouge
8 - Poste d'eau potable Villa Ignatia

Prise de captage d'eau potable souterraine active

9 - P402 - 825, boulevard du Lac
10 - P450-A - 416 Notre-Dame
11 - P731 - Puits Smith #1
12 - P810 - Honfleur #3 et #4
13 - Station de purification Ski de fond Charlesbourg
14 - Système d'approvisionnement d'eau potable Garderie la Forêt Enchantée inc.
15 - Système d'approvisionnement sans traitement Club de Golf Royal Charbourg
16 - Station de purification Camping Juneau
17 - Système d'approvisionnement et traitement d'eau potable l'Aire de service du Cap-de-Pierre - 1
18 - Système d'approvisionnement et traitement d'eau potable l'Aire de service du Cap-de-Pierre - 2

Prise de captage d'eau potable souterraine inactive
(selon le Schéma d'opération du réseau d'eau potable de la Ville de Québec, en date du 5 décembre 2016)

19 - P809 - Puits Montolieu
20 - P811 - Puits Henri-IV
21 - P812 - Puits Méduse
22 - P813 - Puits Modène
23 - Puits Lapierre #3 et #5 (démantelé)

Bassin versant de prise d'eau

- Rivière Saint-Charles
- Rivière Montmorency
- Lac Bégon
- Lac des Roches

Type d'aire de protection

- Bactériologique
- Virologique
- Alimentation

Sources :
Communauté métropolitaine de Québec, 2010
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2015
Ville de Québec, 2016

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

b. Les contraintes naturelles liées au milieu terrestre

Les secteurs susceptibles de comporter une forte pente

Certains secteurs de l'agglomération de Québec se distinguent par une topographie au modelé accidenté. Les fortes pentes caractérisant ces secteurs représentent une contrainte importante pour le développement immobilier. Des glissements de terrain et des mouvements de sol peuvent également survenir dans ces milieux naturels sensibles. Ces phénomènes sont toutefois associés au type de sol en place et au profil de la pente d'un milieu donné. Il peut s'agir d'affleurements rocheux, auxquels sont également associés des risques d'éboulis (absence de dépôts meubles et d'érosion superficielle), de sols argileux ou de remblais, qui impliquent une altération de la topographie naturelle.

Les données géomatiques et l'état des connaissances actuellement à la disposition de l'Agglomération de Québec ne lui permettent pas, pour l'instant, de dresser un portrait précis des secteurs de forte pente de certaines parties de son territoire et des types de sols qui y sont associés. C'est pourquoi le Schéma d'aménagement et de développement prévoit plutôt une cartographie des secteurs susceptibles de comporter une forte pente.

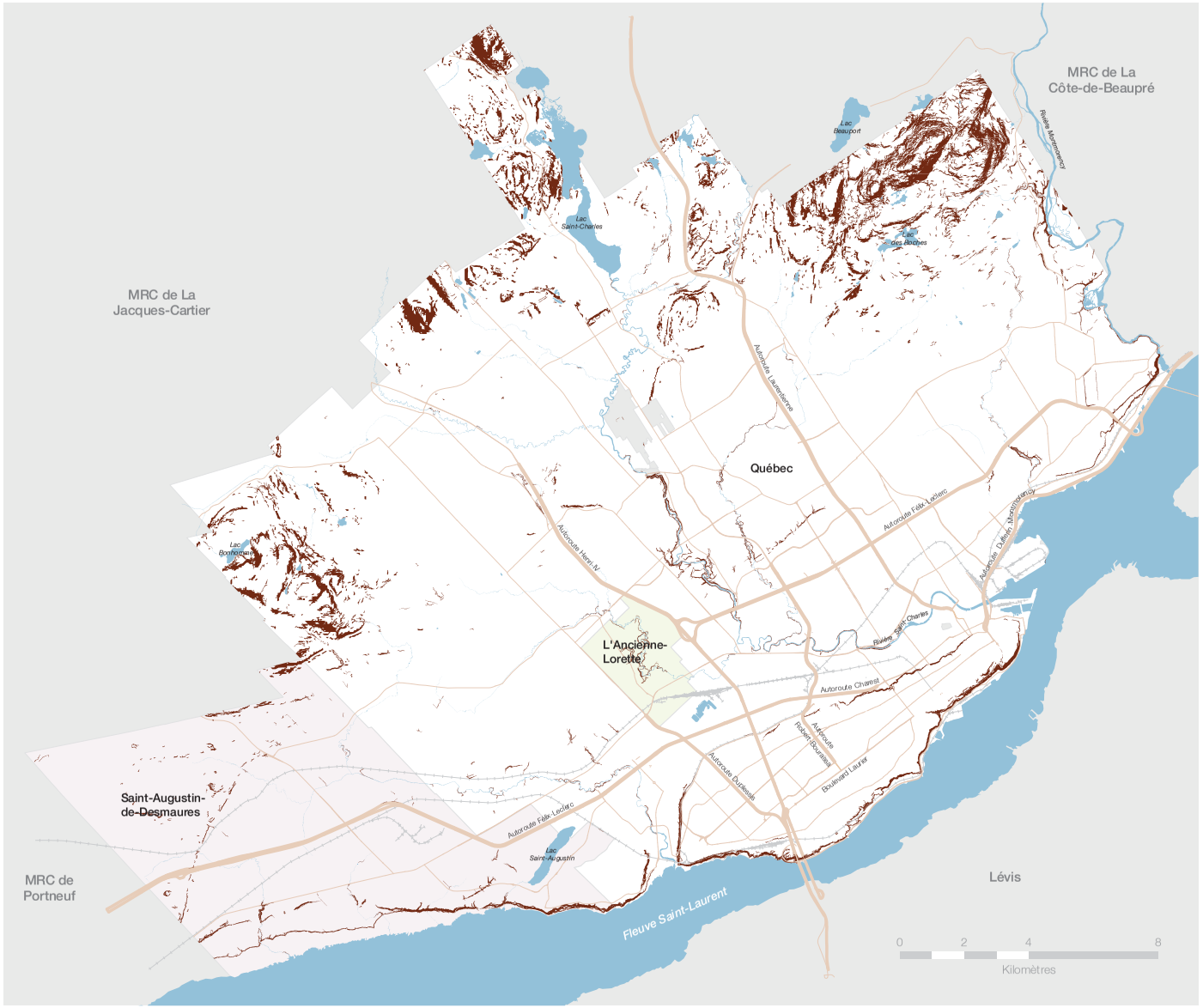
De façon générale, les milieux caractérisés par une dénivellation supérieure à 25 % et dont la hauteur du talus est supérieure à 5 mètres sont considérés comme des secteurs de forte pente. Toutefois, dans les bassins versants des prises d'eau potable représentés à la carte 26, ce talus est d'une hauteur de quatre mètres.

Objectifs spécifiques :

- Minimiser les risques de glissements de terrain dans les secteurs susceptibles de comporter une forte pente.
- Atténuer les impacts des glissements de terrain sur la population et les propriétés.
- Éviter d'altérer les secteurs susceptibles de comporter une forte pente et les considérer davantage comme une contrainte majeure au développement immobilier.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des secteurs de forte pente et des types de sols présents sur son territoire, et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions, les travaux et les aménagements dans les secteurs de forte pente et leurs abords inférieurs et supérieurs.



Carte 27

Secteurs susceptibles de comporter une forte pente

Secteur susceptible de comporter une forte pente

Source : Ville de Québec, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

Les secteurs à potentiel karstique

Des secteurs à potentiel karstique affectent certaines parties du territoire de l'agglomération de Québec. Dans ces secteurs, l'érosion du calcaire situé dans le sous-sol provoque des risques d'affaissement de terrain par la création de cavités ou de vides souterrains. Certains épisodes récents d'effondrement des sols dans le secteur de la côte de la Sucrerie au printemps 2011, dans l'arrondissement de Charlesbourg, et sur la rue Brideau au printemps 2013, dans l'arrondissement de Beauport, ont retenu l'attention dans l'actualité municipale. Ces événements ont d'ailleurs nécessité l'évacuation des habitations situées dans les périmètres établis afin que la sécurité des résidants touchés par cette situation soit assurée.

D'après le gouvernement du Québec, la distribution des cavités souterraines dans le roc calcaire est aléatoire et ne peut pas être déterminée de façon précise par les méthodes d'investigation disponibles. Par conséquent, il est difficile de cerner précisément les zones où pourraient survenir de nouveaux effondrements dans le futur. Les mêmes raisons expliquent aussi pourquoi il n'est pas possible d'envisager de solution absolue pour corriger la situation.

Par conséquent, la meilleure approche en matière d'aménagement du territoire pour gérer le risque lié à ce type de phénomène est :

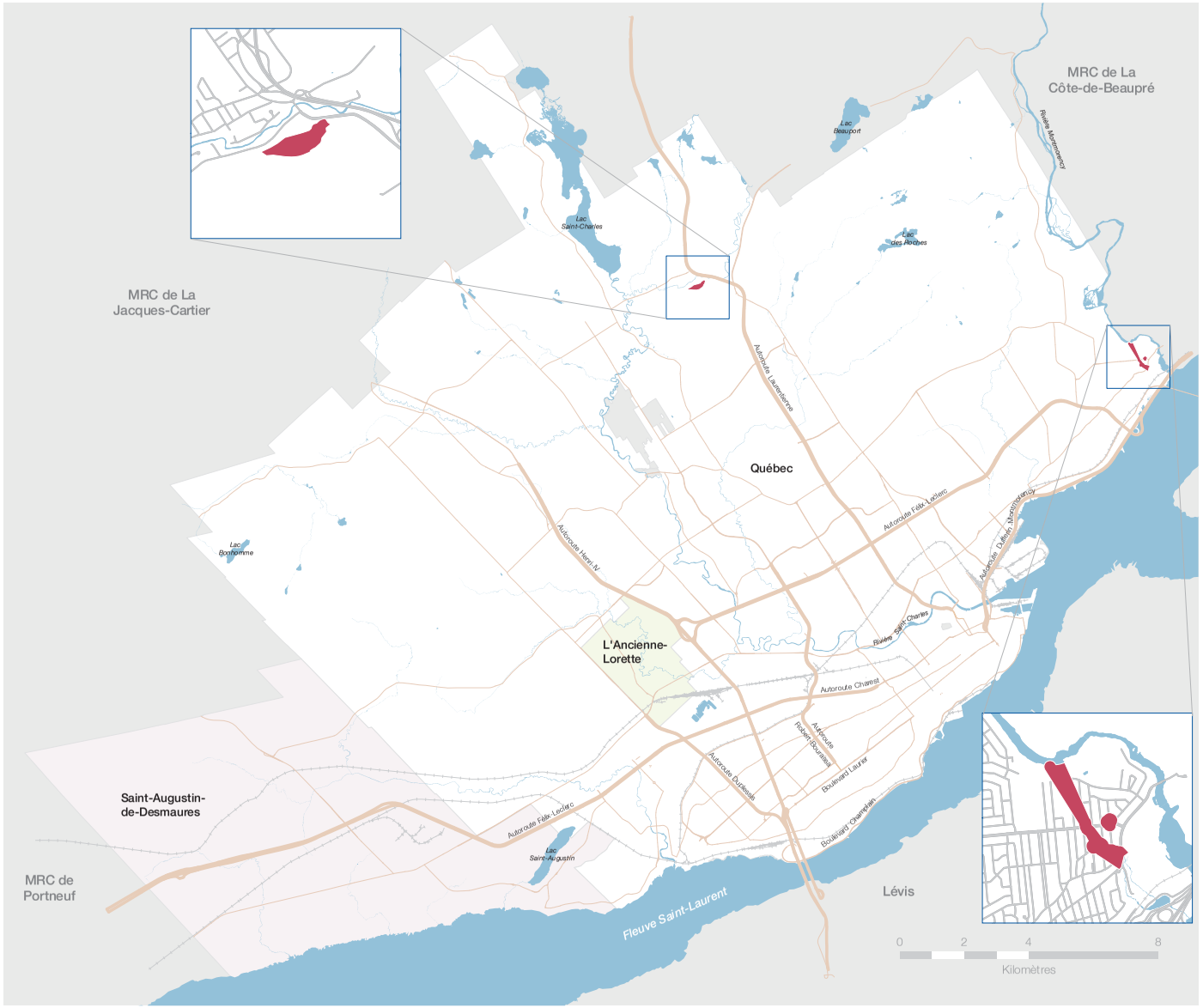
- d'éviter l'implantation de nouvelles constructions dans les zones potentiellement dangereuses;
- d'appliquer le principe de précaution dans les secteurs présentant des probabilités d'effondrement;
- de mettre en place un périmètre de sécurité lorsque ces zones sont localisées;
- de considérer cet aléa dans la gestion future du territoire situé à l'intérieur d'une zone exposée aux effondrements de cavités souterraines dans le roc calcaire.

Objectifs spécifiques :

- Minimiser les risques d'effondrement dans les secteurs à potentiel karstique.
- Encadrer tout type d'intervention dans les secteurs à potentiel karstique.
- Lorsqu'une étude technique le recommande, prohiber tout type de développement dans les secteurs à risque d'effondrement en raison de la capacité de support limitée des cavités souterraines.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des secteurs à potentiel karstique et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions, les travaux et les aménagements dans les secteurs à risque d'effondrement et leurs abords.



Carte 28

Secteurs à potentiel karstique

Secteur à potentiel karstique

Source : Ministère des Transports, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

4.5.2 Les contraintes de nature anthropique

Les contraintes de nature anthropique, ou attribuables aux activités humaines, présentent des risques pour la santé, la sécurité et le bien-être de la population de l'agglomération de Québec. Plusieurs activités humaines peuvent représenter des sources de nuisances pour la population. Certaines d'entre elles peuvent générer diverses nuisances à intensité variable, tels des bruits, des émanations, des accidents technologiques, des poussières ou des odeurs pouvant incommoder les résidants et produire des effets négatifs permanents et continus.

Le principe de réciprocité doit être considéré dans la prévention des risques et des nuisances. Selon ce principe, l'implantation de nouveaux usages générateurs de contraintes doit respecter des distances minimales de localisation afin d'atténuer leur impact sur les usages sensibles existants, tels les milieux résidentiels. À l'inverse, l'implantation de nouveaux usages sensibles dans un secteur où il y a présence d'une contrainte devra se soumettre aux mêmes règles afin de permettre la poursuite des activités générant des contraintes qui existent sur le territoire. La cohabitation et la compatibilité des usages peuvent ainsi être gérées de façon plus efficace et plus équitable sur le plan urbanistique.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme exige qu'un schéma d'aménagement et de développement identifie les voies de circulation dont la présence, actuelle ou projetée, peut représenter une contrainte majeure. Le schéma peut également déterminer d'autres sources de contraintes de nature anthropique pouvant générer des nuisances, soit des immeubles abritant des usages particuliers, des ouvrages, des équipements ou des infrastructures, si ces sources sont présentes sur le territoire.

L'Agglomération de Québec identifie au Schéma d'aménagement et de développement les contraintes de nature anthropique suivantes :

- Les activités industrielles lourdes, les activités extractives et les sites d'entreposage de matières dangereuses;
- Les équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles;
- Les voies de circulation (le réseau routier supérieur);
- Les voies ferrées et les gares de triage;
- Le transport des matières dangereuses;
- Les infrastructures de production et de transport d'énergie;
- Les infrastructures aéroportuaires;
- Les usines de traitement de l'eau potable et les stations de traitement des eaux usées.

Les activités industrielles lourdes, les activités extractives et les sites d'entreposage de matières dangereuses

Les activités industrielles lourdes et les sites d'extraction jouent un rôle important dans l'économie de l'agglomération de Québec. Les activités maritimes et les infrastructures portuaires facilitent les échanges commerciaux sur la voie navigable et contribuent au transport multimodal des marchandises. Les parcs industriels et les zones industrielles importantes de l'agglomération de Québec font également partie des activités industrielles lourdes visées par le Schéma d'aménagement et de développement.

Quant aux activités extractives présentes sur le territoire, les matériaux provenant de ces sites sont transportés sur de plus courtes distances, en raison de leur proximité, vers les grands chantiers urbains et les secteurs de développement. La présence de sites d'entreposage de matières dangereuses doit également être prise en considération en matière de planification urbaine. En contrepartie, l'Agglomération de Québec est consciente que malgré leurs effets positifs sur le plan économique, toutes ces activités représentent également des sources de contraintes majeures à l'égard des usages sensibles situés à proximité, tels les milieux habités.

Les activités d'extraction réalisées dans une carrière, une sablière et une gravière sur les terres publiques et sur les terres privées, où le droit aux substances minérales de surface est révoqué en faveur de l'État depuis le 1er janvier 1966, sont régies par la Loi sur les mines. Ainsi, toute nouvelle exploitation dont les substances minérales sont situées sur des terres privées où, en vertu de la Loi sur les mines, le droit à celles-ci appartient au propriétaire du sol est prohibée sur les terres se situant sur le territoire de l'agglomération de Québec. Les carrières et les sablières existantes sont identifiées et localisées à la carte 29.

L'Agglomération de Québec pourra déterminer et délimiter des territoires incompatibles avec l'activité minière à l'intérieur et à l'extérieur de son périmètre d'urbanisation. Pour y parvenir, elle s'engage à respecter le processus gouvernemental établi pour définir ces territoires, lequel requiert une période considérable d'analyse et de négociation.

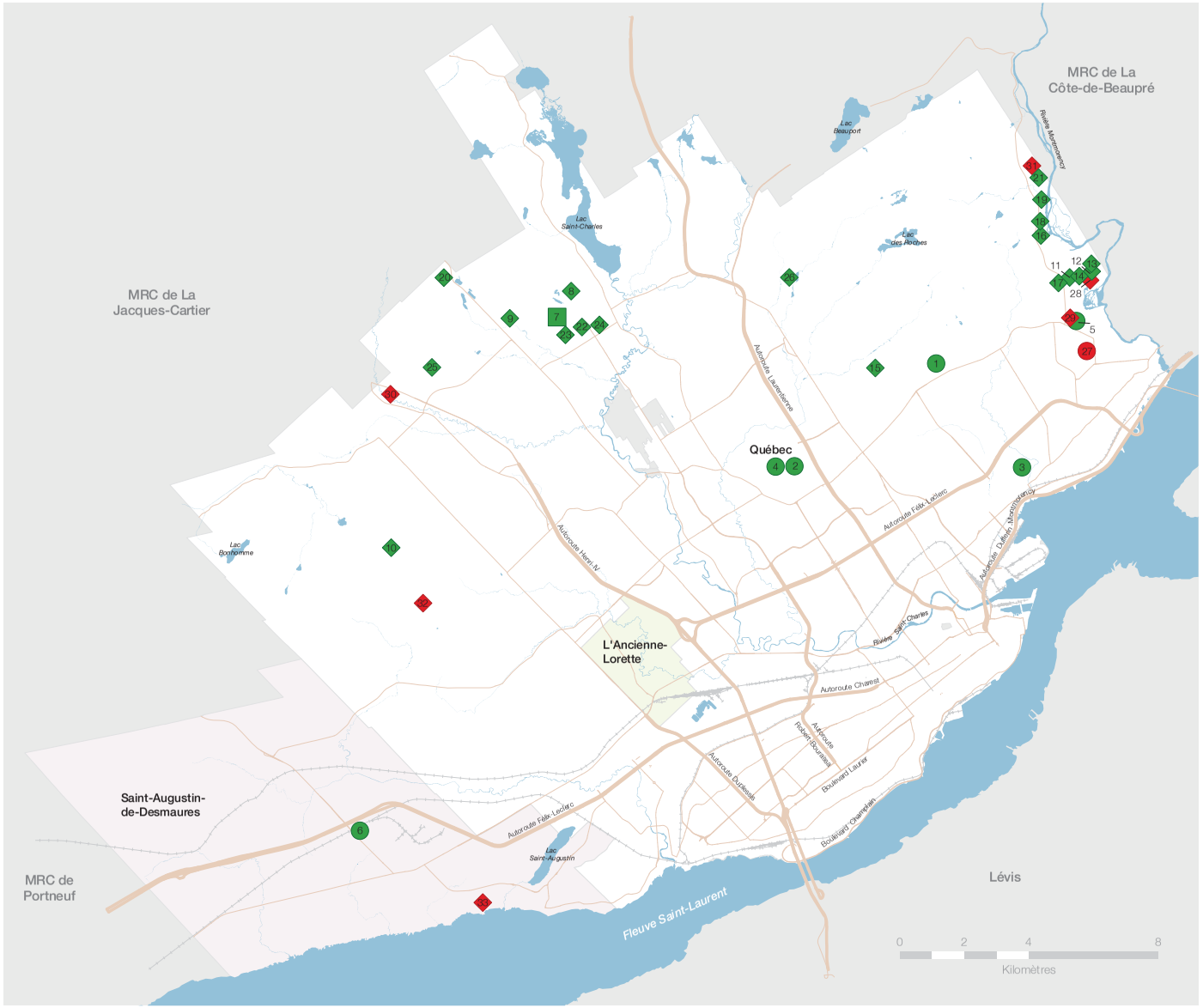
Pour ces motifs, les activités industrielles lourdes à incidence élevée sont permises uniquement dans la grande affectation Industrie et commerce identifiée au Schéma d'aménagement et de développement.

Objectifs spécifiques :

- Minimiser les risques inhérents aux activités industrielles lourdes, aux activités extractives et à la présence de sites d'entreposage de matières dangereuses.
- Atténuer l'impact sur la population des nuisances générées par les activités industrielles lourdes, les activités extractives et la présence de sites d'entreposage de matières dangereuses à proximité des milieux de vie.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des activités industrielles lourdes, des activités extractives et des sites d'entreposage de matières dangereuses, et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- Plus précisément, l'Agglomération de Québec s'engage, à brève échéance à la suite de l'entrée en vigueur de son Schéma d'aménagement et de développement, à mener à bien le processus de détermination et de délimitation des territoires incompatibles avec l'activité minière à l'intérieur et à l'extérieur de son périmètre d'urbanisation.
- L'Agglomération de Québec s'engage également à réviser, si nécessaire, les mesures de mitigation à prévoir entre les sites d'extraction et les usages sensibles projetés et présents sur son territoire.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages au sein de la grande affectation Industrie et commerce et à proximité de celle-ci.



Carte 29

Activités extractives

Statut actif

Carrière (6)

1 - 1995, boulevard Louis-XIV
2 - 201, boulevard Louis-XIV
3 - 3725, rue Saint-Henri
4 - 8410, boulevard Pierre-Bertrand
5 - Boulevard Louis-XIV
6 - 300, rue de Rotterdam

Carrière et sablière (1)

7 - Rue des Sablières

Sablière (19)

8 - 1512, avenue du Lac-Saint-Charles
9 - 2433, rue des Sablières
10 - Avenue de la Montagne Ouest
11 - Avenue des Sablonnières
12 - Avenue des Sablonnières
13 - Avenue des Sablonnières
14 - Avenue des Sablonnières
15 - Boulevard du Loiret
16 - Boulevard Lloyd-Welch
17 - Boulevard Lloyd-Welch
18 - Boulevard Raymond
19 - Boulevard Raymond
20 - Boulevard Valcartier
21 - Chemin du Silex
22 - Rue des Sablières
23 - Rue des Sablières
24 - Rue des Sablières
25 - Rue Jean-Bardot
26 - Rue Luc-Pelletier

Statut inactif

Carrière (1)

27 - 781, avenue Larue

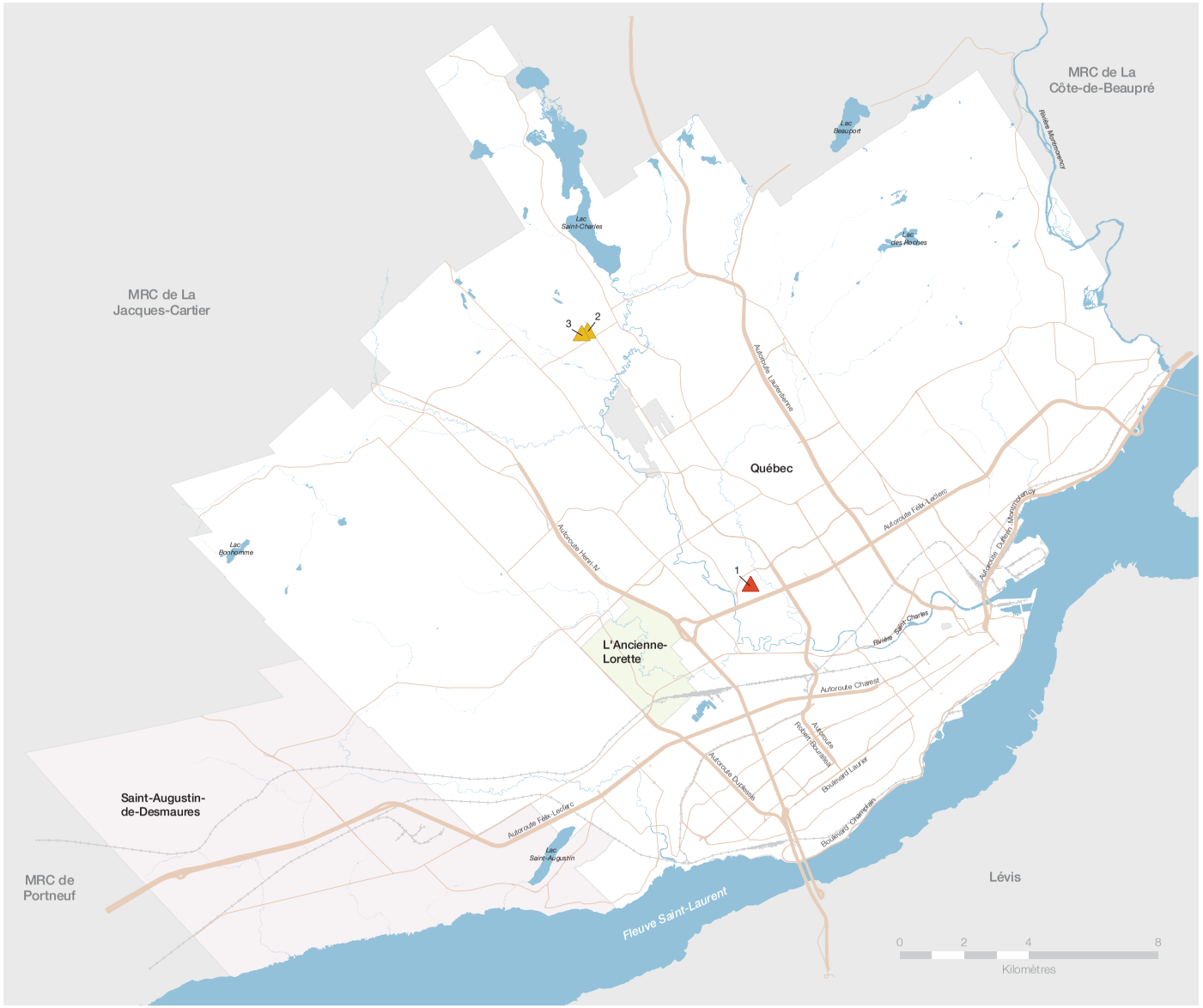
Sablière (6)

28 - Avenue des Sablonnières
29 - Boulevard Louis-XIV
30 - Boulevard Pie-XI Nord
31 - Boulevard Raymond
32 - Chemin Jean-Gauvin
33 - Chemin de la Butte

Sources :
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2014
Ville de Québec, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique



Carte 30

Sites d'entreposage de matières dangereuses et de sols contaminés

- Entreposage de BPC
  1 - 2625, boulevard Lebourgneuf
- Centre régional de traitement de sols contaminés
  2 - 15989, boulevard de la Colline
  3 - 16001, boulevard de la Colline

Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Les équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles

Les équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles sont indispensables à la qualité de vie des citoyens. Leur présence dans l'environnement urbain peut toutefois occasionner des nuisances liées aux activités réalisées au sein de ces sites ou dans ces équipements, soit du bruit, des odeurs ou des poussières. Ces nuisances peuvent également provenir du transport des matières résiduelles vers les différents équipements de gestion et de traitement.

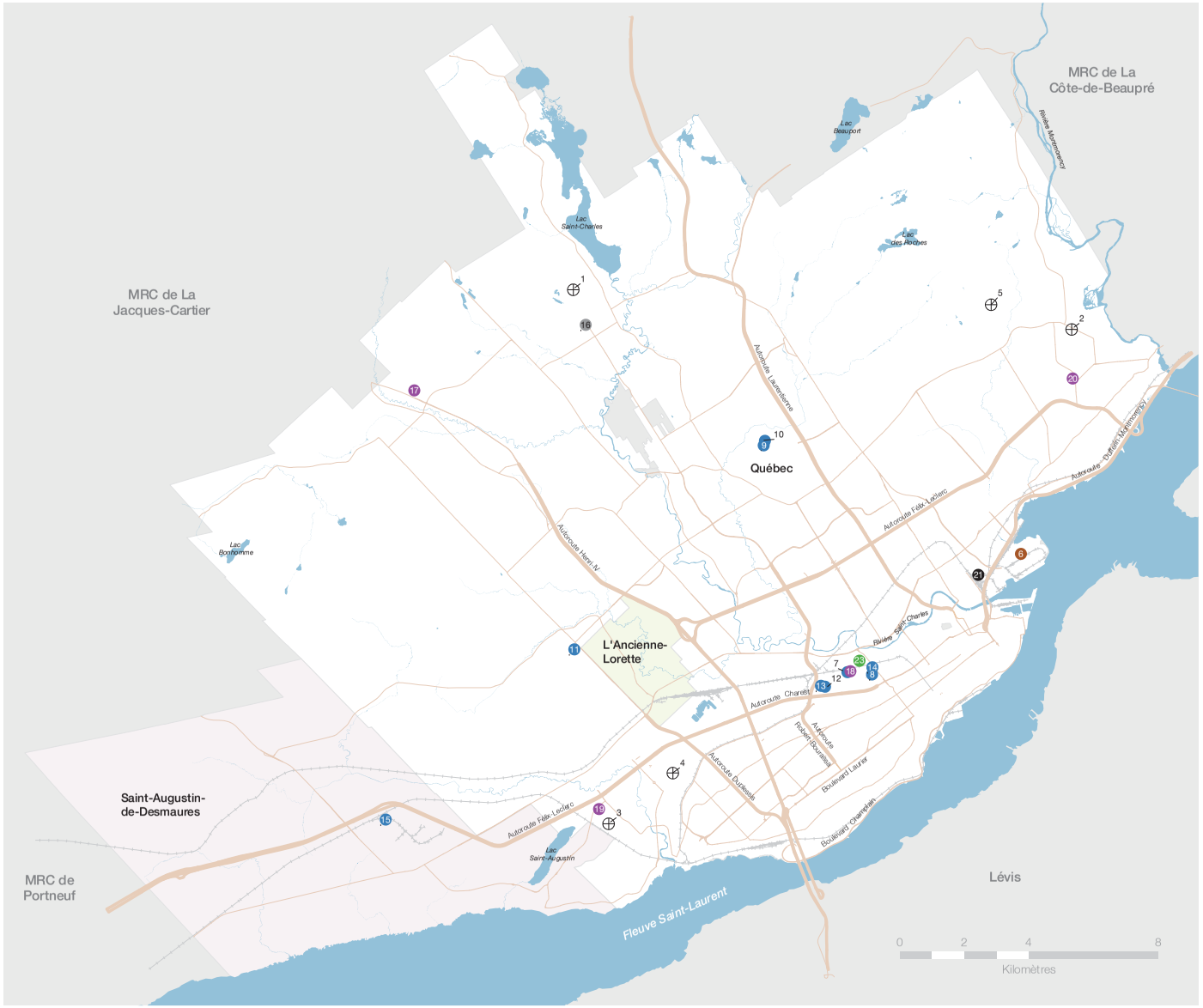
À ce titre, les dépôts à neige sont considérés de façon distincte sur le plan de la cartographie, mais font tout de même partie des équipements de gestion des matières résiduelles présents sur le territoire de l'agglomération de Québec.

Objectifs spécifiques :

- Minimiser les risques inhérents aux lieux d'enfouissement sanitaire et aux dépôts à neige.
- Atténuer l'impact des nuisances générées par les équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles à proximité des milieux de vie.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à maintenir à jour l'inventaire des équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles en raison des nuisances qu'ils peuvent potentiellement générer au sein de l'environnement urbain et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages au sein de la grande affectation Industrie et commerce et à proximité de celle-ci.



Carte 31

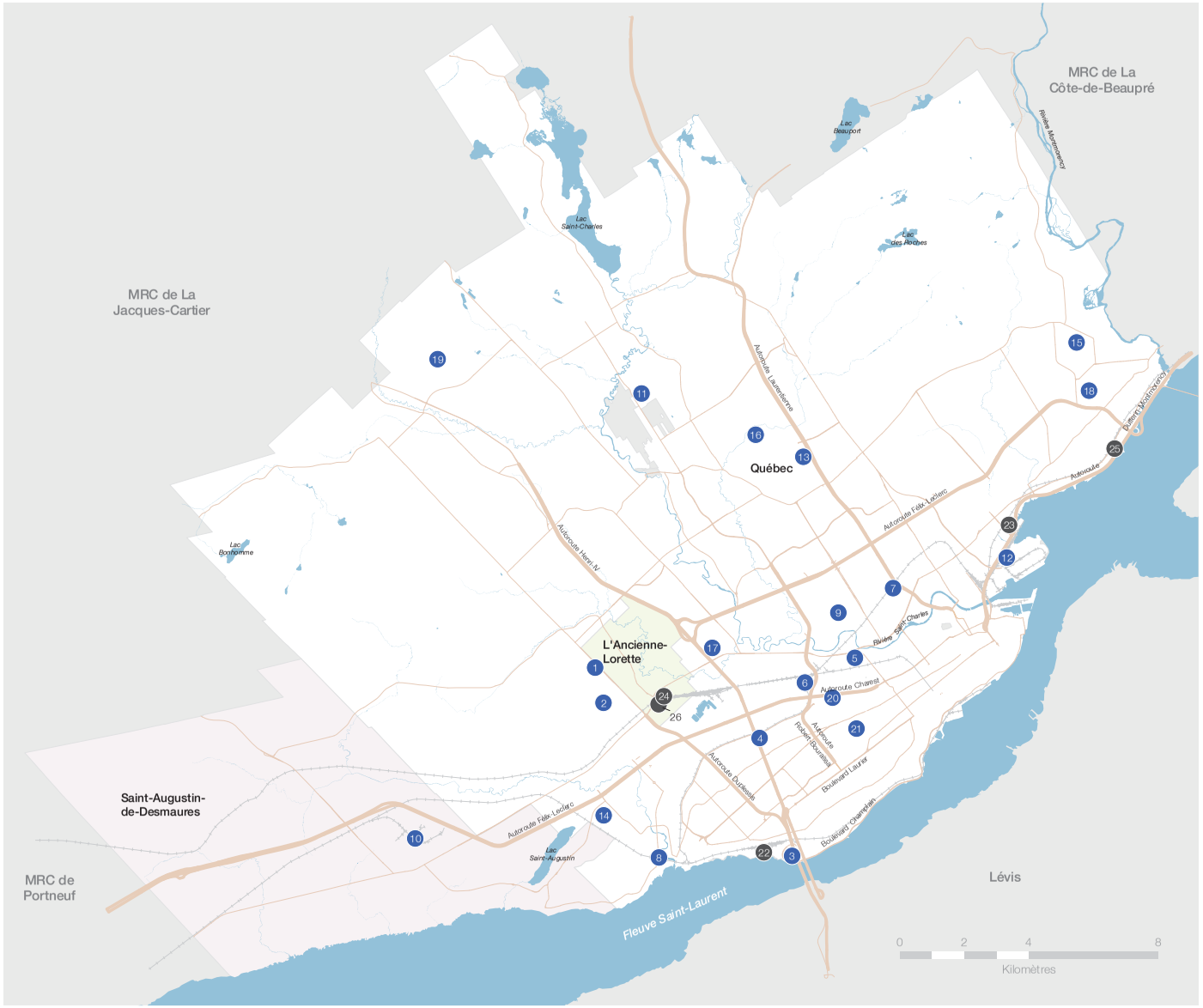
Équipements de gestion et de traitement des matières résiduelles

- Ancien site d'enfouissement et de dépôt de matériaux secs
  - 1 - 1512, avenue du Lac-Saint-Charles (dépôt de matériaux secs)
  - 2 - 2714-2718, boulevard Louis-XIV
  - 3 - 3399, rue de l'Hêtrière (dépôt de matériaux secs)
  - 4 - 3500, boulevard de la Chaudière
  - 5 - 280, rue Cambert
- Centre de biométhanisation projeté
  - 6 - Près du 105, boulevard Henri-Bourassa
- Centre de tri, de récupération et de transformation des matières résiduelles
  - 7 - 1780, rue Provinciale
  - 8 - 1450, rue Semple
  - 9 - 1700, boulevard Jean-Talon Ouest (Centre de tri Jean-Talon)
  - 10 - 1700, boulevard Jean-Talon Ouest (La Compostière)
  - 11 - 1786, rue Bresse
  - 12 - 2222, rue Lavoisier
  - 13 - 2244, rue Lavoisier
  - 14 - 315, rue Jackson
  - 15 - 220, rue Rotterdam
- Dépôt de matériaux secs
  - 16 - Près du 16 012, boulevard de la Colline
- Écocentre
  - 17 - 1472, rue Jean-Bardot
  - 18 - 1700, rue Provinciale
  - 19 - 3381, rue de l'Hêtrière
  - 20 - 425, boulevard Raymond
- Incinérateur
  - 21 - 1202-1230, boulevard Montmorency
- Site de traitement des boues de puisards et des balayures de rues
  - 22 - 1605, boulevard Jean-Talon Ouest
- Site de transbordement des résidus verts
  - 23 - 200-210, avenue Saint-Sacrement

Source :
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique



Carte 32

Dépôts à neige

Site utilisé

1 - Aéroport Nord, 500, rue Principale
2 - Aéroport Sud, 500, rue Principale
3 - Champlain MTQ, boulevard Champlain
4 - Chanoine-Scott, 601, avenue Dalquier
5 - De La Jonquière/Saint-Sacrement, 200-210, avenue Saint-Sacrement
6 - Einstein, 2302-2312, rue Einstein
7 - Fleur-de-Lys, rue Hubert
8 - Fondeuse à neige de Cap-Rouge, boulevard de la Chaudière
9 - Godin, avenue Godin
10 - Hambourg, rue de Hambourg
11 - Haute-Saint-Charles, 5480, rue des Andastes
12 - Henri-Bourassa, boulevard Henri-Bourassa
13 - Boulevard Jean-Talon Ouest
14 - Hêtrière, 3381, rue de l'Hêtrière
15 - Louis-XIV/Sérénité, 2756, boulevard Louis-XIV
16 - Matrec, 1700, boulevard Jean-Talon Ouest
17 - Michelet, boulevard Wilfrid-Hamel
18 - Raymond, boulevard Raymond
19 - Sablière Drapeau, rue Jean-Bardot
20 - Saint-Thomas-d'Aquin, 2245, rue Frank-Carrel
21 - Université Laval, 2305, rue de l'Université

Site inutilisé

22 - CN, 3400, rue du Domaine-des-Retraités
23 - D'Estimauville, 1390, avenue D'Estimauville
24 - J.C. Drolet inc., 6295, boulevard Wilfrid-Hamel
25 - Montmorency, 4300, boulevard Sainte-Anne
26 - Yvon-Dolbec, 6476, rue Yvon-Dolbec

Sources :
Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2014
Ville de Québec, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

Les voies de circulation, les voies ferrées, les gares de triage et le transport des matières dangereuses

Les voies de circulation faisant partie du réseau routier supérieur, les voies ferrées et les gares de triage constituent l'armature principale de l'agglomération de Québec en matière de transport terrestre. Le bruit généré par la circulation routière constitue la principale nuisance associée au réseau routier supérieur.

La Politique sur le bruit routier, adoptée en 1998 par le ministère des Transports (MTQ) à l'époque, propose deux approches d'atténuation des impacts sonores : une *approche corrective* qui vise à corriger les principaux problèmes de pollution sonore, et une *approche de planification intégrée*, qui consiste à prendre les mesures nécessaires pour prévenir les problèmes de pollution sonore causés par la circulation routière. Dans le cadre de cette seconde approche, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) préconise un niveau de bruit ambiant extérieur de 55 dBA_{Leq} sur une période de 24 heures. Ce niveau de bruit est généralement reconnu comme acceptable pour les zones sensibles, soit les aires résidentielles, institutionnelles et récréatives situées à proximité des autoroutes et des routes du réseau du MTMDET pour lesquelles la vitesse affichée est supérieure à 50 km/h.

Selon la vitesse et les débits de circulation sur ces axes, l'étendue du territoire à l'intérieur duquel le bruit ambiant peut dépasser le seuil de 55 dBA_{Leq} (24 h), ou isophone de 55 dBA_{Leq} (24 h), est variable.

Ainsi, une approche de planification intégrée du développement futur est requise à l'intérieur de ces isophones. Les mesures d'atténuation ou de mitigation proposées doivent viser à ramener les niveaux sonores projetés à un niveau inférieur ou égal à 55 dBA_{Leq} sur une période de 24 heures.

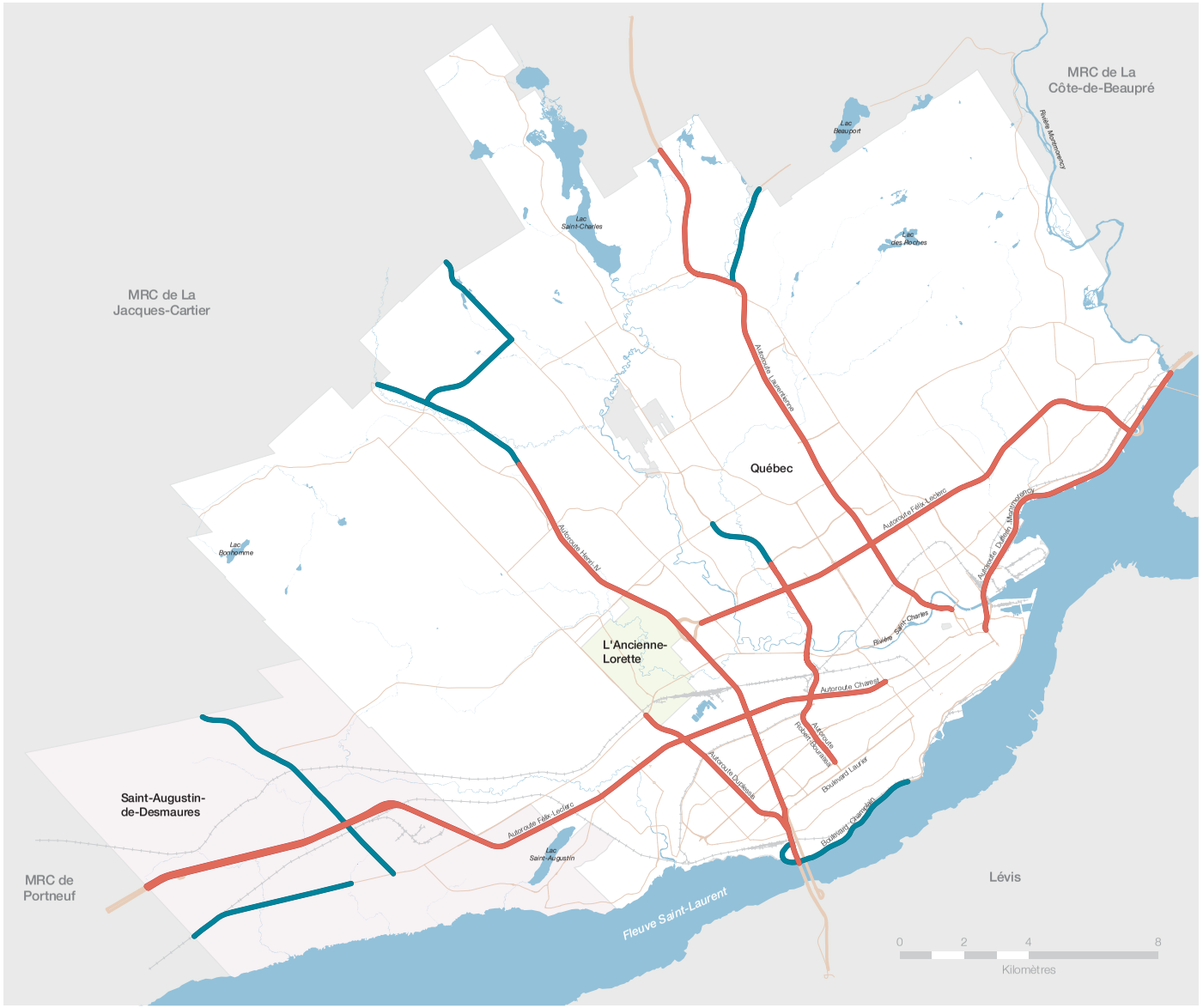
Le transport des matières dangereuses sur ces infrastructures est aussi un enjeu important à considérer en matière de planification urbaine. Ces matières sont en mouvement constant au sein du territoire et peuvent représenter, en tout temps, un risque potentiel pour la santé et la sécurité publiques. L'accident ferroviaire survenu à Lac-Mégantic le 6 juillet 2013 a donné lieu à une prise de conscience politique sur les scènes municipale, provinciale et fédérale à l'égard des risques associés au transport des matières dangereuses sur les voies ferrées (*voir la carte 12*).

Objectifs spécifiques :

- Atténuer l'impact des nuisances générées par les autoroutes, les voies ferrées et les gares de triage à proximité des milieux de vie.
- Minimiser les risques liés au transport des matières dangereuses sur les autoroutes, les voies ferrées et dans les gares de triage du territoire de l'agglomération de Québec.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard de la gestion des nuisances générées par la présence des voies de circulation, des voies ferrées et des gares de triage, et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage également à poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard de la problématique du transport des matières dangereuses.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages à proximité des voies de circulation, des voies ferrées et des gares de triage.



Carte 33

Autoroutes et routes du réseau supérieur générant des contraintes sonores

Autoroute

Route à débit élevé

Sources :
Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2017
Ville de Québec, 2017

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Les infrastructures de production et de transport d'énergie

Le territoire de l'agglomération possède plusieurs infrastructures de production et de transport de l'énergie, tels le réseau de distribution d'énergie hydroélectrique, les postes d'énergie électrique, les centrales de production d'énergie électrique et les gazoducs. Des risques et des nuisances peuvent être générés par la présence de ces infrastructures à proximité d'usages sensibles et de milieux de vie.

Le réseau de distribution d'énergie hydroélectrique prévoit une emprise aux abords des infrastructures aériennes parcourant le territoire de l'agglomération de Québec. Cette emprise permet de préserver l'intégrité des infrastructures, de maintenir un accès à celles-ci et d'imposer une certaine distance par rapport au milieu construit. Les postes d'énergie électrique sont une source de contraintes majeures à considérer au sein du territoire urbanisé et doivent être circonscrits afin que leur accès soit limité. Une seule centrale de production d'énergie électrique est présente au sein de l'agglomération de Québec. Cet équipement est constitué d'un barrage et d'un poste d'énergie et est situé en amont de la chute Montmorency.

À ce jour, aucune production d'énergie par éoliennes n'est effectuée sur le territoire de l'agglomération de Québec. Considérant les impacts négatifs attribuables au déboisement qui sont à anticiper en ce qui a trait à la protection des prises d'eau potable, la mise en valeur des paysages, la fragmentation importante du milieu naturel requise pour l'aménagement des infrastructures et les nuisances potentielles à proximité des milieux de vie, le Schéma d'aménagement et de développement contingente l'implantation des éoliennes dans le futur.

Les éoliennes sont interdites dans les milieux sensibles suivants :

- À l'intérieur des bassins versants des prises d'eau potable;
- À l'intérieur des territoires d'intérêt écologique;
- À l'intérieur ou à proximité du périmètre d'urbanisation;
- À l'intérieur de la zone agricole;
- À l'intérieur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent.

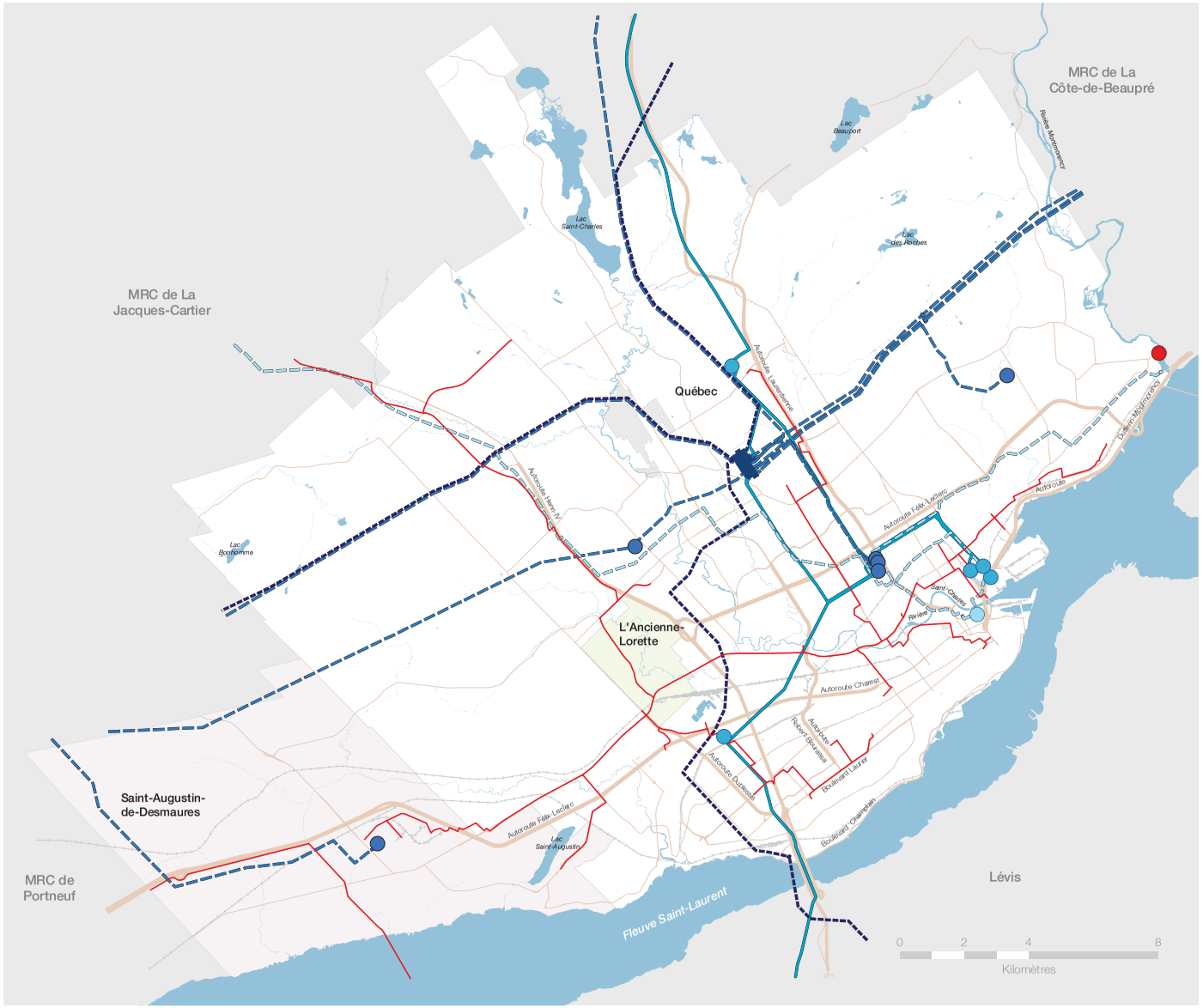
Un réseau de gazoducs parcourt le territoire de l'agglomération de Québec et assure l'alimentation en gaz naturel. Ce réseau de distribution de gaz naturel permet de desservir les quartiers résidentiels, les entreprises et les industries. Les gazoducs sont en fait des canalisations destinées au transport de matières gazeuses sous pression sur de longues distances.

Objectifs spécifiques :

- Minimiser les risques liés à la production et au transport d'énergie.
- Atténuer l'impact des nuisances générées par la production et le transport d'énergie à proximité des milieux de vie.

Ce que le Schéma prévoit :

- Dans son plan d'action, l'Agglomération de Québec s'engage à maintenir à jour l'inventaire des infrastructures du réseau de transport et de production d'énergie, et à procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis.
- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un territoire à l'intérieur duquel l'implantation d'éoliennes est autorisée.



Carte 34

Réseau de transport d'énergie et postes d'énergie électrique

Gazoduc existant

Poste d'énergie électrique (tension en kV)

- 69
- 230
- 315
- 735

Ligne de transmission (tension en kV)

- 69
- 230
- 315
- 735

Autre installation principale

- Barrage

Sources :
Hydro-Québec, 2017
Énergir, 2019

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

Ville de Québec l'accent d'Amérique

Les infrastructures aéroportuaires

L'aéroport international Jean-Lesage de Québec est situé sur le territoire de l'agglomération de Québec. Il s'agit d'une infrastructure stratégique en matière de transport qui constitue une porte d'entrée internationale sur la grande région de Québec. Bien que la proximité de l'aéroport offre de nombreux avantages sur le plan du transport interurbain et international, le bruit causé par le décollage et l'atterrissage des avions génère une nuisance qu'il est nécessaire de prendre en considération en matière de planification urbaine.

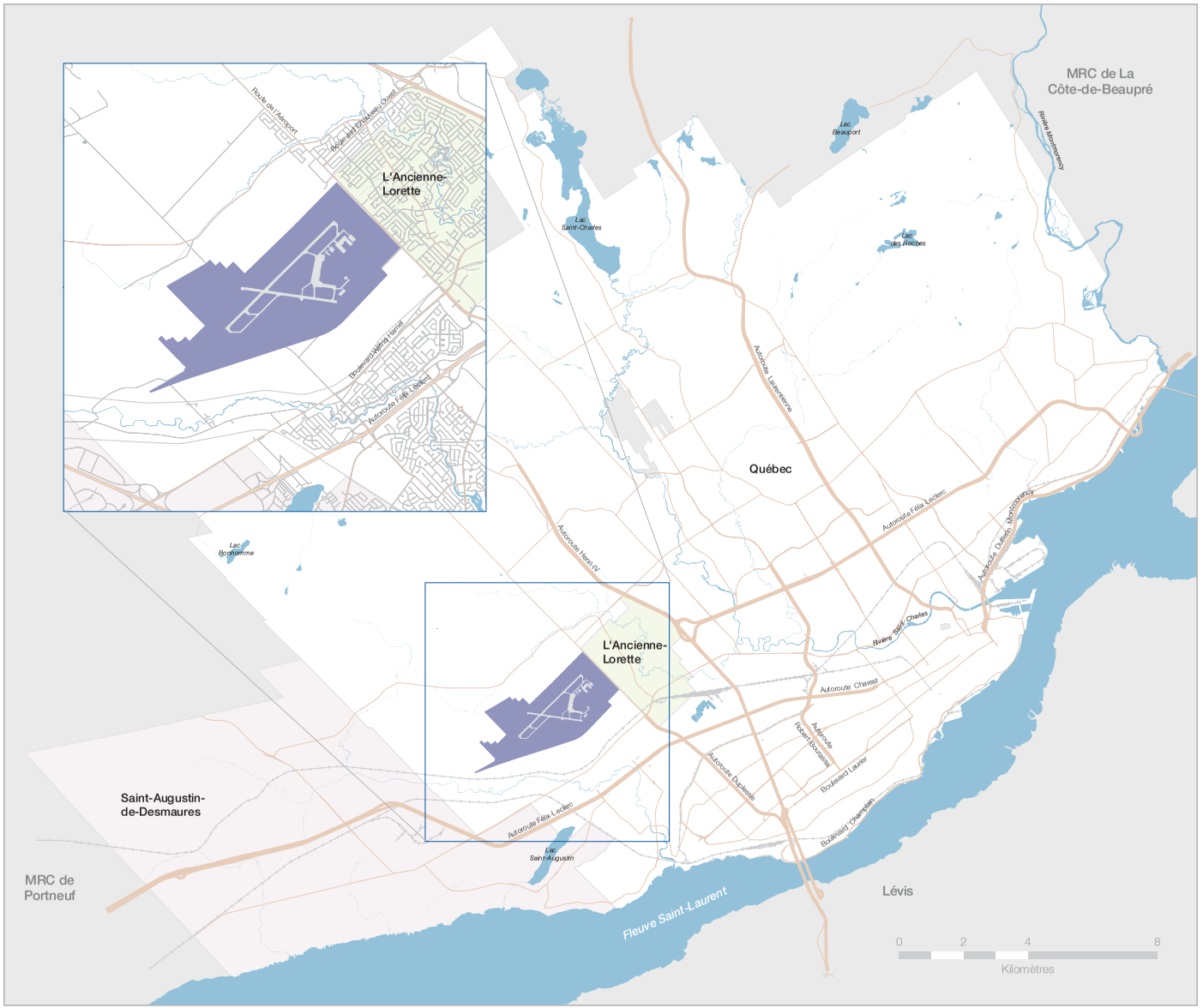
Objectif spécifique :

- Assurer la pérennité de l'activité et du développement de l'aéroport international Jean-Lesage en consolidant les activités compatibles à proximité de celui-ci, dans les limites des compétences municipales.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages à proximité des infrastructures aéroportuaires.

Aéroport international Jean-Lesage



Carte 35

Zone aéroportuaire

Zone aéroportuaire

Source : Ville de Québec, 2012

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

Ville de Québec l'accent d'Amérique

Station de traitement des eaux usées de l'est

Les usines de traitement de l'eau potable et les stations de traitement des eaux usées

Les usines de traitement de l'eau potable sont des infrastructures complémentaires aux prises d'eau potable et aux cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable. Elles ont également une fonction stratégique en matière de santé publique. Puisque cette eau est destinée à la consommation humaine, il est nécessaire de conserver une ressource en eau potable de bonne qualité et en quantité suffisante. Ces usines sont assimilables à un usage de nature industrielle en raison des nuisances qu'elles peuvent générer, tout comme les stations de traitement des eaux usées. Pour ce motif, elles sont considérées comme des sources de contraintes majeures.

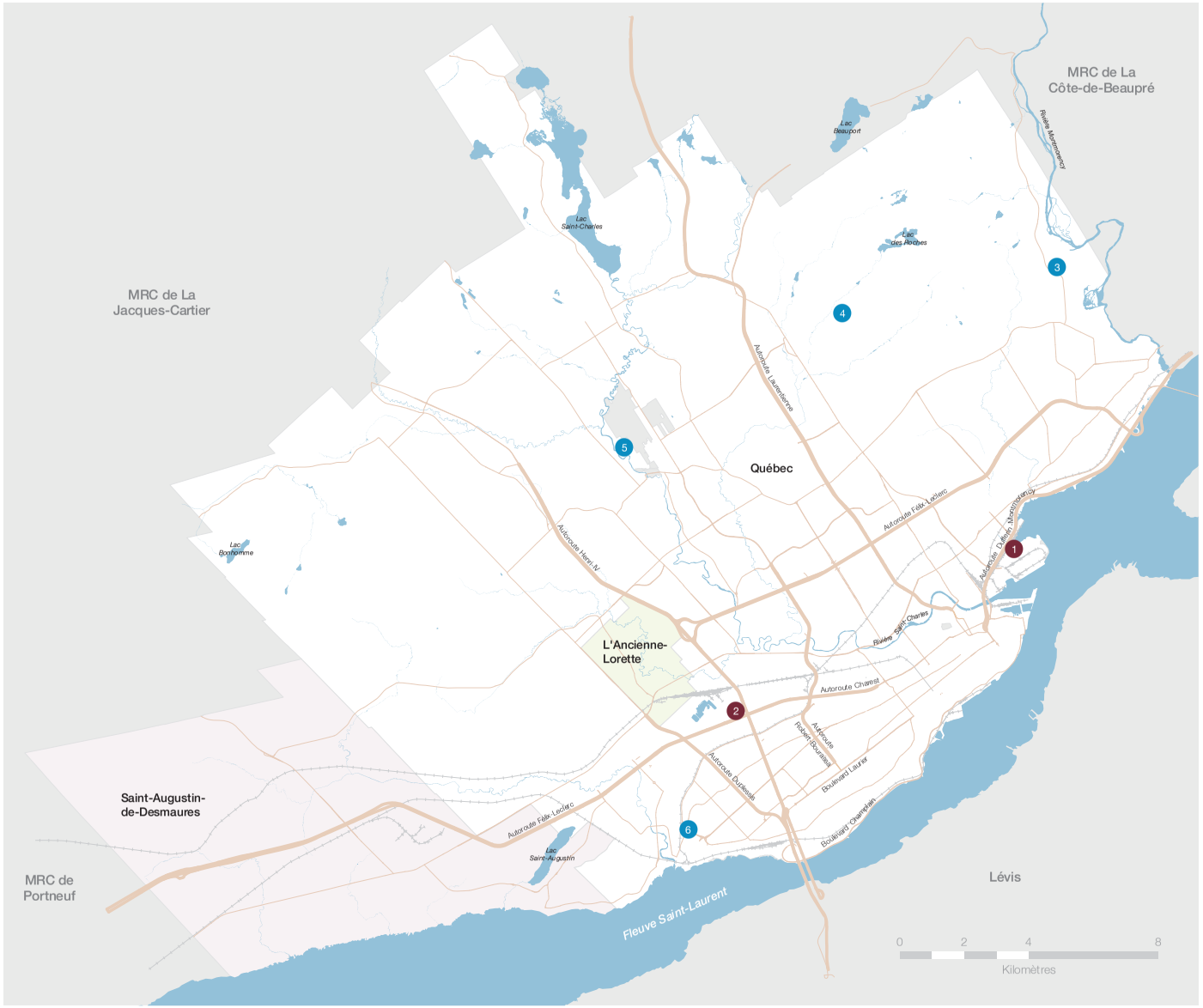
Objectifs spécifiques :

- Offrir une eau potable de qualité et en quantité suffisante à la population.
- Atténuer l'impact des nuisances générées par les usines de traitement de l'eau potable et les stations de traitement des eaux usées à proximité des milieux de vie.

Ce que le Schéma prévoit :

- L'Agglomération de Québec définit, au document complémentaire, un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages à proximité des usines de traitement de l'eau potable et des stations de traitement des eaux usées.

Station de traitement de l'eau potable de Québec



Carte 36

Usines de traitement de l'eau potable et stations de traitement des eaux usées

- Station de traitement des eaux usées
  - 1 - STEU Est
  - 2 - STEU Ouest
- Usine de traitement d'eau potable
  - 3 - UTE de Beauport
  - 4 - UTE de Charlesbourg
  - 5 - UTE de Québec
  - 6 - UTE de Sainte-Foy

Source : Ville de Québec, 2014

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2018

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Les grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation

5

5
Les grandes affectations du territoire et le périmètre d'urbanisation

Le SAD détermine les « grandes affectations du territoire ». Celles-ci correspondent à des parties de territoire, généralement assez vastes, destinées à accueillir plusieurs activités différentes (milieux mixtes) ou des activités particulières (milieux spécialisés, naturels ou agricoles). Le présent chapitre précise la nature de chacune des grandes affectations du territoire, les usages principaux qui y sont autorisés, ainsi que l'intensité souhaitée de certains de ces usages.

Le SAD détermine également le périmètre d'urbanisation, c'est-à-dire la limite entre les activités urbaines de plus forte densité, desservies par les réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire, et les activités agricoles et forestières en majorité.

5.1 Les grandes affectations du territoire et les densités approximatives

En vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU), le SAD doit déterminer des « grandes affectations du territoire ». Celles-ci permettent d'attribuer une vocation dominante aux différentes parties du territoire.

Conformément aux grandes orientations d'aménagement et au concept d'organisation spatiale, le SAD se base sur les caractéristiques actuelles et souhaitées des milieux, sur leur accessibilité par les différents modes de transport et sur les besoins de l'agglomération pour définir les grandes affectations du territoire, les usages qui y sont permis et l'intensité de certaines activités qui y sont prévues.

Les grandes affectations du territoire[24] se divisent en trois grands types de « milieux » :

Tableau 14 / Grandes affectations du territoire par type de milieu

Milieux mixtes	Milieux spécialisés	Milieux agricoles, forestiers et naturels
– Centre-ville (CV) – Pôle urbain régional (PUR) – Corridor structurant (CS) – Urbain (UR) – Commerce majeur (CM)	– Industrie et commerce (IC) – Campus technologique (CT) – Cité universitaire (CU) – ExpoCité (EC) – Zone aéroportuaire (ZA) – Zone portuaire (ZP)	– Agriculture (AG) – Forêt (FO) – Hameau résidentiel (agricole et forestier) (HRA et HRF) – Hameau mixte (agricole et forestier) (HMA et HMF) – Parc et espace vert (PEV) – Conservation naturelle (CN)

Les milieux mixtes accueillent actuellement plusieurs usages, à des intensités diverses. Le SAD confirme cet état de fait et préconise un renforcement du caractère mixte de ces milieux. C'est particulièrement le cas des pôles urbains régionaux où un équilibre entre le nombre d'emplois et le nombre de résidants est souhaitable.

Note : **24.** La carte des grandes affectations du territoire est présentée à la page 179.

Les milieux spécialisés sont des territoires homogènes voués à une ou quelques activités particulières. Ces milieux comprennent notamment la Cité universitaire, la Zone aéroportuaire et la Zone portuaire.

Outre la grande affectation du territoire Parc et espace vert, les grandes affectations du territoire des milieux agricoles, forestiers et naturels se trouvent dans la couronne verte de l'agglomération, soit en zone agricole ou en milieu forestier. La grande affectation du territoire Parc et espace vert couvre les grands parcs urbains du territoire.

La délimitation des territoires visés par les grandes affectations du territoire, bien que précise, doit conserver une certaine souplesse d'interprétation, notamment dans l'analyse de la conformité des plans et des règlements d'urbanisme (et de leurs amendements) des villes avec le SAD. Ainsi, la délimitation des aires de grandes affectations du sol des plans d'urbanisme et des zones des règlements de zonage des villes peut être différente de celle des aires de grandes affectations du territoire du SAD, pourvu qu'elle respecte le pourtour général et qu'elle ne remette pas en question l'aire dans son ensemble. La délimitation des aires de grandes affectations du sol des plans d'urbanisme et des zones des règlements de zonage peut plus aisément varier lorsque celles-ci sont dans un même type de milieu désigné au SAD (mixte, spécialisé ou agricole, forestier et naturel) que lorsqu'elles sont dans des milieux différents.

Pour chacune des grandes affectations du territoire, le SAD détermine de grands groupes d'usages compatibles et des densités approximatives d'occupation. Étant donné sa portée régionale, le SAD ne détermine que quelques grands groupes d'usages. De plus, il ne concerne que les usages principaux, laissant aux villes le soin de déterminer les usages complémentaires ou accessoires à ces usages principaux. Enfin, le SAD ne concerne que les usages mentionnés dans la définition des grands groupes d'usages[25].

Dans certains cas, le SAD détermine les précisions que les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures devront apporter à leur plan et leur réglementation d'urbanisme[26] concernant les usages autorisés et les densités d'occupation du sol. La détermination des grands groupes d'usages dans les grandes affectations du territoire laisse aux villes une marge de manœuvre importante. Elles peuvent, selon le contexte et les particularités des différentes parties de leur territoire, n'autoriser qu'une partie des usages prévus au SAD, pourvu que la vocation première de la grande affectation du territoire soit respectée.

Pour certaines grandes affectations du territoire, le SAD détermine des densités résidentielles minimales, exprimées en nombre de logements à l'hectare. Celles-ci correspondent à la moyenne des densités résidentielles nettes (c'est-à-dire calculées sur des terrains où l'habitation est l'usage principal) réelles et prévues dans l'ensemble d'une aire de grande affectation du territoire. Aux fins d'analyse de la conformité des plans et des règlements d'urbanisme (et de leurs amendements), les densités minimales ou maximales ou les nombres de logements minimaux ou maximaux fixés pour un territoire donné doivent contribuer à l'atteinte de la densité résidentielle minimale déterminée par le SAD pour l'aire de grande affectation du territoire concernée[27].

Pour les usages des grands groupes d'usages Administration et services professionnels, Vente au détail et services personnels et Hébergement, le SAD détermine des intensités (superficies maximales) par terrain (un lot ou un ensemble de lots faisant partie d'une même propriété) variables selon les aires de grandes affectations du territoire. Aux fins d'analyse de la conformité des plans et des règlements d'urbanisme (et de leurs amendements), les superficies maximales s'appliquent selon la vocation principale (ou l'usage principal) du bâtiment et les autres usages susceptibles de s'y trouver (usages autres que complémentaires ou accessoires). Par exemple, dans une aire de grande affectation du territoire UR-1, un centre commercial (grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels) pourra avoir jusqu'à 12 500 m^2 de superficie de plancher, mais les établissements individuels de ce grand groupe d'usages ne pourront dépasser 6 000 m^2. De même, sur cette superficie maximale de 12 500 m^2, les espaces réservés aux établissements du grand groupe d'usages Administration et services professionnels (usages autres que complémentaires ou accessoires) ne pourront excéder 5 500 m^2. Le cumul des superficies maximales pour différents grands groupes d'usages n'est donc pas possible.

Par exception, afin de permettre le recyclage d'un bâtiment existant, une ville peut prévoir, dans sa réglementation d'urbanisme, des superficies maximales supérieures à celles prévues pour les usages des grands groupes d'usages Administration et services professionnels, Vente au détail et services personnels et Hébergement dans une aire de grande affectation du territoire d'un milieu mixte.

Notes : **25.** L'Agglomération consultera les villes pour établir une table de correspondance entre les grands groupes d'usages du SAD et la classification des usages des plans et règlements d'urbanisme. **26.** Le plan d'urbanisme de la Ville de Québec est appelé «Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD)». **27.** L'Agglomération consultera les villes afin d'établir une méthode d'évaluation de la conformité des densités résidentielles.

5.1.1 Centre-ville (CV)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Le centre-ville est le premier pôle en importance dans l'agglomération en raison de la grande diversité des activités présentes, des institutions et des équipements majeurs qui y sont implantés (dont le siège du gouvernement du Québec), de la densité de l'occupation du sol (on y trouve les plus fortes densités résidentielles) et du nombre de déplacements sur 24 heures. Il s'agit d'une concentration importante d'emplois – notamment du tertiaire supérieur – ainsi que d'un lieu de destination pour les études postsecondaires. La colline Parlementaire regroupe plusieurs immeubles de bureaux du gouvernement du Québec et de ses mandataires, une situation que l'Agglomération de Québec désire maintenir, notamment par l'énoncé de critères de localisation des équipements mis en place par le gouvernement et ses mandataires (*voir la section 4.3.7*). La vitalité du centre-ville est bonifiée par les 16 500 ménages qui y habitent. On y trouve plusieurs commerces de proximité et de destination, en plus des commerces et services visant la clientèle touristique. Plusieurs grands événements s'y déroulent, été comme hiver.

La gamme et l'intensité des usages prévues dans le SAD confirment l'importance du centre-ville et visent à le consolider comme premier milieu mixte du territoire.

Grands groupes d'usages autorisés[28]

Le centre-ville est susceptible d'accueillir une grande diversité d'activités à des intensités élevées. On peut y trouver des équipements de tous types, dont ceux à rayonnement régional et métropolitain. De plus, la colline parlementaire est le lieu privilégié pour les fonctions stratégiques gouvernementales, y compris les sièges sociaux des organismes publics, et des fonctions diplomatiques.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Centre-ville :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie technologique;
- Industrie générale;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Avec une moyenne dépassant les 180 logements à l'hectare (moyenne des densités nettes), le centre-ville présente la plus forte densité résidentielle de l'agglomération et de la région métropolitaine. Malgré cette moyenne élevée, le centre-ville présente une grande variation dans les densités résidentielles, celles-ci allant de 5 à 1 400 logements à l'hectare.

Considérant les différences entre les composantes du centre-ville (Vieux-Québec, colline parlementaire, quartiers Saint-Jean-Baptiste et Saint-Roch, Vieux-Port, etc.) et la nécessité de tenir compte des caractéristiques du cadre bâti environnant dans l'élaboration de certains projets résidentiels, le SAD fixe une densité minimale de 75 logements à l'hectare.

Le centre-ville peut accueillir des usages non résidentiels de forte intensité et de forte densité. Ainsi, le SAD ne fixe aucune limite de superficie de plancher pour les bâtiments destinés aux grands groupes d'usages Administration et services professionnels, Vente au détail et services personnels et Hébergement.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Québec, seule ville concernée par cette grande affectation du territoire, devront préciser les usages, les densités résidentielles et les intensités autorisés dans les différentes composantes du centre-ville, ainsi que les règles encadrant la densification résidentielle.

Note : **28.** Les définitions des grands groupes d'usages sont données à la section 5.2.

5.1.2 Pôle urbain régional (PUR)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Hors du centre-ville, quelques pôles concentrent plusieurs activités, notamment des emplois du secteur tertiaire, des commerces de toute nature et des habitations de moyenne à haute densité (de 80 à 160 logements à l'hectare en moyenne selon le pôle), en plus d'attirer un grand nombre de déplacements sur 24 heures. Le SAD reconnaît ces pôles en leur attribuant une grande affectation du territoire spécifique. Ainsi, le pôle de Sainte-Foy, le boulevard Lebourgneuf, le secteur Wilfrid-Hamel/Laurentienne, le secteur de l'avenue Belvédère et celui de l'avenue D'Estimauville sont désignés par la grande affectation du territoire Pôle urbain régional.

Les pôles urbains régionaux sont appelés à accueillir davantage d'activités et de résidants. Un des objectifs est d'avoir, dans ces pôles, un équilibre entre le nombre d'emplois et le nombre de résidants. Un autre objectif est d'y trouver une gamme étendue d'établissements de vente au détail et de services personnels.

Grands groupes d'usages autorisés

Les pôles urbains régionaux sont des milieux destinés à une multitude d'activités. Il s'agit également de milieux préférentiels pour implanter des équipements à rayonnement régional.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Pôle urbain régional :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie technologique;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Les pôles urbains régionaux sont différents les uns des autres, et les densités résidentielles moyennes actuelles y varient. Bien qu'ils constituent des lieux privilégiés pour des densités résidentielles élevées, ils peuvent néanmoins accueillir des projets résidentiels de tailles et d'intensités diverses. Ainsi, pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Habitation, le SAD fixe une densité minimale de 40 logements à l'hectare dans l'aire de grande affectation du territoire Pôle urbain régional de Sainte-Foy et une densité minimale de 35 logements à l'hectare pour les autres aires.

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe les superficies de plancher maximales suivantes, selon l'aire de grande affectation du territoire :

Tableau 15 / Superficies de plancher maximales du grand groupe d'usages Administration et services professionnels selon l'aire – Pôle urbain régional

PUR-1 – Sainte-Foy	Illimitée
PUR-2 – Wilfrid-Hamel/ Laurentienne	30 000 m²
PUR-3 – Belvédère	30 000 m²
PUR-4 – D'Estimauville	50 000 m²
PUR-5 – Lebourgneuf	30 000 m²

Quant aux bâtiments destinés aux grands groupes d'usages Vente au détail et services personnels et Hébergement, le SAD ne fixe aucune limite de superficie de plancher.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Québec, seule ville concernée par cette grande affectation du territoire, devront préciser les usages, les densités résidentielles et les intensités autorisés dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire, ainsi que les règles encadrant la densification résidentielle. Ils devront notamment préciser les secteurs susceptibles d'accueillir les superficies de plancher du grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels les plus importantes sans compromettre la viabilité des artères commerciales existantes.

5.1.3 Corridor structurant (CS)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Les corridors structurants (CS) correspondent aux axes de transport en commun à haute fréquence du RTC. Les tronçons d'axes compris dans les limites des sites patrimoniaux de Charlesbourg (Trait-Carré) et de Beauport (avenue Royale) sont toutefois exclus de cette grande affectation du territoire pour des motifs de conservation patrimoniale et de réductionde la pression pour leur redéveloppement.

Actuellement, ces milieux présentent une grande variété d'activités, d'intensités et de caractéristiques urbaines. Ce sont des territoires en mutation, comme en font foi les nombreux projets résidentiels et commerciaux construits au cours des dernières années.

Hors du centre-ville et des pôles urbains régionaux, les corridors structurants sont les secteurs avec la meilleure accessibilité en transport en commun. Ils sont donc des lieux destinés à accueillir un volume accru d'activités et des habitations de plus forte densité.

Grands groupes d'usages autorisés

Les activités à implanter le long des corridors structurants peuvent être variées et dépendent du contexte urbain immédiat. On peut s'attendre à y trouver des commerces, des services administratifs et de l'habitation.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Corridor structurant :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie technologique;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Une densité d'activités moyenne à forte est préconisée dans les corridors structurants. Les constructions résidentielles auront des densités plus élevées que dans la grande affectation du territoire Urbain. De même, des immeubles de bureaux et des commerces de toute nature pourront avoir des superficies importantes, bien que généralement moindres que celles qu'on trouve dans le centre-ville et les pôles urbains régionaux.

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Habitation, le SAD fixe une densité minimale de 40 logements à l'hectare pour la grande affectation du territoire Corridor structurant.

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe les superficies de plancher maximales suivantes, selon l'aire de grande affectation du territoire :

Tableau 16 / Superficies de plancher maximales du grand groupe d'usages Administration et services professionnels selon l'aire – Corridor structurant

CS-1	120 000 m²
CS-2	50 000 m²
CS-3	20 000 m²

Quant au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 6 000 m² pour les établissements (ou bâtiments principaux des commerces isolés) et de 40 000 m² pour les bâtiments regroupant deux établissements et plus.

Pour le grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 20 000 m².

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Québec, seule ville concernée par cette grande affectation du territoire, devront préciser les usages, les densités résidentielles et les intensités autorisés dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire, ainsi que les règles encadrant la densification résidentielle.

5.1.4 Urbain (UR)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

La grande affectation du territoire Urbain (UR) couvre la majeure partie du périmètre d'urbanisation de l'agglomération de Québec. Elle regroupe les quartiers à dominante résidentielle. On y trouve aussi bien des habitations de différents types et de différentes densités que des noyaux commerciaux locaux et des commerces isolés de tailles et de types divers.

Cette grande affectation du territoire couvre aussi bien les quartiers centraux de la ville de Québec que les autres quartiers résidentiels de cette ville et ceux des villes de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Grands groupes d'usages autorisés

Puisque la grande affectation du territoire Urbain couvre un vaste territoire, on peut s'attendre à y voir plusieurs activités diversifiées. Celles-ci doivent cependant être compatibles avec l'habitation, qui demeure l'usage dominant de cette grande affectation du territoire.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Urbain :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

La densité résidentielle préconisée dépend de la localisation précise et du caractère du quartier d'implantation. Les commerces qui s'y trouvent devraient être essentiellement de proximité.
Il n'est pas souhaitable de trouver, dans cette grande affectation, des bureaux générant de nombreux déplacements quotidiens d'employés.

Le SAD fixe une densité minimale variable selon l'aire[29] :

Tableau 17 / Densité résidentielle minimale selon l'aire – Urbain

UR-1 – Territoire de la ville de Québec – Majorité du territoire	32 log/ha
UR-2 – Territoire de la ville de L'Ancienne-Lorette	20 log/ha
UR-3 – Territoire de la ville de Québec – Secteur lac Saint-Charles	8 log/ha
UR-4 – Territoire de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	16 log/ha

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 5 500 m^2.

Quant au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 6 000 m^2 pour les établissements (ou bâtiments principaux des commerces isolés) et de 20 000 m^2 pour les bâtiments regroupant deux établissements et plus.

Pour le grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 20 000 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Les plans et la réglementation d'urbanisme des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures devront préciser les usages, les densités résidentielles et les intensités autorisés ainsi que les règles encadrant la densification résidentielle dans les différentes aires et parties d'aires de cette grande affectation du territoire. Ils devront notamment déterminer les noyaux locaux, les corridors de Métrobus et les autres lieux desservis par le réseau structurant de transport en commun susceptibles d'accueillir les superficies de plancher des grands groupes d'usages Vente au détail et services personnels et Administration et services professionnels les plus importantes et fixer des maximums appropriés en dehors de ces noyaux.

Les plans et la réglementation d'urbanisme devront également comprendre des règles encadrant la densification résidentielle dans les différentes aires et parties d'aires de la grande affectation du territoire Urbain. Les noyaux locaux devraient être densifiés dans une **logique d'intensification** des gabarits des constructions. Les milieux résidentiels plus homogènes devraient quant à eux être densifiés dans une **logique d'insertion** des nouvelles habitations dans le respect des caractéristiques du cadre bâti.

Note : **29.** La densité moyenne nette minimale combinée des quatre aires de la grande affectation du territoire Urbain est de 30 logements à l'hectare.

5.1.5 Commerce majeur (CM)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

La grande affectation du territoire Commerce majeur (CM) désigne des zones principalement composées de commerces à rayonnement régional ou suprarégional. Cette grande affectation du territoire couvre les regroupements de commerces de grande surface (*power centers*), des regroupements de commerces isolés de plus petite superficie autour d'un stationnement commun ainsi que certains centres commerciaux majeurs en bordure d'autoroute.

Cette grande affectation du territoire vise également à transposer le Règlement sur le contrôle intérimaire relativement aux établissements de vente au détail d'une superficie de plancher supérieure à 4 000 mètres carrés (R.V.Q. 290), adopté en 2003, dans le SAD. Ainsi, la majorité des territoires destinés à accueillir des commerces de grande surface désignés dans ce règlement (en dehors du centre-ville, des pôles urbains régionaux et des corridors structurants) sont visés par cette grande affectation du territoire.

Grands groupes d'usages autorisés

La grande affectation du territoire Commerce majeur n'est pas un lieu préférentiel pour l'implantation des immeubles de bureaux de grande superficie ou des équipements publics.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Commerce majeur :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Habitation, le SAD fixe une densité minimale de 35 logements à l'hectare pour la grande affectation du territoire Commerce majeur.

Les aires de cette grande affectation du territoire sont destinées à concentrer des commerces de très grande intensité (superficie de plancher), mais de faible densité.

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

Quant aux bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD ne fixe aucune limite de superficie de plancher.

Pour le grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 20 000 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Les plans et la réglementation d'urbanisme des villes de Québec et de L'Ancienne-Lorette devront préciser les usages et les intensités autorisés dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire. La réglementation d'urbanisme devrait notamment distinguer, parmi les usages du grand groupe Vente au détail et services personnels, ceux qui sont compatibles avec cette grande affectation du territoire et ceux qui devraient être exclusifs aux autres grandes affectations du territoire des milieux mixtes.

5.1.6 Industrie et commerce (IC)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Cette grande affectation du territoire couvre les parcs industriels municipaux constitués en vertu des dispositions de la Loi sur les immeubles industriels municipaux (LIIM) (Beauport, Charlesbourg, François-Leclerc et Val-Bélair), les autres parcs industriels, les zones industrielles ainsi que les secteurs commerciaux et industriels situés à la frange des zones et parcs industriels. Les aires de cette grande affectation du territoire combinent des industries de toute nature, des établissements d'entreposage et de distribution et, dans certains cas, des commerces spécialisés.

Grands groupes d'usages autorisés

Cette grande affectation du territoire est d'abord destinée aux usages industriels, aux commerces de gros et de distribution ainsi qu'aux établissements commerciaux spécialisés. D'autres usages peuvent également y être autorisés, à certaines conditions.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Industrie et commerce :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie technologique;
- Industrie générale;
- Industrie lourde;
- Extraction;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 1 500 m^2.

Pour les établissements et les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD fixe les superficies de plancher maximales suivantes, selon l'aire de grande affectation du territoire :

Tableau 18 / Superficies de plancher maximales du grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels selon l'aire – Industrie et commerce

IC – Parcs industriels et zones industrielles	7 500 m^2 pour les établissements (ou bâtiments principaux des commerces isolés) et 12 500 m^2 pour les bâtiments regroupant deux établissements et plus

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 1 500 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Les plans et la réglementation d'urbanisme des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures devront préciser les usages et les intensités autorisés dans les différentes aires et parties d'aires de cette grande affectation du territoire. La réglementation d'urbanisme devrait notamment distinguer, parmi les usages du grand groupe Vente au détail et services personnels, ceux qui sont compatibles avec cette grande affectation du territoire et ceux qui devraient être exclusifs aux grandes affectations du territoire des milieux mixtes.

De plus, la réglementation d'urbanisme devra autoriser les usages industriels dans les aires de cette grande affectation du territoire correspondant aux parcs industriels municipaux (ceux-ci ayant été constitués à des fins industrielles, para-industrielles et de recherche), aux autres parcs industriels et aux zones industrielles.

5.1.7 Campus technologique (CT)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Depuis sa création en 1988, le parc technologique du Québec-Métropolitain (PTQM) accueille des entreprises spécialisées et des laboratoires de recherche. Récemment, la Ville de Québec a décidé de créer des parcs industriels destinés aux entreprises de haute technologie sur son territoire, soit les espaces d'innovation Michelet et D'Estimauville. Dans le SAD, ces trois parcs industriels voient leurs particularités confirmées par la grande affectation du territoire Campus technologique.

Grands groupes d'usages autorisés

La grande affectation du territoire Campus technologique est d'abord destinée à des activités industrielles spécialisées dans les domaines exigeant un savoir élevé telles les entreprises pharmaceutiques, informatiques, aérospatiales et autres. Les activités commerciales et industrielles à contraintes y sont prohibées.

Grands groupes d'usages permis dans la grande affectation du territoire Campus technologique :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Industrie technologique;
- Industrie générale;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 5 500 m^2.

Quant aux bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

Pour le grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Québec, seule ville concernée par cette grande affectation du territoire, devront préciser les usages et les intensités autorisés dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire.

Espace d'innovation Michelet

5.1.8 Cité universitaire (CU), ExpoCité (EC), Zone aéroportuaire (ZA) et Zone portuaire (ZP)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

La cité universitaire, ExpoCité, la zone aéroportuaire et la zone portuaire sont des milieux en soi, c'est-à-dire qu'ils constituent des endroits particuliers destinés à une ou quelques activités bien précises. C'est ce qui justifie le choix de les désigner au moyen d'une grande affectation du territoire particulière.

Sur le territoire de la cité universitaire, de la zone aéroportuaire et de la zone portuaire, l'Agglomération de Québec exerce sa juridiction en aménagement du territoire sur les usages différents de la vocation principale de ces institutions.

Grands groupes d'usages autorisés

Bien que spécialisés, ces milieux sont susceptibles d'accueillir d'autres usages.

Cité universitaire :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Industrie technologique;
- Agriculture sans élevage.

ExpoCité :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage.

Zone aéroportuaire :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie technologique;
- Industrie générale;
- Agriculture sans élevage;
- Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur.

Zone portuaire :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie générale.

Densités approximatives

Cité universitaire :

- Pour le grand groupe d'usages Habitation : une densité minimale de 32 logements à l'hectare;
- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels : une superficie de plancher maximale de 5 500 m^2;
- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels : une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2;
- Pour le grand groupe d'usages Hébergement, une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

ExpoCité :

- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels : une superficie de plancher maximale de 5 500 m^2;
- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels : une superficie de plancher maximale de 6 000 m^2 pour les établissements (ou bâtiments principaux des commerces isolés) et de 50 000 m^2 pour les bâtiments regroupant deux établissements et plus;
- Pour le grand groupe d'usages Hébergement, une superficie de plancher maximale de 12 500 m^2.

Zone aéroportuaire :

- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels : une superficie de plancher maximale de 1 500 m^2;
- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels : une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2;
- Pour le grand groupe d'usages Hébergement, une superficie de plancher maximale de 12 500 m^2.

Zone portuaire :

- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels : une superficie de plancher maximale de 1 500 m^2;
- Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels : une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

Le plan et la réglementation d'urbanisme de la Ville de Québec, seule ville concernée par ces grandes affectations du territoire, devront préciser les usages, les densités résidentielles (pour la cité universitaire) et les intensités autorisés, notamment afin d'encadrer l'ajout d'usages non prévus dans la vocation première de la cité universitaire, de la zone aéroportuaire et de la zone portuaire.

5.1.9 Agriculture (AG)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

La zone agricole viable bénéficie d'une protection en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). Conformément aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement, le SAD confirme ce statut de protection.

Grands groupes d'usages autorisés

Les usages autorisés dans la grande affectation du territoire Agriculture permettent de conserver le territoire agricole à des fins agricoles tout en autorisant des usages compatibles avec l'agriculture.

Conformément aux dispositions de la LPTAA, seules les habitations liées à une exploitation agricole, les habitations bénéficiant de droits acquis et les habitations autorisées par la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) y sont permises.

Grands groupes d'usages autorisés dans la grande affectation du territoire Agriculture :

- Extraction;
- Agriculture sans élevage;
- Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur;
- Agriculture à forte charge d'odeur;
- Foresterie sans pourvoirie.

Le plan d'action prévoit que les villes de Québec et de Saint-Augustin-de-Desmaures, en partenariat avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, la Communauté métropolitaine de Québec et le comité consultatif agricole de l'Agglomération de Québec, entreprendront une démarche de réévaluation des parties du territoire à l'intérieur desquelles les élevages à forte charge d'odeur sont autorisés.

Précisions attendues dans la réglementation d'urbanisme des villes

La réglementation d'urbanisme des villes de Québec et de Saint-Augustin-de-Desmaures pourra prévoir des zones à dominante résidentielle dans la grande affectation du territoire Agriculture afin de reconnaître les habitations bénéficiant de droits acquis, reconnus par la CPTAQ ou ayant été autorisées par celle-ci.

Le document complémentaire détermine les dispositions réglementaires que les municipalités peuvent utiliser afin d'encadrer les activités agricoles.

5.1.10 Forêt (FO)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Une grande part du territoire de l'agglomération de Québec est constituée de forêts. Afin d'assurer la pérennité de ce territoire et sa mise en valeur, le SAD prévoit une grande affectation du territoire Forêt à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.

Grands groupes d'usages autorisés

La grande affectation Forêt permet uniquement les usages compatibles avec ce milieu naturel.

Grands groupes d'usages autorisés dans la grande affectation du territoire Forêt :

- Extraction;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage;
- Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur[30];
- Foresterie sans pourvoirie;
- Foresterie avec pourvoirie.

Précisions attendues dans la réglementation d'urbanisme des villes

La réglementation d'urbanisme des villes de Québec et de Saint-Augustin-de-Desmaures devra préciser les usages dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire.

Note : **30.** Voir la définition à la section 5.2.

5.1.11 Hameau résidentiel agricole et Hameau résidentiel forestier (HRA et HRF)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Les « hameaux résidentiels » correspondent à de petits terrains ou des parties de terrain occupés par des habitations permanentes ou saisonnières, ou susceptibles de l'être, situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. On y trouve généralement des habitations construites avant l'entrée en vigueur des premiers décrets de zone agricole ou, en milieu forestier, avant l'entrée en vigueur des dispositions du premier Schéma d'aménagement de la CUQ. Les territoires visés par les grandes affectations du territoire Hameau résidentiel agricole et Hameau résidentiel forestier sont généralement non utilisables pour l'agriculture ou l'exploitation forestière.

Les hameaux résidentiels agricoles sont ceux reconnus dans le Schéma d'aménagement de la CUQ en 2000, y compris les modifications apportées par la suite. S'ajoutent à ceux-ci certaines habitations ou concentrations d'habitations existantes, non désignées en 2000, mais dont l'Agglomération, à la suite des avis du comité consultatif agricole, veut maintenant reconnaître l'existence.

Les hameaux résidentiels forestiers sont une transcription et une adaptation des dispositions du Schéma d'aménagement de la CUQ autorisant, le long de certaines routes désignées, la construction d'habitations à une distance maximale de 70 mètres de la route. La distance maximale de 70 mètres étant dorénavant abolie, les hameaux sont donc maintenant délimités en fonction des limites de propriétés ou de l'occupation réelle ou souhaitable des lots.

Certains hameaux résidentiels sont desservis ou partiellement desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire municipaux. La majorité d'entre eux ne le sont toutefois pas et les habitations qui y sont construites doivent disposer de puits d'alimentation en eau potable et de systèmes d'évacuation et de traitement des eaux usées conformes à la réglementation en vigueur.

Grands groupes d'usages autorisés

Ces grandes affectations du territoire visent à reconnaître les habitations existantes à l'extérieur du périmètre d'urbanisation afin d'assurer leur pérennité et, dans certains cas, à autoriser la construction de nouvelles habitations. Seules les nouvelles habitations unifamiliales isolées sont autorisées dans la grande affectation du territoire Hameau résidentiel agricole.

Grands groupes d'usages autorisés dans les grandes affectations du territoire Hameau résidentiel agricole et Hameau résidentiel forestier :

- Habitation;
- Agriculture sans élevage;
- Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur;
- Foresterie sans pourvoirie.

Densités approximatives

Pour les usages du grand groupe Habitation, les densités maximales autorisées correspondent aux exigences du document complémentaire à l'égard des superficies minimales des lots desservis, partiellement desservis ou non desservis, selon le cas.

5.1.12 Hameau mixte agricole et Hameau mixte forestier (HMA et HMF)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Comme les hameaux résidentiels, les hameaux mixtes sont de petits terrains ou des parties de terrain occupés, ou susceptibles de l'être, par des commerces ou des industries, en plus des habitations permanentes ou saisonnières, situés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Puisque les usages commerciaux ou industriels ne sont pas permis dans les grandes affectations du territoire Agriculture et Forêt, le SAD les désigne spécifiquement par les grandes affectations du territoire Hameau mixte agricole et Hameau mixte forestier.

Comme pour la grande affectation du territoire Hameau résidentiel agricole, seules les nouvelles habitations unifamiliales isolées sont autorisées dans la grande affectation du territoire Hameau mixte agricole. Les grands groupes d'usages non agricoles permis visent uniquement la reconnaissance, dans la réglementation d'urbanisme des villes concernées, des usages actuels.

Comme les hameaux résidentiels, certains hameaux mixtes sont situés dans des tronçons de route desservis ou partiellement desservis par les réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire. Certains sont localisés sur des routes ayant un débit de circulation important. Le SAD établit une distinction en matière d'intensité de l'occupation entre les hameaux mixtes localisés sur ces tronçons et routes, et ceux localisés ailleurs dans la couronne verte.

Grands groupes d'usages autorisés

Grands groupes d'usages autorisés dans les grandes affectations du territoire Hameau mixte agricole et Hameau mixte forestier :

- Habitation;
- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Vente au détail et services spécialisés;
- Vente au détail et services de véhicules automobiles;
- Vente et services à contraintes;
- Industrie générale;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage;
- Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur;
- Foresterie sans pourvoirie;
- Foresterie avec pourvoirie.

Densités approximatives

Pour les usages du grand groupe Habitation, les densités maximales autorisées correspondent aux exigences du document complémentaire à l'égard des superficies minimales des lots desservis, partiellement desservis ou non desservis, selon le cas.

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 500 m^2.

Pour les bâtiments destinés aux grands groupes d'usages Vente au détail et services personnels et Hébergement, le SAD fixe les superficies de plancher maximales suivantes, selon l'aire de grande affectation du territoire :

Tableau 19 / Superficies de plancher maximales des grands groupes d'usages Vente au détail et services personnels et Hébergement selon l'aire – Hameau mixte

HMA-1 et HMF-1 – Hameaux desservis ou sur route principale	2 500 m^2
HMA-2 et HMF-2 – Hameaux autres	1 000 m^2

5.1.13 Parc et espace vert (PEV)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Les espaces verts d'envergure régionale sont désignés au SAD par la grande affectation du territoire Parc et espace vert. Selon la vocation des différentes aires qui composent cette grande affectation du territoire, d'autres usages pourraient s'y trouver.

Grands groupes d'usages autorisés

Grands groupes d'usages autorisés dans la grande affectation du territoire Parc et espace vert :

- Administration et services professionnels;
- Vente au détail et services personnels;
- Hébergement;
- Récréation de plein air intensive;
- Agriculture sans élevage.

Densités approximatives

Pour les bâtiments destinés au grand groupe d'usages Administration et services professionnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 500 m^2.

Quant aux bâtiments destinés au grand groupe d'usages Vente au détail et services personnels, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 500 m^2.

Pour le grand groupe d'usages Hébergement, le SAD fixe une superficie de plancher maximale de 2 500 m^2.

Précisions attendues dans les plans et la réglementation d'urbanisme des villes

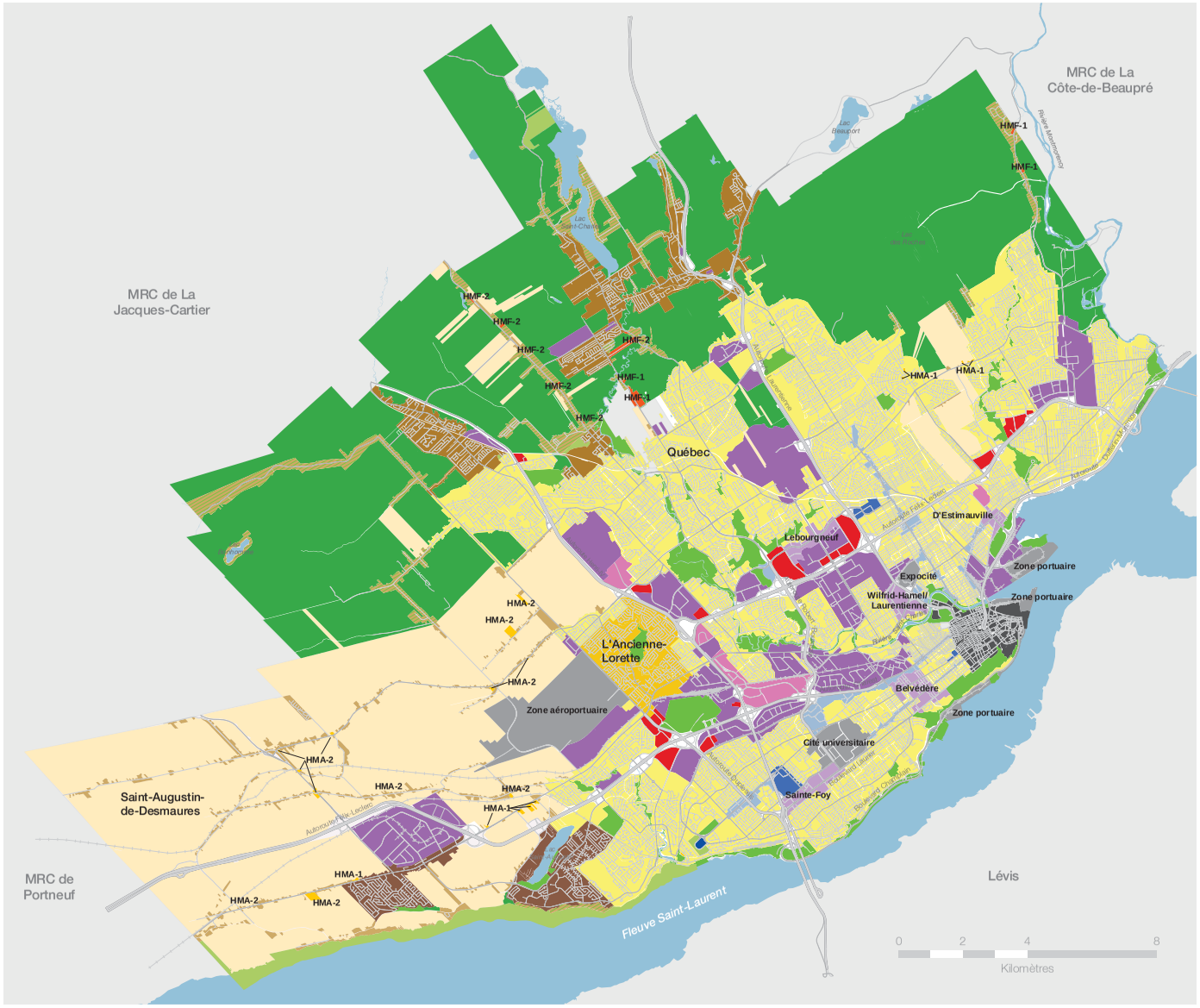
Les plans et la réglementation d'urbanisme des villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures devront préciser les usages et les intensités autorisés dans les différentes aires de cette grande affectation du territoire.

5.1.14 Conservation naturelle (CN)

Caractéristiques actuelles et souhaitées

Le SAD comprend maintenant une grande affectation du territoire Conservation naturelle qui vise à reconnaître et à protéger les milieux naturels les plus sensibles. Elle couvre les territoires des réserves naturelles reconnues (marais Léon-Provancher à Saint-Augustin-de-Desmaures, Échappée-Belle et marais du Nord à Québec), les aires de concentration d'oiseaux aquatiques sur les berges du fleuve Saint-Laurent et les habitats d'espèces floristiques menacées ou vulnérables (secteur des Marches-Naturelles de la rivière Montmorency, boisé de Marly et parc de la Plage-Jacques-Cartier).

Comme cette grande affectation du territoire vise la préservation du caractère naturel des territoires visés, aucun usage n'y est prévu. Les sentiers aménagés à des fins de découverte et d'observation sont cependant autorisés.



Carte 37

Grandes affectations du territoire

Grande affectation du territoire

- Centre-ville
- Pôle urbain régional (Sainte-Foy, Belvédère, Wilfrid-Hamel/Laurentienne, D'Estimauville, Lebourgneuf)
- Corridor structurant 1
- Corridor structurant 2
- Corridor structurant 3
- Urbain - Québec
- Urbain - L'Ancienne-Lorette
- Urbain - Québec - Lac Saint-Charles
- Urbain - Saint-Augustin-de-Desmaures
- Commerce majeur
- Équipement majeur (ExpoCité, Cité universitaire, Zones portuaires et aéroportuaire)
- Campus technologique
- Industrie et commerce
- Hameau résidentiel agricole
- Hameau résidentiel forestier
- HMA-1 Hameau mixte agricole 1
- HMA-2 Hameau mixte agricole 2
- HMF-1 Hameau mixte forestier 1
- HMF-2 Hameau mixte forestier 2
- Agriculture
- Conservation naturelle
- Parc et espace vert
- Forêt

Source : Ville de Québec, 2019

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

5.2 Les définitions des grands groupes d'usages

Tableau 20 / Définition des grands groupes d'usages

Habitation	Toute forme d'habitation
Administration et services professionnels	Établissements d'administration publique et privée, de finance, d'assurance, d'immobilier et de services professionnels
Vente au détail et services personnels	Établissements de vente au détail de biens et de services personnels (courants, semi-courants et réfléchis), restaurants, bars et établissements industriels de type artisanal
Hébergement	Établissements d'hébergement touristique de courte durée
Vente au détail et services spécialisés	Établissements de vente, de location, d'entretien et de réparation de produits spécialisés non visés par les autres grands groupes d'usages de vente au détail ou de vente et services à contraintes
Vente au détail et services de véhicules automobiles	Établissements de vente, de location, d'entretien et de réparation de véhicules automobiles ou de pièces et accessoires de véhicules automobiles (de moins de 4 500 kg) et infrastructure (stationnement et poste de taxi)
Vente et services à contraintes	Établissements de vente au détail de plantes et de produits de jardinage (centre de jardinage), de vente et de réparation d'équipement motorisé (de plus de 4 500 kg), de vente en gros, d'entreposage et de services de transport
Industrie technologique	Établissements de fabrication, de services, de recherche ou de développement à savoir élevé
Industrie générale	Établissements de transformation, d'assemblage ou de transbordement de produits divers
Industrie lourde	Établissements de première transformation des matières premières
Extraction	Établissements d'extraction de matières premières dont les substances minérales sont situées sur des terres privées où, en vertu de la Loi sur les mines (RLRQ., chapitre M-13.1), le droit à celles-ci appartient au propriétaire du sol
Récréation de plein air intensive	Établissements récréatifs extérieurs majeurs tels qu'un terrain de golf, un centre de ski, un centre de vélo de montagne, une base de plein air; établissements de villégiature et parcs de véhicules récréatifs
Agriculture sans élevage	Établissements d'exploitation agricole sans élevage d'animaux, notamment l'acériculture, la culture maraîchère et l'horticulture
Agriculture avec élevage à faible charge d'odeur	Établissements d'élevage dont le coefficient d'odeur (paramètre C) est inférieur à 1 (voir tableau DC-3 au document complémentaire)
Agriculture avec élevage à forte charge d'odeur	Établissements d'élevage dont le coefficient d'odeur (paramètre C) est égal ou supérieur à 1 (voir tableau DC-3 au document complémentaire)
Foresterie sans pourvoirie	Établissements de production et de récolte du bois, de chasse, de pêche ou de piégeage effectués à l'extérieur du cadre d'une pourvoirie
Foresterie avec pourvoirie	Établissements de production et de récolte du bois, de chasse, de pêche ou de piégeage effectués dans une pourvoirie, notamment la pratique d'activités en milieu naturel où l'hébergement sur place peut être offert

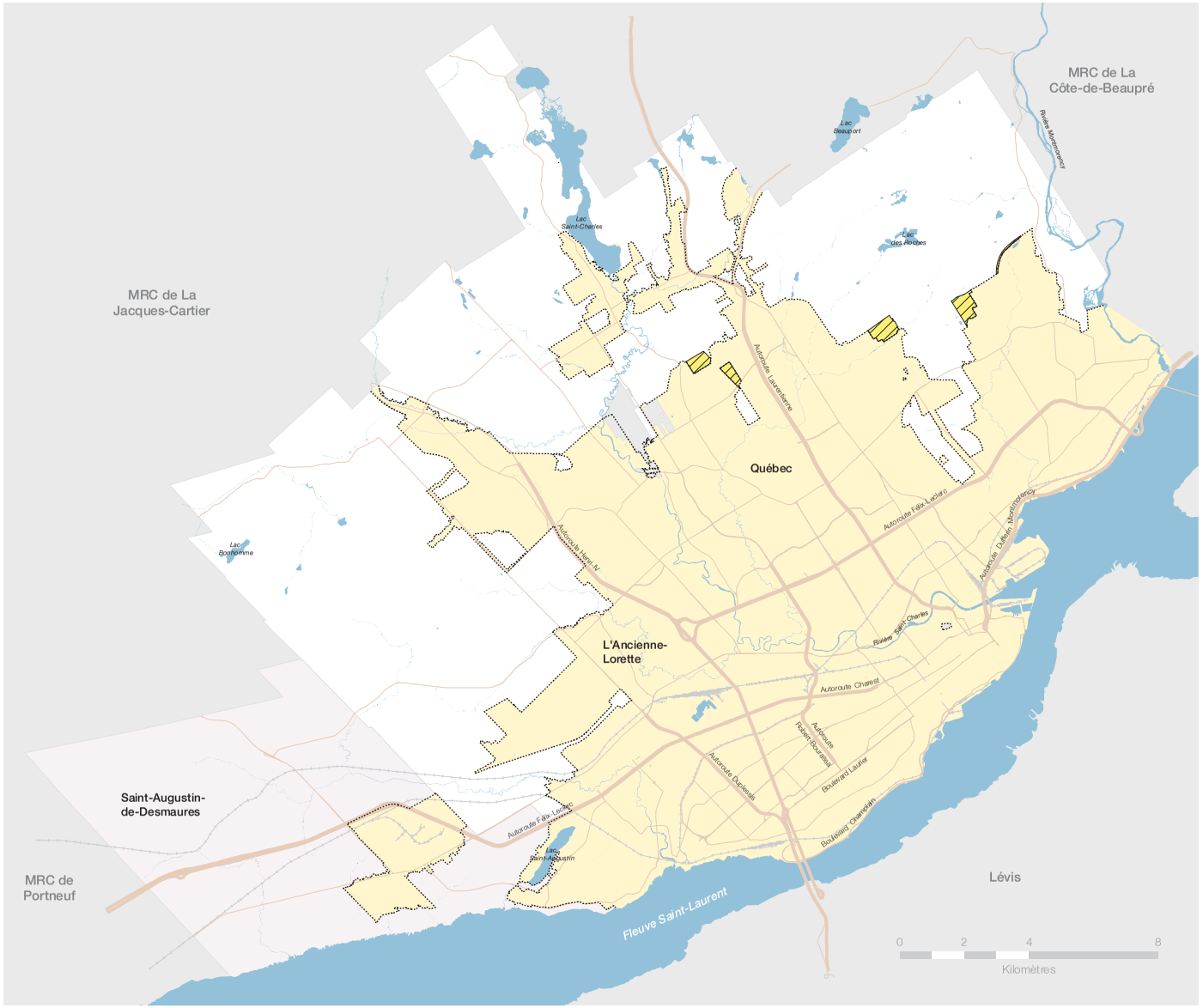
5.3 Le périmètre d'urbanisation

Selon la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, un SAD « doit déterminer tout périmètre d'urbanisation ». Le périmètre d'urbanisation trace la limite entre le milieu urbain, soit les parties du territoire destinées à accueillir une gamme étendue d'usages ainsi que les infrastructures qui les supportent (voies de circulation, aqueduc et égout sanitaire, etc.), et le milieu agroforestier, soit les parties du territoire destinées aux activités agricoles en priorité ou caractérisées par un couvert forestier important.

La carte du périmètre d'urbanisation actuel et de ses agrandissements prévus est à la page suivante.

Dans le respect des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire[31], le SAD détermine un périmètre d'urbanisation « n'excédant pas les besoins reliés à la croissance planifiée des diverses activités urbaines sur un horizon de vingt ans » et définit « les critères applicables à l'urbanisation du territoire » (énoncés à la section 4.1).

Note : **31.** MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DE LA MÉTROPOLE, *Orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec*, 2002, p. 14.



Carte 38

Périmètre d'urbanisation avant révision

Périmètre d'urbanisation avant révision

Ajout hors zone agricole

Source : Ville de Québec, 2019

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

Avant la révision du SAD, le périmètre d'urbanisation représentait 266 km², soit 47 % du territoire de l'agglomération. Le territoire couvert par le périmètre d'urbanisation a peu varié depuis 1985. Il a même été réduit en 2005 avec l'adoption du PDAD de la nouvelle ville de Québec, compte tenu des faibles taux de croissance de la population et des ménages prévus à ce moment (*voir la section 4.1*).

La révision du SAD est l'occasion de revoir la délimitation du périmètre d'urbanisation. Depuis son intégration dans le Schéma d'aménagement de la CUQ, le périmètre d'urbanisation n'a pas été mis à jour pour tenir compte de la rénovation cadastrale et du passage à la cartographie numérique[32]. Une première phase dans la révision du périmètre d'urbanisation a donc consisté à ajuster son tracé aux éléments de référence habituels (lignes de lot, cours d'eau, centre des rues, voies ferrées, corridors de transport d'électricité, etc.).

La zone agricole établie par décret gouvernemental occupe environ 22 % du territoire de l'agglomération. Par définition, les territoires agricole et urbain sont mutuellement exclusifs, c'est-à-dire que le périmètre d'urbanisation ne devrait pas empiéter sur la zone agricole (à moins de situations exceptionnelles – *voir plus loin dans le texte*), et vice-versa. Une deuxième phase dans la révision du périmètre d'urbanisation consistait donc à ajuster la limite de ce dernier à celle de la zone agricole. Le bilan de cette deuxième phase mène à une réduction de 32 hectares du périmètre d'urbanisation (*voir le tableau ci-après*).

Une troisième phase dans la révision du périmètre d'urbanisation visait à inclure certaines zones qui n'avaient jamais été considérées comme « urbaines », mais qui sont déjà construites et desservies par les réseaux d'aqueduc et d'égout sanitaire, et qui sont situées à l'extérieur des bassins versants des prises d'eau potable. À l'inverse, certaines zones présentant des contraintes majeures (*ex. : zones à risque ou de forte pente*) et non desservies par les réseaux devraient logiquement être exclues du périmètre d'urbanisation. Le bilan de cette troisième phase mène à une réduction de 20 hectares du périmètre d'urbanisation (*voir le tableau ci-après*).

La quatrième et dernière phase de la révision consistait à évaluer le potentiel d'accueil, dans le périmètre d'urbanisation, pour de nouvelles constructions résidentielles et à le comparer à la demande résidentielle, par type d'habitation. L'analyse présentée à la section 4.1 suggère que le périmètre d'urbanisation actuel ne peut accueillir l'ensemble des habitations de type maisons et duplex. Ainsi, l'agglomération de Québec pourrait devoir agrandir le périmètre d'urbanisation.

Le tableau ci-dessous présente le bilan des quatre phases de la révision du périmètre d'urbanisation.

Tableau 21 / Superficies du périmètre d'urbanisation avant la révision, des ajustements, des retraits et des ajouts

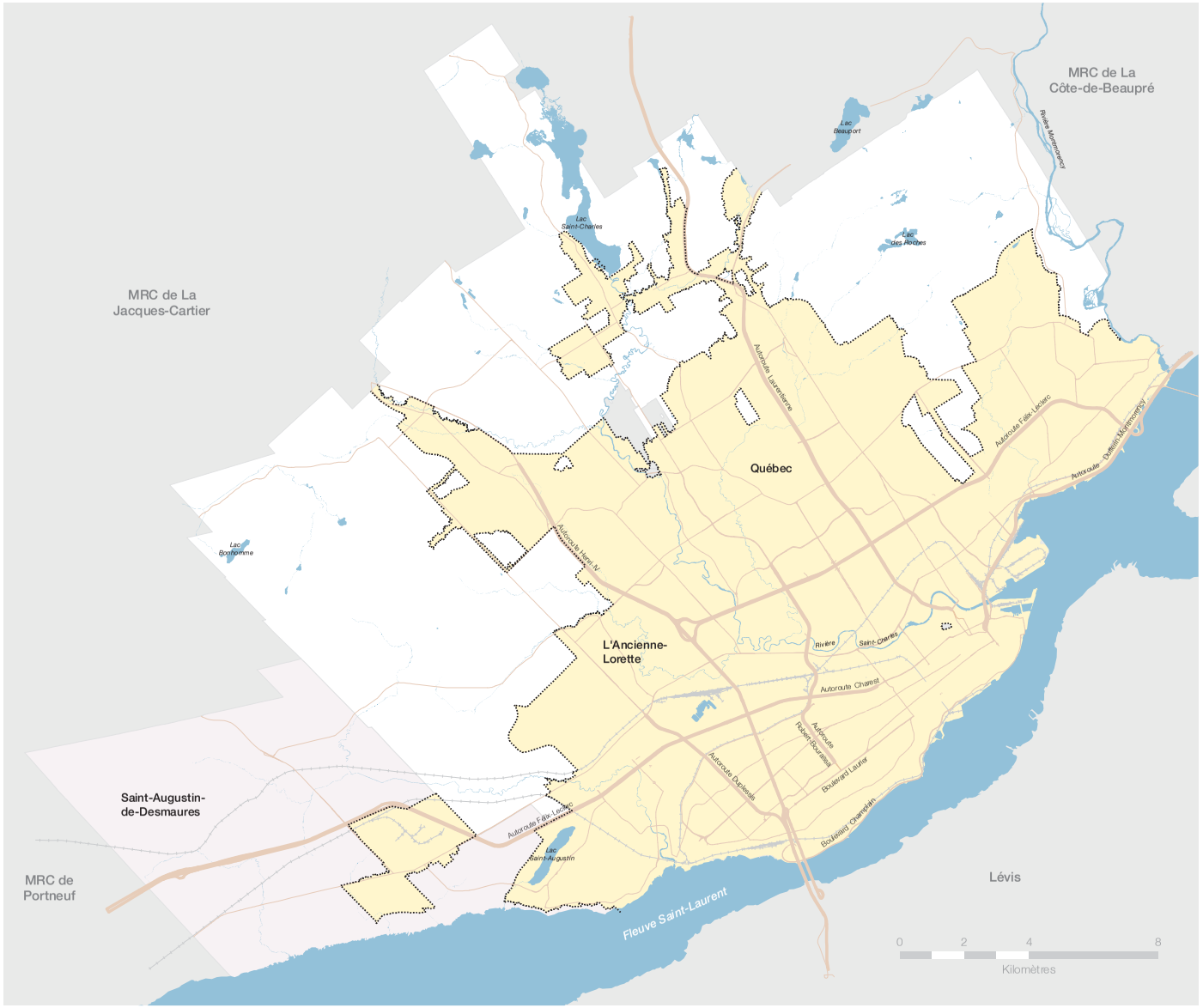
Périmètre d'urbanisation avant la révision	**26 610 ha**
1 – Ajustements aux lignes de lot	Négligeable
2 – Ajustements à la zone agricole	– 32 ha
3 – Ajouts et retraits de certaines zones	– 20 ha
4 – Ajouts prévus au PMAD[33]	145 ha
Total	**93 ha**
Augmentation du PU	**+ 0,4 %**

Le bilan de la révision du périmètre d'urbanisation se traduit donc par un agrandissement de 2,5 %. Cet agrandissement mineur permet tout de même d'accueillir une part importante de la croissance du nombre de ménages sur le territoire de l'agglomération (voir la carte du périmètre d'urbanisation, carte 39).

Notes : **32.** Le tracé du périmètre d'urbanisation actuel a été établi sur des cartes papier, puis transposé tel quel en format numérique. **33.** Voir la carte 14, p. 99, et la carte D de l'annexe 8, p. 173, du PMAD.

Les agrandissements du périmètre d'urbanisation identifiés à la carte 38 conservent une grande affectation du territoire « Forêt » et, à ce titre, ils équivalent à des zones de réserve. L'utilisation de ces agrandissements du périmètre d'urbanisation à des fins urbaines nécessitera une modification du Schéma d'aménagement et de développement révisé de l'agglomération de Québec, conformément à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

La délimitation du périmètre d'urbanisation, bien que précise, doit permettre une certaine souplesse d'interprétation, notamment dans l'analyse de la conformité des plans et des règlements d'urbanisme (et de leurs amendements) avec le SAD. Ainsi, la délimitation des aires de grandes affectations du sol des plans d'urbanisme et des zones des règlements de zonage des villes peut, de façon exceptionnelle et limitée, dépasser la limite du périmètre d'urbanisation du SAD, pourvu qu'elle s'appuie sur les éléments de référence habituels (lignes de lot, cours d'eau, centre des rues, voies ferrées, corridors de transport d'électricité, etc.). Toutefois, l'interprétation de la limite du périmètre d'urbanisation ne pourrait en aucun cas être utilisée afin que des lotissements résidentiels, réalisés ou non dans le contexte d'un processus d'ouverture de rues, empiètent sur les milieux agricoles, forestiers ou naturels.



Carte 39

Périmètre d'urbanisation révisé

Périmètre d'urbanisation révisé

Source : Ville de Québec, 2019

Compilation cartographique : Ville de Québec, 2019

VILLE DE QUÉBEC l'accent d'Amérique

La mise en œuvre du Schéma d'aménagement et de développement

6

6
La mise en œuvre du SAD

L'adoption et l'entrée en vigueur du SAD constituent un des premiers jalons de la Stratégie intégrée d'aménagement du territoire (SIAT). Pour avoir une réelle portée, les objectifs et dispositions du SAD doivent être transposés dans les plans et règlements d'urbanisme de chacune des trois villes qui composent l'agglomération de Québec.

Pour s'assurer que les objectifs et dispositions du SAD donnent les résultats attendus, l'Agglomération de Québec a défini une série d'indicateurs qui feront l'objet d'un suivi continu ou périodique. Ce monitorage permettra d'apporter des ajustements au SAD au besoin et servira lors de la prochaine révision de celui-ci, après 2020.

6.1 La révision du plan et des règlements d'urbanisme

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (LAU) prévoit une obligation de conformité entre les différents paliers de planification et la réglementation d'urbanisme des municipalités. Dans ce contexte, le SAD doit être conforme à la fois aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement[34] et au Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Québec. L'entrée en vigueur du SAD obligera les villes de Québec, de L'Ancienne-Lorette et de Saint-Augustin-de-Desmaures à revoir leur plan et leur réglementation d'urbanisme pour s'y conformer.

Le délai prévu à la LAU pour la révision du plan et de la réglementation d'urbanisme des villes est de deux ans suivant l'entrée en vigueur du SAD révisé. Les plans et règlements (zonage, lotissement et construction, notamment) doivent être conformes aux objectifs du SAD et aux dispositions du document complémentaire.

Note : **34.** Ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement*, 2010. Repéré à www.mamrot.gouv.qc.ca/amenagement-du-territoire/orientations-gouvernementales/presentation/

6.2 Le monitorage

L'Agglomération de Québec entend suivre plusieurs indicateurs afin de s'assurer de la justesse des objectifs et des dispositions du SAD ainsi que des effets de sa mise en œuvre. Ce monitorage portera sur plusieurs sujets, dont la population, l'économie et l'environnement.

Le tableau ci-dessous présente une liste des indicateurs que l'Agglomération pourrait suivre au cours des prochaines années. Au besoin, d'autres indicateurs pourraient s'ajouter à cette liste.

Tableau de bord du SAD

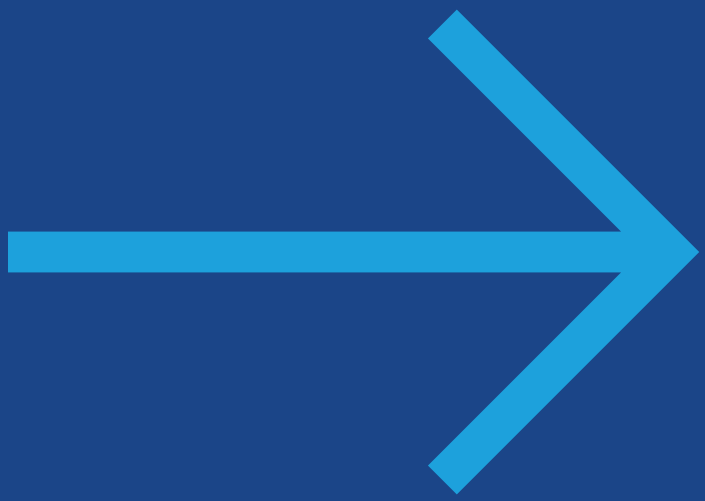
Tableau 22 / Indicateurs de performance

OBJET	INDICATEUR	SOURCE	FRÉQUENCE DES MISES À JOUR
SPHÈRE SOCIODÉMOGRAPHIQUE			
4.1 Capitale attractive	Population Ménages	Institut de la statistique du Québec Recensement (Statistique Canada)	Annuelle Quinquennale
4.1 Capitale attractive	Habitations : – Nombre – Typologie résidentielle	Rôle d'évaluation (Ville de Québec)	Continue
4.1 Capitale attractive	Croissance résidentielle : – Mises en chantier par type	Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)	Trimestrielle
4.1 Capitale attractive	Potentiel résidentiel : – Nombre – Typologie résidentielle	Ville de Québec	Continue
4.1 Capitale attractive	Densité résidentielle (log/ha) Densité des usages non résidentiels (RPT : Rapport plancher terrain) Densité d'activité humaine Utilisation du sol	Ville de Québec	Continue
4.3 Capitale performante	Transport de personnes : – Parts modales (générales et vers les pôles) – Nombre de déplacements vers les pôles – Temps et distance moyens de déplacement	Enquête Origine-Destination	Quinquennale
SPHÈRE ENVIRONNEMENTALE			
4.4 Capitale durable	Qualité de l'air	Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec	Annuelle
4.4 Capitale durable	Qualité de l'eau	Ville de Québec Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec	Annuelle

OBJET	INDICATEUR	SOURCE	FRÉQUENCE DES MISES À JOUR
4.4 Capitale durable	Nombre de permis délivrés annuellement dans les bassins versants (par type de permis)	Ville de Québec Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures Ville de L'Ancienne-Lorette	Annuelle
4.4 Capitale durable	Espaces verts Canopée	Ville de Québec	Continue
4.3 Capitale performante	Pistes cyclables (km)	Ville de Québec	Continue
4.4 Capitale durable	Précipitations : – Pluie – Neige	Environnement Canada	Mensuelle
SPHÈRE ÉCONOMIQUE			
4.2 Capitale dynamique	Emplois : – Nombre – Localisation – Type/Classe	Enquête sur la population active (Statistique Canada) Recensement (Statistique Canada)	Annuelle
4.2 Capitale dynamique	Entreprises en général : – Nombre – Localisation – Type	Liste des industries et commerces (Emploi-Québec)	Annuelle
4.2 Capitale dynamique	Secteur commercial : – Nombre de commerces – Type de commerces	Agglomération de Québec	Annuelle
4.2 Capitale dynamique	Secteur du bureau : – Nombre d'immeubles – Superficie de bureaux	AltusInsight Société québécoise des infrastructures	Trimestrielle
4.2 Capitale dynamique	Parcs et zones industriels : – Superficie – Occupation – Disponibilité – Besoins	Agglomération de Québec	Annuelle
4.3 Capitale performante	Transport de marchandises : – Volume annuel de camionnage sur le réseau d'agglomération – Volume annuel de transbordements au port de Québec	Transports Québec Port de Québec	Annuelle
4.3 Capitale performante	Tourisme : – Nombre de croisiéristes à Québec – Nombre d'arrivées à l'aéroport Jean-Lesage	Office du tourisme de Québec Port de Québec Aéroport international Jean-Lesage de Québec	Annuelle

Le plan d’action

7



7
Le plan d'action

Le plan d'action favorise le passage de la planification à la gestion en définissant les étapes de mise en œuvre du Schéma d'aménagement et de développement. Il précise les intervenants responsables des actions à réaliser.

Le plan d'action constitue un levier important pour la responsabilisation des acteurs et la prise en charge des actions. Il peut représenter une occasion d'amorcer la mise en place d'un processus de gestion de projets permettant la mise en œuvre du Schéma d'aménagement. Il permet de concrétiser les grandes orientations d'aménagement et de développement définies au Schéma d'aménagement. Il doit être perçu en tant que prolongement opérationnel du Schéma d'aménagement et de développement.

Grande orientation d'aménagement et de développement n° 1
Capitale attractive

Objectif
- Accueillir la croissance prévue du nombre de ménages, dont les jeunes familles, sur le territoire de l'agglomération de Québec

Action	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Démarrer les demandes d'exclusion de la zone agricole	Municipalités		●			

Objectif
- Densifier et consolider le milieu construit de l'agglomération de Québec

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Déterminer les densités résidentielles minimales, par grande affectation du territoire	Agglomération de Québec					●
Limiter les activités et les densités permises à l'extérieur du périmètre d'urbanisation	Agglomération de Québec					●

Objectif

- Protéger les prises d'eau potable et préserver les caractéristiques de la couronne verte de l'agglomération de Québec

Action	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Intégrer le régime réglementaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency	Agglomération de Québec				●	●

Grande orientation d'aménagement et de développement n° 2
Capitale dynamique

Objectifs

- Réserver les zones et parcs industriels à des fins industrielles en priorité
- Consolider et densifier les espaces industriels existants
- Planifier l'ajout d'espaces industriels sur le territoire de l'agglomération de Québec selon l'évolution de l'occupation des espaces industriels actuelle et en évaluant la demande future

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Optimiser l'utilisation des parcs industriels en limitant les usages permis à l'intérieur de ces espaces	Agglomération de Québec et municipalités					●
Profiter de la présence de l'aéroport international Jean-Lesage pour favoriser le développement d'une « aérotropole »	Ville de Québec et Aéroport international Jean-Lesage			●		

Objectif

- Orienter l'implantation d'entreprises dans des localisations stratégiques du point de vue de l'aménagement du territoire tout en considérant les facteurs de localisation des entreprises. Il pourrait en être ainsi, notamment, pour les entreprises de haute technologie dans des nouveaux espaces technologiques ou pour le développement d'une « aérotropole » à proximité de l'aéroport international Jean-Lesage.

Action	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Relativement à l'implantation du réseau structurant de transport en commun, favoriser l'implantation d'entreprises de haute technologie aux abords du boulevard Charest	Agglomération de Québec et municipalités					●

Objectifs

- Favoriser une offre commerciale diversifiée
- Accorder la priorité au renforcement des pôles commerciaux existants
- Préserver les artères et pôles commerciaux de proximité
- Intégrer, avec des adaptations, le RCI de 2003 sur les grandes surfaces de plus de 4 000 m²

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Élaborer une classification des immeubles à vocation commerciale afin de proposer une typologie adaptée à l'offre commerciale propre à l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
À partir de la typologie proposée, hiérarchiser l'offre commerciale et planifier la localisation et le développement des immeubles à vocation commerciale à l'échelle de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Intégrer, avec les adaptations nécessaires, les objectifs et les principales dispositions du règlement de contrôle intérimaire relatif aux établissements de vente au détail	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●

Objectif

- Concentrer les immeubles de bureaux les plus importants aux endroits les mieux desservis par le transport en commun

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Déterminer les superficies maximales de services administratifs en fonction de la hiérarchie des pôles d'emploi de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Intégrer, avec les adaptations nécessaires, les objectifs et les principales dispositions du règlement de contrôle intérimaire relatif à la densité d'administration et services	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Élaborer une classification des immeubles de bureaux afin de proposer une typologie adaptée à l'offre de cette activité économique au sein de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)	●			
À partir de la typologie proposée, hiérarchiser l'offre d'immeubles de bureaux et planifier la localisation et le développement de ces immeubles à l'échelle de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)	●			

Grande orientation d'aménagement et de développement n° 3
Capitale performante

Objectifs

- Poursuivre la mise en œuvre du Plan de mobilité durable
- Augmenter la performance du système de transport par la mise en place de meilleures conditions permettant la réduction du temps de déplacement des usagers de la route

Actions générales	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Mettre en place un réseau structurant de transport en commun	Agglomération de Québec			●		
Consolider la desserte en transport en commun sur des axes susceptibles de générer une hausse de l'utilisation des services du RTC	Agglomération de Québec				●	
Autoriser les plus fortes densités résidentielles, commerciales et d'administration et services dans les secteurs les mieux desservis par le transport en commun (*voir le chapitre 5*)	Agglomération de Québec					●
Faciliter la mise en place des mesures favorables au covoiturage, à l'autopartage et à l'automobile en libre-service	Municipalités		●			
Mettre en place une politique de gestion de l'offre de stationnement dans un objectif de mobilité durable, afin de réduire la présence de stationnements de surface en milieu urbain, plus particulièrement dans les milieux bien desservis par le transport en commun	Municipalités		●			
Élaborer des stratégies d'aménagement et de développement des milieux de vie cohérentes au regard des axes structurants de transport en commun du RTC	Municipalités				●	
Établir un portrait global en matière de planification des transports à l'échelle de l'agglomération de Québec, tout particulièrement en matière de planification du transport urbain des personnes	Agglomération de Québec	●				
Instaurer un mécanisme d'échanges avec le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), dont l'objectif sera de faire le suivi et la coordination des principaux projets d'infrastructures relatifs au transport des personnes et des marchandises sur le territoire de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec				●	

Actions spécifiques	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants Proposer, pour le secteur de la tête des ponts, un cadre de planification urbaine cohérent au regard de l'approche conceptuelle proposée dans le Schéma directeur de l'entrée sud de la capitale nationale élaboré par le MTMDET du Québec, la Commission de la capitale nationale et la Ville de Québec	Agglomération de Québec			●		
Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants Favoriser l'implantation de pôles d'échanges de transport en commun et de parcs de stationnement incitatifs performants arrimés au réseau structurant de transport en commun	Agglomération de Québec		●			
Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants Accroître l'implantation de mesures préférentielles pour autobus, notamment des feux prioritaires ou des voies réservées, lorsque l'emprise routière le permet	Municipalités		●			

Actions spécifiques	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Dans les milieux urbains Faciliter l'implantation de parcs de stationnement incitatifs arrimés au réseau structurant de transport en commun	Agglomération de Québec		●			

Objectif

- Assurer la connectivité entre les différents secteurs de l'agglomération par une variété de modes de transport (en commun, automobile, actif)

Action générale	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Favoriser l'accessibilité du réseau cyclable et élaborer, en concertation, des plans de développement des réseaux cyclables des municipalités	Municipalités	●				

Actions spécifiques	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants Développer et consolider les cheminements piétons et cyclables donnant accès aux pôles et permettant de s'y déplacer	Municipalités				●	
Au centre-ville, dans les pôles urbains régionaux et dans les corridors structurants Consolider la desserte en transport en commun de la gare fluviale de Québec	Agglomération de Québec		●			
Dans les milieux urbains Développer et consolider les liens piétonniers et cyclables vers les concentrations commerciales de quartier, les arrêts de transport en commun ainsi que les écoles primaires et secondaires	Municipalités				●	
Dans les milieux spécialisés (notamment les espaces industriels et commerciaux) Augmenter l'accessibilité des milieux spécialisés en transport en commun	Agglomération de Québec		●			
Dans les milieux spécialisés (notamment, les espaces industriels et commerciaux) Développer et consolider les liens piétonniers et cyclables donnant accès à ces milieux spécialisés et favoriser la création de liens piétons sécuritaires entre les stationnements et les établissements	Municipalités				●	
Dans les milieux naturels et agricoles Développer des infrastructures cyclables à vocation récréative et appuyer la stratégie marketing de l'Office du tourisme de Québec à l'égard de la pratique du vélo de montagne	Municipalités				●	

Objectif

- Favoriser l'accessibilité des personnes de toutes conditions aux services de transport en commun, aux liens piétonniers et aux lieux publics

Action générale	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre le déploiement de mesures permettant d'assurer l'accessibilité universelle des infrastructures et aménagements publics et privés	Municipalités				●	

Objectif

- Desservir les équipements de transport interurbain par une variété de modes de transport urbain

Actions générales	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Favoriser des aménagements de qualité le long du parcours d'acheminement à l'aéroport international Jean-Lesage par la route de l'Aéroport, à partir de l'autoroute Duplessis	Agglomération de Québec			●		
Consolider la desserte en transport en commun des gares de trains de passagers et d'autocars ainsi que de l'aéroport international Jean-Lesage	Agglomération de Québec		●			

Objectif

- Maintenir la place de Québec dans les circuits de croisières de plaisance

Action générale	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Moderniser les infrastructures d'accueil de calibre international pour les croisiéristes	Agglomération de Québec		●			

Objectifs

- Maintenir des corridors de transport des marchandises efficaces, compétitifs et sécuritaires
- Favoriser l'accessibilité au port de Québec, à l'aéroport international Jean-Lesage et aux espaces industriels et commerciaux

Actions générales	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Contribuer au maintien des infrastructures portuaires, aéroportuaires et ferroviaires et favoriser leur utilisation pour le transport des marchandises	Agglomération de Québec				●	
Redéfinir un réseau de camionnage rapide, facilitant notamment l'accès au port de Québec et à l'aéroport international Jean-Lesage	Agglomération de Québec		●			
Favoriser la création d'espaces industriels et commerciaux accessibles et novateurs en matière de logistique du transport des marchandises	Agglomération de Québec	●			●	

Objectif

- Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les infrastructures de transport des marchandises et les secteurs d'activité humaine

Actions générales	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Prévoir des mesures de mitigation aux abords du réseau de camionnage et du réseau de transport ferroviaire, lorsque nécessaire	Agglomération de Québec				●	
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des réseaux de transport des marchandises et leurs impacts sur les milieux de vie	Agglomération de Québec				●	

Objectif

- Préserver le réseau de transport motorisé à des fins récréatives

Action générale	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Soutenir les actions de l'Office du tourisme visant le maintien d'un réseau de transport motorisé à des fins récréatives (motoneiges et véhicules tout-terrain) adéquat	Agglomération de Québec				●	

Objectif

- Donner un rôle de premier plan aux équipements spécialisés majeurs de l'agglomération de Québec afin de soutenir son développement et son rayonnement, soit le secteur ExpoCité, le campus de l'Université Laval, l'aéroport international Jean-Lesage et le port de Québec

Actions générales	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Au chapitre 5, le SAD prévoit une grande affectation du territoire spécifique pour chacun des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération	Agglomération de Québec					●
Dans les pistes d'action relatives à la planification du transport des personnes et des marchandises, le SAD émet des principes favorables à l'accessibilité et à la bonne desserte en transport des équipements spécialisés majeurs de l'agglomération	Agglomération de Québec					●

Objectifs

- Localiser les futurs équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires aux endroits les mieux desservis par le transport en commun
- Assurer l'accessibilité des équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires par différents modes de transport

Action générale	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Le SAD énonce des critères de localisation pour certains équipements importants des gouvernements et de leurs mandataires, ainsi que pour les bureaux administratifs	Agglomération de Québec					●

Grande orientation d'aménagement et de développement n° 4
Capitale durable

Objectifs

- Protéger le caractère patrimonial des territoires d'intérêt historique et culturel (sites et bâtiments), d'intérêt écologique (milieux naturels) et d'intérêt esthétique (paysages)
- Mettre en valeur ces territoires d'intérêt historique, culturel, écologique et esthétique afin de contribuer à la qualité de vie des citoyens ainsi qu'au renforcement du sentiment d'appartenance de la collectivité et pour préserver le caractère identitaire propre au territoire de l'agglomération

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des territoires d'intérêt historique et culturel afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur préservation et à leur mise en valeur	Agglomération de Québec				●	
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des territoires d'intérêt écologique afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur préservation et à leur mise en valeur et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des territoires d'intérêt esthétique afin de proposer des moyens d'intervention adaptés à leur préservation et à leur mise en valeur dans les limites des compétences de l'Agglomération de Québec en matière d'aménagement du territoire	Agglomération de Québec				●	
Entreprendre une démarche de collaboration avec la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) afin de définir la portée des interventions souhaitées aux abords du parcours d'accueil de la capitale nationale du Québec et de convenir des mesures et des critères d'aménagement à mettre en place pour sa mise en valeur	Agglomération de Québec et municipalités	●				
Convenir avec le gouvernement du Québec d'un plan régional des milieux humides et hydriques	Agglomération de Québec		●			
Réaliser une cartographie des cours d'eau dans le cadre de la mise en œuvre du plan de gestion des milieux naturels et des milieux humides	Agglomération de Québec	●				
Favoriser une meilleure planification des projets de développement en véhiculant des orientations d'aménagement qui tiennent compte des milieux de conservation	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)			●	
Proposer un cadre normatif afin de protéger les caractéristiques des milieux bâtis traditionnels et patrimoniaux sur le territoire	Municipalités	● (zonage)				
Proposer un cadre normatif afin de protéger adéquatement les territoires d'intérêt écologique sur le territoire	Municipalités	● (zonage)				
Protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt écologique par un zonage assurant leur protection et leur mise en valeur	Municipalités	● (zonage)				
Procéder à un arrimage des réglementations de zonage au pourtour du lac Saint-Augustin	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)			●	

Objectifs

- Donner priorité aux usages agricoles au sein de la zone agricole
- Favoriser une cohabitation harmonieuse entre les usages agricoles et non agricoles

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard du territoire et des activités agricoles et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Encadrer les usages permis en zone agricole et limiter les usages non agricoles aux grandes affectations du territoire Hameau résidentiel et Hameau mixte	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Dans leur réglementation d'urbanisme, les municipalités de l'agglomération de Québec devront faciliter l'exercice d'activités complémentaires aux activités agricoles. Elles devront également définir des balises pour l'exercice d'activités agricoles en milieu urbain, afin d'assurer la compatibilité avec les usages urbains	Municipalités	● (zonage)				
Permettre le maintien d'une base territoriale pour la pratique de l'agriculture	Agglomération de Québec				●	
Déterminer des normes de distances séparatrices relatives à l'atténuation des odeurs inhérentes à certaines activités agricoles afin de favoriser la cohabitation des usages	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Entreprendre une démarche de réévaluation des parties du territoire à l'intérieur desquelles les élevages à forte charge d'odeur sont autorisés, en partenariat avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec (MAPAQ), la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et le comité consultatif agricole de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec		●			

Objectifs

- Dynamiser le secteur et les activités agricoles
- Favoriser le développement de l'agriculture urbaine

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard du territoire et des activités agricoles et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Autoriser l'affectation du sol Agriculture sans élevage dans les aires d'affectation à caractère urbain afin de permettre les initiatives d'agriculture urbaine compatibles avec les usages urbains	Agglomération de Québec		●			
Soutenir la mise en œuvre de la Vision 2015-2025 – Les activités agricoles et agroalimentaires prioritaires pour le développement durable de notre région	Agglomération de Québec		●			

Grande orientation d'aménagement et de développement n° 5
Capitale résiliente

Objectifs
- Améliorer la connaissance des risques d'inondation
- Mettre à jour les cotes de crues et la cartographie des zones inondables
- Mettre en place un comité de suivi pour la mise en œuvre du plan d'action
- Accentuer la veille stratégique en place sur la prévention, la détermination et le suivi des risques d'inondation

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Définir un cadre normatif en fonction de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables établie par le gouvernement du Québec et le mettre à niveau lorsque requis	Agglomération de Québec				●	●
Exercer une veille à l'égard des terrains vacants situés en zone à risque d'inondation en fonction du principe de précaution et utiliser, le cas échéant, les mesures réglementaires appropriées	Agglomération de Québec				●	
Collaborer, en partenariat avec la Communauté métropolitaine de Québec, à l'élaboration de la cartographie de nouvelles zones inondables des cours d'eau suivants : • Rivière Beauport • Rivière du Cap Rouge • Rivière Montmorency • Rivière Jaune	Agglomération de Québec et CMQ	2020				
Élaborer et déterminer les balises d'un climat de référence actualisé	Agglomération de Québec	●				
Définir, à l'aide d'un comité d'experts, les termes de référence pour déterminer les débits et les cotes de crues actualisés des autres cours d'eau Partenaires : • Gouvernement (MAMH – MSP – MELCC) • CMQ • Expertise scientifique externe • OBVs (rôle aviseur)	Agglomération de Québec	●				
Pour les autres cours d'eau, réviser la cartographie des nouvelles zones inondables d'ici 2025 selon la séquence de traitement anticipée suivante : • Rivière Saint-Charles : 2023 • Ruisseau du Moulin : 2023 • Rivière du Berger : 2024 – Rivière des Sept Ponts – Rivière des Commissaires • Rivière Nelson : 2025 – Ruisseau Savard • Rivière Lorette : 2025 *Partenariat avec la CMQ requis pour s'assurer de la cohérence des démarches*	Agglomération de Québec	Voir échéancier détaillé par cours d'eau			●	
Lorsque les nouvelles zones inondables seront cartographiées et validées, procéder aux ajustements nécessaires au niveau réglementaire afin de les intégrer au Schéma, et ce, dans un délai de 6 à 12 mois pour l'obtention d'un avis gouvernemental	Agglomération de Québec				●	

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Dans l'intervalle, mettre en place les outils réglementaires appropriés afin de donner un effet immédiat aux nouvelles zones inondables, dans une perspective de protection des personnes et des biens	Agglomération de Québec				●	
Mettre à niveau la réglementation de zonage par concordance afin de rendre les nouvelles zones inondables effectives et pour baliser les interventions en zone inondable, en conformité avec la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables	Agglomération de Québec				●	
Élaborer un plan de communication afin de définir les mécanismes d'information et de consultation des citoyens	Agglomération de Québec	●			●	
Prévoir un investissement de 6 M$ pour la réalisation des travaux d'actualisation et de révision	Agglomération de Québec	●	●			
Mettre en place un comité de suivi ministériel pour la mise en œuvre du plan d'action *Gouvernement (MAMH - MSP - MELCC)*	Agglomération de Québec	●			●	
Collaborer à une veille stratégique sur la prévention et la gestion des risques d'inondation en poursuivant l'acquisition de connaissances du territoire	Agglomération de Québec	●			●	
Élaborer une boîte à outils afin de mieux baliser les interventions dans les rives, le littoral et les plaines inondables	Agglomération de Québec	●			●	

Objectifs

- Minimiser l'impact des activités humaines sur les prises d'eau potable et les cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable
- Offrir une eau potable de qualité et en quantité suffisante à la population

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Dresser un portrait de la population et des travailleurs par bassin versant	Agglomération de Québec	●				
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des prises de captage d'eau potable, des bassins versants, des aires d'alimentation et des cours d'eau servant à l'approvisionnement en eau potable et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Reconduire un cadre normatif en fonction des dispositions édictées au PMAD de la CMQ relativement à la protection des bassins versants de prises d'eau et afin de proposer des mesures de protection adéquates à l'égard des cours d'eau servant à l'alimentation en eau potable	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Prendre en considération les recommandations issues de la Table de concertation régionale de la zone de Québec (TCRQ) pour une gestion intégrée du Saint-Laurent	Agglomération de Québec				●	

Objectifs

- Minimiser les risques de glissement de terrain dans les secteurs susceptibles de comporter une forte pente
- Atténuer les impacts des glissements de terrain sur la population et les propriétés
- Éviter d'altérer les secteurs susceptibles de comporter une forte pente et les considérer davantage comme une contrainte majeure au développement immobilier

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des secteurs de forte pente et des types de sols présents sur le territoire et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Procéder à la détermination et à la classification des fortes pentes en tenant compte de la nature du terrain (types de dépôts meubles) afin de réaliser une cartographie distinctive des fortes pentes et d'adapter le cadre normatif en fonction de cette typologie	Agglomération de Québec	●				
Réaliser une cartographie plus précise des secteurs de forte pente présents sur le territoire	Agglomération de Québec		●			
Définir un cadre normatif adapté à la cartographie révisée pour baliser les interventions, les travaux et les aménagements dans les secteurs de forte pente et leurs abords inférieurs et supérieurs	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)		●		

Objectifs

- Minimiser les risques d'effondrement dans les secteurs à potentiel karstique
- Encadrer tout type d'intervention dans les secteurs à potentiel karstique
- Lorsqu'une étude technique le recommande, prohiber tout type de développement dans les secteurs à potentiel karstique en raison de la capacité de support limitée des cavités souterraines

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard des secteurs à potentiel karstique et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Définir un cadre normatif pour baliser les interventions, les travaux et les aménagements dans les secteurs à potentiel karstique et leurs abords	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●

Objectifs

- Minimiser les risques inhérents aux contraintes associées aux activités humaines
- Atténuer l'impact sur la population des nuisances générées par les contraintes associées aux activités humaines à proximité des milieux de vie
- Assurer la pérennité de l'activité et du développement de l'aéroport international Jean-Lesage en consolidant les activités compatibles à proximité de celui-ci, dans les limites des compétences municipales

Actions	Entité responsable	Horizon de réalisation (ans)				
		Court terme (0-2)	Moyen terme (2-5)	Long terme (5 et +)	En continu	Réalisé
Poursuivre l'acquisition de connaissances à l'égard de l'identification, de la prévention et de la gestion des contraintes associées aux activités humaines et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Maintenir à jour l'inventaire des contraintes associées aux activités humaines et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec				●	
Définir un cadre normatif pour baliser les interventions et les usages au sein de la grande affectation Industrie et commerce et à proximité de celle-ci ainsi qu'à l'égard de toute autre contrainte associée aux activités humaines ne bénéficiant pas d'une telle grande affectation	Agglomération de Québec et municipalités	● (zonage)				●
Mettre en place une veille stratégique sur la prévention et la gestion des risques anthropiques par l'acquisition de connaissances sur le territoire et procéder aux ajustements nécessaires au Schéma lorsque cela est requis	Agglomération de Québec	●			●	
À brève échéance à la suite de l'entrée en vigueur du Schéma d'aménagement et de développement, débuter et compléter le processus de détermination et de délimitation des territoires incompatibles avec l'activité minière à l'intérieur et à l'extérieur du périmètre d'urbanisation	Agglomération de Québec et municipalités		●			
Réviser, si nécessaire, les mesures de mitigation à prévoir entre les sites d'extraction et les usages sensibles projetés et présents sur le territoire de l'agglomération de Québec	Agglomération de Québec et municipalités			●		

Annexes

Annexe 1

Liste des bureaux gouvernementaux et privés

Bureaux du gouvernement du Canada

Bureau	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
1550, avenue D'Estimauville	Ville de Québec	18 290
155 et 165, rue de la Pointe-aux-Lièvres	Ville de Québec	10 269
330, rue de la Gare-du-Palais	Ville de Québec	8 102
320, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	5 212
3, passage du Chien-d'Or	Ville de Québec	4 877
104, rue Dalhousie	Ville de Québec	4 289
101, boulevard Champlain	Ville de Québec	3 816
112, rue Dalhousie	Ville de Québec	3 538
280, rue Saint-Dominique	Ville de Québec	3 278
835, avenue Wilfrid-Laurier	Ville de Québec	3 263
1305, rue du Blizzard	Ville de Québec	3 194
130, rue Dalhousie	Ville de Québec	2 553
220, rue Fortin	Ville de Québec	2 482
490, rue de la Couronne	Ville de Québec	2 409
2954, boulevard Laurier	Ville de Québec	2 233
3229, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	1 834
1245, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	1 477
2960, boulevard Laurier	Ville de Québec	1 450
1134, Grande Allée Ouest	Ville de Québec	1 096
900-2590, boul. Laurier, tour Belle Cour	Ville de Québec	980
825, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	830
300, boulevard Jean-Lesage	Ville de Québec	768
2640, boulevard Laurier	Ville de Québec	757
1040, avenue Belvédère	Ville de Québec	660
2828, boulevard Laurier	Ville de Québec	625
310-1165, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	450
1020, route de l'Église	Ville de Québec	436
390, rue de Bernières	Ville de Québec	395
979, avenue de Bourgogne	Ville de Québec	368
1825, rue Semple	Ville de Québec	176
333, rue Franquet	Ville de Québec	25
2875, boulevard Laurier	Ville de Québec	18
888, rue Saint-Jean	Ville de Québec	18
2740, rue Einstein	Ville de Québec	17

Bureaux du gouvernement du Québec

Bureau	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
675, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	91 615
5700, 4e Avenue Ouest	Ville de Québec	43 794

Bureaux du gouvernement du Québec

Bureau	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
875, Grande Allée Est	Ville de Québec	34 993
333, boulevard Jean-Lesage	Ville de Québec	30 750
700, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	26 362
1125, Grande Allée	Ville de Québec	25 715
524, rue Bourdages	Ville de Québec	25 083
800, rue D'Youville	Ville de Québec	20 910
2625, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	14 888
880, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	13 595
710, rue D'Youville	Ville de Québec	11 166
575, rue Jacques-Parizeau	Ville de Québec	11 131
480, rue de la Couronne	Ville de Québec	10 024
930, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	10 018
900, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	9 581
900, rue D'Youville	Ville de Québec	9 037
730, boulevard Charest Est	Ville de Québec	8 647
835, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	6 361
945, avenue Wolfe	Ville de Québec	5 517
560, boulevard Charest Est	Ville de Québec	3 062
6655, boulevard Pierre-Bertrand	Ville de Québec	3 041
955, Grande Allée Ouest	Ville de Québec	2 311
8, rue du Fort	Ville de Québec	1 958
8000, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	1 720
888, rue Saint-Jean	Ville de Québec	1 655
773, avenue Royale	Ville de Québec	1 299
550, boulevard Père-Lelièvre	Ville de Québec	1 221
79, boulevard René-Levesque Est	Ville de Québec	1 052
787, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	580
8500, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	535
979, avenue de Bourgogne	Ville de Québec	407
5350, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	382

Bureaux privés

Adresse	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
3810, rue de Marly	Ville de Québec	77 295
475, rue Saint-Amable	Ville de Québec	36 883
400, boulevard Jean-Lesage	Ville de Québec	31 680
625, rue Saint-Amable	Ville de Québec	27 871
700, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	24 686
800, place D'Youville	Ville de Québec	23 435
2505, boulevard Laurier	Ville de Québec	22 555
150, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	21 842
825, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	21 577
330, rue Saint-Vallier Ouest	Ville de Québec	21 157
750, boulevard Charest Est	Ville de Québec	20 439
925, Grande Allée Ouest	Ville de Québec	19 686
525, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	18 845
6655, boulevard Pierre-Bertrand	Ville de Québec	17 285
2360, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	17 142

Bureaux privés

Adresse	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
5700, boulevard des Galeries	Ville de Québec	16 723
140, Grande Allée Est	Ville de Québec	16 537
2820, boulevard Laurier	Ville de Québec	16 258
900, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	16 042
410, boulevard Charest Est	Ville de Québec	15 458
300, rue Saint-Paul	Ville de Québec	15 412
510-530, boulevard de l'Atrium	Ville de Québec	14 482
2875, boulevard Laurier	Ville de Québec	14 388
2500, rue Einstein	Ville de Québec	14 093
2000, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	13 471
815, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	13 137
2954, boulevard Laurier	Ville de Québec	13 039
3075, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	12 706
320, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	12 356
801, Grande Allée Ouest	Ville de Québec	11 699
900, place D'Youville	Ville de Québec	11 613
710, place D'Youville	Ville de Québec	11 467
575, rue Saint-Amable	Ville de Québec	11 198
2960, boulevard Laurier	Ville de Québec	10 796
500, Grande Allée Est	Ville de Québec	10 721
1035, avenue Wilfrid-Pelletier	Ville de Québec	10 609
1020, route de l'Église	Ville de Québec	10 312
520-560, boulevard Charest Est	Ville de Québec	10 219
305, boulevard Charest Est	Ville de Québec	10 219
6700, boulevard Pierre-Bertrand	Ville de Québec	10 210
1150, rue de Claire-Fontaine	Ville de Québec	10 068
565-585, boulevard Charest Est	Ville de Québec	9 697
2535, boulevard Laurier	Ville de Québec	9 624
1170, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	9 614
1175, avenue Lavigerie	Ville de Québec	9 505
2875, boulevard Laurier	Ville de Québec	9 495
1015, avenue Wilfrid-Pelletier	Ville de Québec	9 457
3175, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	9 296
5600, boulevard des Galeries	Ville de Québec	9 272
505, boulevard du Parc-Technologique	Ville de Québec	9 229
2875, boulevard Laurier	Ville de Québec	9 157
1000, route de l'Église	Ville de Québec	8 733
1195, avenue Lavigerie	Ville de Québec	8 477
2500, rue Beaurevoir	Ville de Québec	8 399
580, Grande Allée Est	Ville de Québec	8 175
900, avenue de Bourgogne	Ville de Québec	8 124
70, rue Dalhousie	Ville de Québec	8 088
1305, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	7 897
2700, boulevard Laurier	Ville de Québec	7 668
1260, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	7 302
79, boulevard René-Lévesque Est	Ville de Québec	7 061
155, boulevard Charest Est	Ville de Québec	6 503

Bureaux privés

Adresse	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
390, boulevard Charest Est	Ville de Québec	6 234
5400, boulevard des Galeries	Ville de Québec	6 141
5500, boulevard des Galeries	Ville de Québec	6 100
979, avenue de Bourgogne	Ville de Québec	6 056
5300, boulevard des Galeries	Ville de Québec	5 792
2475, boulevard Laurier	Ville de Québec	5 759
350, boulevard Charest Est	Ville de Québec	5 690
2014, rue Cyrille-Duquet	Ville de Québec	5 663
455, rue du Marais	Ville de Québec	5 649
475, boulevard de l'Atrium	Ville de Québec	5 396
125, boulevard Charest Est	Ville de Québec	5 351
1125, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	5 328
65, rue Sainte-Anne	Ville de Québec	5 314
2323, boulevard du Versant-Nord	Ville de Québec	5 295
503, rue du Prince-Édouard	Ville de Québec	5 165
1075-1095, rue de l'Amérique-Française	Ville de Québec	5 139
5000, boulevard des Gradins	Ville de Québec	5 017
5100, boulevard des Gradins	Ville de Québec	5 017
14, rue Soumande	Ville de Québec	4 831
2800, avenue Saint-Jean-Baptiste	Ville de Québec	4 778
4655, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	4 692
797, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	4 645
2666, boulevard du Parc-Technologique	Ville de Québec	4 621
5355, boulevard des Gradins	Ville de Québec	4 599
3700, rue du Campanile	Ville de Québec	4 533
1165, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	4 518
1145, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	4 518
2785-2795, boulevard Laurier	Ville de Québec	4 506
350, rue Franquet	Ville de Québec	4 489
1305, rue du Blizzard	Ville de Québec	4 459
905, rue de Nemours	Ville de Québec	4 459
710, rue Bouvier	Ville de Québec	4 246
665, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	4 181
1175, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	4 181
2800, rue Louis-Lumière	Ville de Québec	4 119
2800, rue Einstein	Ville de Québec	4 109
1220, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	4 070
3229, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	3 997
2750, rue Einstein	Ville de Québec	3 941
969, route de l'Église	Ville de Québec	3 902
1040, avenue Belvédère	Ville de Québec	3 862
444, rue Bouvier	Ville de Québec	3 821
4635, 1re Avenue	Ville de Québec	3 776
450, rue Saint-Jean-Baptiste	Ville de Québec	3 716
2480, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	3 716
4495, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	3 716
5350, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	3 623

Bureaux privés

Adresse	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
325, rue du Marais	Ville de Québec	3 565
420, boulevard Charest Est	Ville de Québec	3 506
6780, 1re Avenue	Ville de Québec	3 437
4535, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	3 437
1535, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	3 345
1300, rue du Blizzard	Ville de Québec	3 345
265, rue de la Couronne	Ville de Québec	3 274
700, boulevard Lebourgneuf	Ville de Québec	3 189
360, rue Franquet	Ville de Québec	3 180
820-842, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	3 159
600, boulevard Charest Est	Ville de Québec	3 122
25, rue Marie-de-l'Incarnation	Ville de Québec	3 019
1200, avenue Saint-Jean-Baptiste	Ville de Québec	2 985
415, rue des Alleghanys	Ville de Québec	2 973
2300, rue Jean-Perrin	Ville de Québec	2 871
1001, route de l'Église	Ville de Québec	2 787
680, boulevard Charest Est	Ville de Québec	2 787
4600, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	2 787
1400, boulevard du Parc-Technologique	Ville de Québec	2 778
5275, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	2 761
1200, avenue Germain-des-Prés	Ville de Québec	2 745
1000, avenue Saint-Jean-Baptiste	Ville de Québec	2 744
4765, 1re Avenue	Ville de Québec	2 720
2300, rue Léon-Harmel	Ville de Québec	2 694
8000, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	2 640
5075, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	2 621
72, rue Saint-Paul	Ville de Québec	2 601
917, rue Monseigneur-Grandin	Ville de Québec	2 601
3340, rue de La Pérade	Ville de Québec	2 592
4715, avenue des Replats	Ville de Québec	2 573
500, rue Bouvier	Ville de Québec	2 555
1750, avenue de Vitré	Ville de Québec	2 555
5055, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	2 555
2336, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	2 508
925, avenue Newton	Ville de Québec	2 490
3023, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	2 443
4500, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	2 323
3291, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec	2 323
840, rue Raoul-Jobin	Ville de Québec	2 323
2900, rue du Grand-Voyer	Ville de Québec	2 230
2880, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	2 230
891-895, boulevard Charest Ouest	Ville de Québec	2 230
2900, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec	2 183
5050, boulevard des Gradins	Ville de Québec	2 156
3350, rue de La Pérade	Ville de Québec	2 047
915, boulevard René-Lévesque Ouest	Ville de Québec	2 044
735-771, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	2 044

Bureaux privés

Adresse	Municipalité	Superficie de plancher (m²)
333, Grande Allée Est	Ville de Québec	2 044
4700, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	2 035
2065, rue Frank-Carrel	Ville de Québec	1 994
1220, rue des Sœurs-du-Bon-Pasteur	Ville de Québec	1 961
7050, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec	1 880
190, rue Dorchester	Ville de Québec	1 858
335, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	1 858
2250, rue Léon-Harmel	Ville de Québec	1 858
550, boulevard Père-Lelièvre	Ville de Québec	1 858
633, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	1 733
250, Grande Allée Ouest	Ville de Québec	1 699
845, boulevard René-Lévesque Ouest	Ville de Québec	1 698
750, côte de la Pente-Douce	Ville de Québec	1 672
55-57, rue Marie-de-l'Incarnation	Ville de Québec	1 579
830, avenue Ernest-Gagnon	Ville de Québec	1 457
670, rue Bouvier	Ville de Québec	1 449
620, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec	836
320, chemin de la Canardière	Ville de Québec	581

Centres administratifs du réseau de la santé et des services sociaux

Nom de l'établissement	Adresse	Municipalité
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale	555, boulevard Wilfrid-Hamel Est	Ville de Québec
Agence de la santé et des services sociaux de la Capitale-Nationale	2400, avenue D'Estimauville	Ville de Québec
Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de la Vieille-Capitale	1, avenue du Sacré-Cœur	Ville de Québec
Centre de santé et de services sociaux (CSSS) de Québec-Nord	2915, avenue du Bourg-Royal, 4e étage	Ville de Québec
CHUQ	775, rue Saint-Viateur	Ville de Québec

Annexe 2

Principaux projets d'infrastructures du réseau supérieur de transport de l'agglomération de Québec

Secteur de la tête des ponts

1. Schéma directeur de l'entrée de la capitale nationale, visant le réaménagement du secteur de la tête des ponts de Québec et Pierre-Laporte

Autoroute Laurentienne

2. Élargissement de l'autoroute Laurentienne (A-73), entre la rue de la Faune et le boulevard Louis-XIV
3. Mise en place d'un bureau de coordination pour le réaménagement de l'autoroute Laurentienne (A-73 / A-973), entre le boulevard Louis-XIV et la rue de la Croix-Rouge
4. Prolongement du mur antibruit de l'autoroute Laurentienne (A-73), entre les boulevards Lebourgneuf et Jean-Talon
5. Construction d'une voie auxiliaire sur l'autoroute Laurentienne (A-73) en direction nord, entre la rue Bernier et le boulevard du Lac

Autoroute Félix-Leclerc

6. Reconstruction des ponts d'étagement et de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et Laurentienne (A-73)
7. Réaménagement de l'autoroute Félix-Leclerc (A-40), entre l'avenue Legendre et l'autoroute Henri-IV

Autoroute Henri-IV

8. Réaménagement de l'autoroute Henri-IV (A-40 / A-73), entre les échangeurs de l'autoroute Félix-Leclerc et les échangeurs de l'autoroute Charest
9. Réfection du pont d'étagement de l'autoroute Henri-IV (A-73), localisé dans la bretelle de l'avenue des Hôtels menant vers le boulevard Champlain

Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction de la Capitale-Nationale, Services des inventaires et du plan, 8 mars 2017.

Autoroute Dufferin-Montmorency

10. Réfection de l'autoroute Dufferin-Montmorency (A-440), entre le boulevard Henri-Bourassa et la côte de la Potasse

11. Plan directeur du littoral est : amélioration de la perméabilité et de l'aménagement urbain de l'axe de l'autoroute Dufferin-Montmorency (A-440) et du boulevard Sainte-Anne, entre le domaine de Maizerets et le parc de la Chute-Montmorency

Boulevard Champlain

12. Promenade Samuel-De Champlain (phase 3) et réaménagement du boulevard Champlain, de la côte de Sillery à la côte Gilmour

Pont de l'île d'Orléans

13. Construction d'un nouveau pont donnant accès à l'île d'Orléans

Autoroute Duplessis

14. Réfection du pont d'étagement (P-13632) de l'autoroute Duplessis (A-540), localisé dans la bretelle menant au pont de Québec

Boulevard Wilfrid-Hamel

15. Reconstruction du pont (P-01768) du boulevard Wilfrid-Hamel (route 138) franchissant la rivière du Cap Rouge

16. Reconstruction du pont (P-13384) du boulevard Wilfrid-Hamel (route 138) franchissant la rivière Lorette

Source : Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Direction de la Capitale-Nationale, Services des inventaires et du plan, 8 mars 2017.

Annexe 3

Liste des équipements de santé et de services sociaux

Centre hospitalier – Soins généraux

Établissement	Adresse	Municipalité
Centre de pédopsychiatrie – Résidence du Sacré-Cœur	1, avenue du Sacré-Cœur	Ville de Québec
Centre de services ambulatoires en santé mentale Saint-Vallier	388, rue Saint-Vallier Ouest	Ville de Québec
CLSC et Unité de médecine familiale (UMF) de la Haute-Ville	55, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
CLSC Orléans – Maizerets – Unité de médecine familiale (UMF)	2480, chemin de la Canardière	Ville de Québec
CLSC, Hôpital et Centre d'hébergement Christ-Roi	900, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Hôpital Chauveau	11999, rue de l'Hôpital	Ville de Québec
Hôpital de l'Enfant-Jésus	1401, 18e Rue	Ville de Québec
Hôpital du Saint-Sacrement	1050, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Hôpital Jeffery Hale	1250, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec	2725, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
La Maison Michel-Sarrazin	2101, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Pavillon Centre hospitalier de l'Université Laval	2705, boulevard Laurier	Ville de Québec
Pavillon L'Hôtel-Dieu de Québec	11, côte du Palais	Ville de Québec
Pavillon Saint-François d'Assise	10, rue De L'Espinay	Ville de Québec
Unité de médecine familiale (UMF) Laurier	2875, boulevard Laurier, 4e étage	Ville de Québec
Unité de médecine familiale (UMF) Laval	2690, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec
Unité de médecine familiale (UMF) Saint-François d'Assise	10, rue De L'Espinay	Ville de Québec

Centre hospitalier – Soins psychiatriques

Établissement	Adresse	Municipalité
Institut universitaire en santé mentale de Québec	2601, chemin de la Canardière	Ville de Québec

Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)

Établissement	Adresse	Municipalité
Centre de jour De Vitré	2355, avenue De Vitré	Ville de Québec
Centre d'hébergement Champlain-des-Montagnes	791, rue de Sherwood	Ville de Québec
Centre d'hébergement d'Assise	45, rue Leclerc	Ville de Québec
Centre d'hébergement de Charlesbourg	7150, boulevard Cloutier	Ville de Québec
Centre d'hébergement de Limoilou	1401, chemin de la Canardière	Ville de Québec
Centre d'hébergement de Loretteville	165, rue Lessard	Ville de Québec
Centre d'hébergement du Boisé	3690, boulevard Neilson	Ville de Québec
Centre d'hébergement du Fargy	700, boulevard des Chutes	Ville de Québec
Centre d'hébergement du Sacré-Cœur	1, avenue du Sacré-Cœur	Ville de Québec
Centre d'hébergement et de soins de longue durée Côté-Jardins	880, avenue Painchaud	Ville de Québec
Centre d'hébergement et de soins de longue durée Neilson	3390, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Centre d'hébergement La Maisonnée	855, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec
Centre d'hébergement Le Faubourg	925, avenue Turnbull	Ville de Québec
Centre d'hébergement Louis-Hébert	1550, rue de la Pointe-aux-Lièvres	Ville de Québec
Centre d'hébergement Notre-Dame-de-Lourdes	105, rue Hermine	Ville de Québec

Centre d'hébergement et de soins de longue durée (CHSLD)

Établissement	Adresse	Municipalité
Centre d'hébergement Roy-Rousseau	2579, chemin de la Canardière	Ville de Québec
Centre d'hébergement Saint-Antoine	1451, boulevard Père-Lelièvre	Ville de Québec
Centre d'hébergement Saint-Augustin	2135, rue de la Terrasse-Cadieux	Ville de Québec
Centre d'hébergement Saint-Jean-Eudes	6000, 3e Avenue Ouest	Ville de Québec
Centre d'hébergement Yvonne-Sylvain	3365, rue Guimont	Ville de Québec
Centre hospitalier Notre-Dame-du-Chemin	510, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Centre hospitalier Saint-François	1604, 1re Avenue	Ville de Québec
CHSLD Domaine Saint-Dominique S.E.C.	1045, boulevard René-Lévesque Ouest	Ville de Québec
CLSC, Hôpital et Centre d'hébergement Christ-Roi	900, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Hôpital Chauveau	11999, rue de l'Hôpital	Ville de Québec
Hôpital Jeffery Hale	1250, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Hôpital Sainte-Monique	4805, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Institut universitaire en santé mentale de Québec	2601, chemin de la Canardière	Ville de Québec
La Champenoise	990, rue Gérard-Morisset	Ville de Québec
Maison Legault	3035, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Pavillon Centre hospitalier de l'Université Laval	2705, boulevard Laurier	Ville de Québec
Maison Paul-Triquet	789, rue de Belmont	Ville de Québec
Saint Brigid's Home	1645, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Unité de médecine familiale (UMF) Laval	2690, chemin des Quatre-Bourgeois	Ville de Québec
Centre d'hébergement et de soins de longue durée Vigi de Saint-Augustin	4954, rue Clément-Lockquell	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
Jardins du Haut-Saint-Laurent	4770, rue Saint-Félix	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Centre local de services communautaires (CLSC)

Établissement	Adresse	Municipalité
CLSC – Maison de naissance de la Capitale-Nationale	1280, 1re Avenue	Ville de Québec
CLSC de Cap-Rouge – Saint-Augustin	1100, boulevard de la Chaudière, bureau 115	Ville de Québec
CLSC de la Basse-Ville	50, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec
CLSC de la Haute-Ville – Édifice Courchesne	383, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
CLSC de Limoilou	1405, chemin de la Canardière	Ville de Québec
CLSC de Sainte-Foy – Sillery	3108, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
CLSC et Unité de médecine de famille (UMF) de la Haute-Ville	55, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
CLSC La Source Nord	791, rue de Sherwood	Ville de Québec
CLSC La Source Sud	190, 76e Rue Est	Ville de Québec
CLSC Oréans – Beauport	3666, chemin Royal	Ville de Québec
CLSC Orléans – Maizerets – Unité de médecine familiale (UMF)	2480, chemin de la Canardière	Ville de Québec
CLSC Orléans – Montmorency	33, avenue Ruel	Ville de Québec
CLSC, Hôpital et Centre d'hébergement Christ-Roi	900, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Hôpital Chauveau	11999, rue de l'Hôpital	Ville de Québec
CLSC de L'Ancienne-Lorette	1320, rue Saint-Paul	Ville de L'Ancienne-Lorette

Centre de protection de l'enfance et de la jeunesse (CPEJ)

Établissement	Adresse	Municipalité
CPEJ et services externes de Québec	1465, rue de l'Etna	Ville de Québec
CPEJ et services externes Mont D'Youville	2915, avenue du Bourg-Royal	Ville de Québec
CPEJ, services externes et Centre de jour de Québec	540, boulevard Charest Est	Ville de Québec
CPEJ, unités de vie et services externes L'Escale	4810, rue Escoffier	Ville de Québec
CPEJ, services externes et Centre de jour de L'Ancienne-Lorette	1320, rue Saint-Paul	Ville de L'Ancienne-Lorette

Centre de réadaptation

Établissement	Adresse	Municipalité
Atelier de la place de la 80e Rue	1190, boulevard Louis-XIV, local 175	Ville de Québec
Atelier de Québec – Centre place de Nemours	905, rue de Nemours, bureau 10	Ville de Québec
Atelier de Québec – Louis-XIV	2425, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec
Atelier du centre communautaire de la Faune	2200, rue de la Faune	Ville de Québec
Atelier du centre de formation Saint-Louis	264, rue Racine, 3e étage	Ville de Québec
Centre d'activités de jour – Loyola	3261, rue Loyola	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – 1re Avenue	555, 1re Avenue	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – 71e Rue Est	277, 71e Rue Est	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Boivin	2120, rue Boivin	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Centre Durocher	290, rue de Carillon	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – François-1er	1395, avenue François-1er	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Louis-XIV (1289)	1289, boulevard Louis-XIV, local C	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Louis-XIV (2436)	2436, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Racine	341, rue Racine	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Royale (550)	550, avenue Royale	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Valcartier	11127, boulevard Valcartier	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de Québec – Wilfrid-Hamel	525, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Centre d'activités de jour du Cégep François-Xavier-Garneau	1660, boulevard de l'Entente	Ville de Québec
Centre d'activités de jour du centre communautaire Édouard-Lavergne	390, rue Arago Ouest, local 26	Ville de Québec
Centre d'activités de jour du chemin Sainte-Foy	3645, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Centre d'activités de jour du presbytère Sainte-Cécile	9150, avenue Jean-Paquin	Ville de Québec
Centre d'activités de jour et atelier de travail Jacques-Bédard	641, rue Jacques-Bédard	Ville de Québec
Centre d'activités de jour et services externes de Québec – Lapierre	1092, avenue Lapierre	Ville de Québec
Centre d'activités de jour de la Villa Ringfield	1185, avenue La Sarre	Ville de Québec
Centre de services de réadaptation en dépendance de la Basse-Ville	50, rue Saint-Joseph Est	Ville de Québec
Centre de services de réadaptation en dépendance de Québec	2525, chemin de la Canardière	Ville de Québec
CPEJ et services externes de Québec	1465, rue de l'Etna	Ville de Québec
CPEJ et services externes Mont D'Youville	2915, avenue du Bourg-Royal	Ville de Québec
CPEJ, services externes et Centre de jour de Québec	540, boulevard Charest Est	Ville de Québec
CPEJ, unités de vie et services externes L'Escale	4810, rue Escoffier	Ville de Québec
Foyer de groupe de Charlesbourg	1085, rue de Sologne	Ville de Québec
Foyer de groupe de Limoilou	2995, avenue Valmont-Martin	Ville de Québec
Foyer de groupe des Chênes	16, rue des Chênes Ouest	Ville de Québec
Foyer de groupe du Parc	12, rue du Parc-Pleau	Ville de Québec
Foyer de groupe Le Pélican	567, boulevard Valcartier	Ville de Québec
Foyer de groupe Martin	260, 49e Rue Ouest	Ville de Québec
Foyer de groupe Ple-XII	860, boulevard Pie-XII	Ville de Québec
Foyer de groupe Pierre-Boucher	1810, 26e Rue	Ville de Québec

Centre de réadaptation

Établissement	Adresse	Municipalité
Foyer de groupe Saint-Louis	1560, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Foyer de groupe Wilbrod	2853, avenue Wilbrod	Ville de Québec
Le Gouvernail – Réadaptation interne pour adolescents	3510, rue Cambronne	Ville de Québec
Maison Le Petit Blanchon	2720, rue Claisse	Ville de Québec
Services de réadaptation aux adultes et aux aînés	525, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Services de réadaptation aux enfants et aux adolescents	2975, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Services de réadaptation pour les enfants ayant une déficience auditive	775, rue Saint-Viatour	Ville de Québec
Services externes de Québec – Des Santolines	7843, rue des Santolines	Ville de Québec
Services externes de réadaptation à l'école Joseph-Paquin	465, 64e Rue Est	Ville de Québec
Services externes de réadaptation à l'école Madeleine-Bergeron	1088, route de l'Église	Ville de Québec
Centre d'activités de jour André-Coindre	5030, rue Clément-Lockquell	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
Centre d'activités de jour de la Mennais	5040, rue Clément-Lockquell	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
Centre d'activités de jour et services externes de L'Ancienne-Lorette	1681, route de l'Aéroport	Ville de L'Ancienne-Lorette
CPEJ, services externes et Centre de jour de L'Ancienne-Lorette	1320, rue Saint-Paul	Ville de L'Ancienne-Lorette

Annexe 4

Liste des équipements d'éducation et d'enseignement

Université

Nom	Adresse	Municipalité
École nationale d'administration publique	555, boulevard Charest Est	Ville de Québec
Institut national de la recherche scientifique	490, rue de la Couronne	Ville de Québec
Université TÉLUQ	455, rue du Parvis	Ville de Québec
Université du Québec	475, rue du Parvis	Ville de Québec
Université du Québec (siège social)	475, rue du Parvis	Ville de Québec
Université Laval	2325, rue de l'Université	Ville de Québec

Centre de formation collégiale

Nom	Adresse	Municipalité
Cégep Limoilou, campus de Charlesbourg	7600, 3e Avenue Est	Ville de Québec
Cégep de Sainte-Foy	2410, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Cégep François-Xavier-Garneau	1660, boulevard de l'Entente	Ville de Québec
Cégep Limoilou	1300, 8e Avenue	Ville de Québec
Centre collégial de transfert de technologie en orthèses, prothèses et équipements médicaux (TOPMED)	755, Grande Allée Ouest	Ville de Québec
Centre d'enseignement et de recherche en foresterie de Sainte-Foy inc.	2424, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
Centre en imagerie numérique et médias interactifs (CIMMI)	2750, rue Einstein, bureau 370	Ville de Québec
Champlain Regional College – Campus St. Lawrence	790, avenue Nérée-Tremblay	Ville de Québec
Collège Bart (1975)	751, côte d'Abraham	Ville de Québec
Collège CDI Administration. Technologie. Santé – Québec / CDI College Business, Technology, Health Care – Québec	905, avenue Honoré-Mercier, bureau 20	Ville de Québec
Collège Mérici	755, Grande Allée Ouest	Ville de Québec
Collège O'Sullivan de Québec inc.	840, rue Saint-Jean	Ville de Québec
Collège radio télévision de Québec inc.	751, côte d'Abraham	Ville de Québec
Conservatoire de musique de Québec	270, rue Saint-Amable	Ville de Québec
École de danse de Québec	310, boul. Langelier, bureau 214	Ville de Québec
Campus Notre-Dame-de-Foy	5000, rue Clément-Lockquell	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Centre de formation des adultes public

Nom	Adresse	Municipalité
Centre de formation Eastern Québec	3005, rue William-Stuart	Ville de Québec
Centre de formation générale des adultes	480, 67e Rue Est	Ville de Québec
Centre de formation générale des adultes	3255, boul. Monseigneur-Gauthier	Ville de Québec
Centre de formation générale des adultes	742, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec
Centre d'éducation des adultes Boudreau	136, rue Beaucage	Ville de Québec
Centre d'éducation des adultes des Découvreurs	1094, route de l'Église	Ville de Québec
Centre d'éducation des adultes des Découvreurs	965, rue Valentin	Ville de Québec
Centre Louis-Jolliet	146, rue Beaucage	Ville de Québec
Centre Louis-Jolliet	14, rue Dauphine	Ville de Québec

Centre de formation des adultes public

Nom	Adresse	Municipalité
Centre Louis-Jolliet	1201, rue de la Pointe-aux-Lièvres	Ville de Québec
Centre Saint-Louis	262, rue Racine	Ville de Québec
Centre Saint-Louis	1925, rue Monseigneur-Plessis	Ville de Québec
Centre Saint-Louis	240, rue De Jumonville	Ville de Québec
Centre d'éducation des adultes des Découvreurs	1801, rue Notre-Dame	Ville de L'Ancienne-Lorette

Centre de formation professionnelle public

Nom	Adresse	Municipalité
Centre de formation en transport de Charlesbourg	700, rue de l'Argon	Ville de Québec
Centre de formation en transport de Charlesbourg	715, rue de l'Argon	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle de Limoilou	2050, 8e Avenue	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle de Neufchâtel	3400, avenue Chauveau	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle de Québec	1925, rue Monseigneur-Plessis	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Marie-Rollet	3000, boulevard Hochelaga	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Maurice-Barbeau	1505, rue des Grandes-Marées	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Maurice-Barbeau	920, rue Noël Carter	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Samuel-De Champlain	2740, avenue Saint-David	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Samuel-De Champlain	444, boulevard Armand-Paris	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Wilbrod-Bherer	5, rue Robert-Rumilly	Ville de Québec
Centre de formation professionnelle Eastern Québec	3005, rue William-Stuart	Ville de Québec
École des métiers et occupations de l'industrie de la construction de Québec	3005, 4e Avenue	Ville de Québec
École des métiers et occupations de l'industrie de la construction de Québec	702, 12e Rue	Ville de Québec
École des métiers et occupations de l'industrie de la construction de Québec	1070, rue Borne	Ville de Québec
École des métiers et occupations de l'industrie de la construction de Québec	1060, rue Borne	Ville de Québec
École des métiers et occupations de l'industrie de la construction de Québec	1575, rue Semple	Ville de Québec
École hôtelière de la Capitale	7, rue Robert-Rumilly	Ville de Québec
Fierbourg, centre de formation professionnelle	800, rue de la Sorbonne	Ville de Québec
Fierbourg, centre de formation professionnelle	337, 76e Rue Ouest	Ville de Québec

Centre de formation professionnelle privé

Nom	Adresse	Municipalité
Aviron Québec Collège Technique	270, boulevard Charest Est	Ville de Québec
Aviron Québec Collège Technique	1275, rue De La Jonquière	Ville de Québec
Collège CDI Administration. Technologie. Santé – Québec / CDI College Business, Technology, Health Care – Québec	905, avenue Honoré-Mercier, bureau 20	Ville de Québec
École nationale de camionnage et équipement lourd (E.N.C.E.L.)	1015, rue Godin, bureau 800	Ville de Québec
Campus Notre-Dame-de-Foy	5000, rue Clément-Lockquell	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

École secondaire publique

Nom	Adresse	Municipalité
Académie Sainte-Marie	10, rue de l'Académie	Ville de Québec
Centre Saint-Louis	262, rue Racine	Ville de Québec
Collège des Compagnons	4515, rue de la Colline	Ville de Québec
Collège des Compagnons	3643, avenue des Compagnons	Ville de Québec
École Boudreau	136, rue Beaucage	Ville de Québec
École Cardinal-Roy	7, rue Robert-Rumilly	Ville de Québec
École Cardinal-Roy	50, rue du Cardinal-Maurice-Roy	Ville de Québec
École de la Courvilloise	2265, avenue Larue	Ville de Québec
École de la Relance	3510, rue Cambronne	Ville de Québec
École de la Seigneurie	645, avenue du Cénacle	Ville de Québec
École de l'Envol	120, 47e Rue Est	Ville de Québec
École des Sentiers	1090, chemin de Château-Bigot	Ville de Québec
École Jean-de-Brébeuf	2050, 8e Avenue	Ville de Québec
École Jean-de-Brébeuf	1640, 8e Avenue	Ville de Québec
École Joseph-François-Perrault	140, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
École Joseph-Paquin	775, rue Saint-Viateur	Ville de Québec
École Joseph-Paquin	465, 64e Rue Est	Ville de Québec
École Le Sommet	120, rue de la Polyvalente	Ville de Québec
École Madeleine-Bergeron	1088, route de l'Église	Ville de Québec
École régionale des Quatre-Saisons	215, rue des Peupliers Ouest	Ville de Québec
École Saint-Michel	1255, avenue du Chanoine-Morel	Ville de Québec
École Samuel-De Champlain	2740, avenue Saint-David	Ville de Québec
École secondaire de la Cité	1625, boulevard Benoît-XV	Ville de Québec
École secondaire de la Cité	2050, 8e Avenue	Ville de Québec
École secondaire de la Cité	158, boulevard des Étudiants	Ville de Québec
École secondaire de la Cité	160, boulevard des Étudiants	Ville de Québec
École secondaire de la Cité	555, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
École secondaire de Neufchâtel	3600, avenue Chauveau	Ville de Québec
École secondaire De Rochebelle	1095, avenue De Rochebelle	Ville de Québec
École secondaire La Camaradière	3400, boulevard Neuvialle	Ville de Québec
École secondaire L'Odyssée	1485, rue de l'Innovation	Ville de Québec
École secondaire Québec High School	945, avenue Belvédère	Ville de Québec
École secondaire Roger-Comtois	160, boulevard des Étudiants	Ville de Québec
École secondaire Roger-Comtois	158, boulevard des Étudiants	Ville de Québec
École secondaire Saint-Patrick	75, rue de Maisonneuve	Ville de Québec
École secondaire Vanier	700, boulevard Wilfrid-Hamel	Ville de Québec
Polyvalente de Charlesbourg	900, rue de la Sorbonne	Ville de Québec
École des Pionniers	130, rue Jean-Juneau	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures
École secondaire polyvalente de L'Ancienne-Lorette	1801, rue Notre-Dame	Ville de L'Ancienne-Lorette

École secondaire privée

Nom	Adresse	Municipalité
Académie Saint-Louis (Québec)	1500, rue de la Rive-Boisée Sud	Ville de Québec
Centre psycho-pédagogique de Québec inc. (École St-François)	1000, rue du Joli-Bois	Ville de Québec
Collège de Champigny	1400, route de l'Aéroport	Ville de Québec
Collège François-de-Laval	6, rue de la Vieille-Université	Ville de Québec
Collège Jésus-Marie de Sillery	2047, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Collège Saint-Charles-Garnier	1150, boul. René-Lévesque Ouest	Ville de Québec
Collège Stanislas (campus Sillery)	1605, chemin Sainte-Foy	Ville de Québec
École de l'Excellence	900, avenue de Lévis	Ville de Québec
École oraliste de Québec pour enfants sourds	1090, boul. René-Lévesque Ouest	Ville de Québec
École secondaire François-Bourrin	50, avenue des Cascades	Ville de Québec
Externat Saint-Jean-Eudes	650, avenue Bourg-Royal	Ville de Québec
L'École l'Eau-Vive	4690, avenue Chauveau	Ville de Québec
Séminaire des Pères Maristes	2315, chemin Saint-Louis	Ville de Québec
Séminaire Saint-François	4900, rue Saint-Félix	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures

Annexe 5

Liste des territoires d'intérêt historique et culturel

Juridiction fédérale (94)

	Territoire	Municipalité	Statut ou désignation
1	Parc et avenue des Braves	Ville de Québec	Champ de bataille national
2	Plaines d'Abraham	Ville de Québec	Champ de bataille national
3	Ancienne caponnière	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
4	Ancienne caponnière	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
5	Ancienne caponnière	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
6	Ancienne maison de la douane	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
7	Bâtiment 10 (ancienne prison militaire, annexe du musée)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
8	Bâtiment 13 (mess des sergents / redoute Jebb)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
9	Bâtiment 18 (résidence du commandant et mess des officiers)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
10	Bâtiment 20 (maison Ball, ancien observatoire et ancienne tour de la boule)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
11	Bâtiment 22 (entrepôt, casemate)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
12	Bâtiment 24 (anciens quartiers des gardes)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
13	Bâtiment 26 (ancienne caponnière)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
14	Bâtiment 3 (casemate)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
15	Bâtiment 44 (ancienne casemate défensive)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
16	Bâtiment 7 (Édifice commémoratif)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
17	Bâtiment 8 (quartiers des officiers célibataires, magasin et ancien dépôt de vivres)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
18	Casernes Connaught (bâtiment 1)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
19	Chapelle régimentaire (ancienne poudrière, bâtiment 5)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
20	Citadelle de Québec	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
21	Édifice de la Santé et du Bien-être social	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
22	Édifice fédéral	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
23	Édifice Louis S. St-Laurent (ancien bureau de poste)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
24	État-major du Royal 22e Régiment (ancien hôpital)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
25	Maison Maillou	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
26	Manège de la Grande Allée	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
27	Musée du Royal 22e Régiment (ancienne poudrière, Musée des Forces canadiennes et bâtiment 15)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
28	Redoute Dauphine	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
29	Redoute du Cap	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
30	Redoute Jebb	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
31	Résidence du Gouverneur général (bâtiment 28)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
32	Tour Martello 1	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine classé (ÉFP)
33	Ancien mess n° 1	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
34	Ancienne tonnellerie	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)

Juridiction fédérale (94)

	Territoire	Municipalité	Statut ou désignation
35	Bâtiment 14 (ancien magasin)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
36	Bâtiment 17 (quartiers des hommes)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
37	Bâtiment 2 (caserne des militaires, ancienne armurerie et ancien magasin d'affûts)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
38	Bâtiment 21 (ancien dépôt à charbon)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
39	Bâtiment 29 (ancien poste de pompe)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
40	Bâtiment 30 (anciennes latrines)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
41	Bâtiment 32 (ancien corps de garde défensif)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
42	Bâtiment 41 (ancien magasin de batterie)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
43	Bâtiment 42 (ancien magasin de batterie)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
44	Bâtiment 6 (anciennes latrines)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
45	Bureau de l'administration	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
46	Casernes Connaught (bâtiment 2)	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
47	Cercle de la Garnison	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
48	Fonderie du bastion Saint-Jean	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
49	Hangar à affûts de canon	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
50	Maison Louis S. St-Laurent	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
51	Maison Monk	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
52	Manège militaire	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
53	Poudrière de l'Esplanade	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
54	Salle à manger 2 et remise	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
55	Tour Martello 2	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
56	Tour Martello 4	Ville de Québec	Édifice fédéral du patrimoine reconnu (ÉFP)
57	Gare du Palais	Ville de Québec	Gare ferroviaire patrimoniale du Canada (GFP)
58	57-63, rue Saint-Louis	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
59	Ancien-Édifice-de-la-Douane-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
60	Cartier-Brébeuf	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
61	Cathédrale-Anglicane-Holy Trinity	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
62	Cathédrale-Catholique-Notre-Dame	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
63	Cercle-de-la-Garnison-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
64	Chapelle-du-Bon-Pasteur	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
65	Château-Frontenac	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada

Juridiction fédérale (94)

	Territoire	Municipalité	Statut ou désignation
66	Cimetière-Beth-Israël	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
67	Cimetière-Mount Hermon	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
68	Citadelle-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
69	Église-Notre-Dame-des-Victoires	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
70	Fort-Charlesbourg-Royal	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
71	Fortifications-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
72	Forts-et-Châteaux-Saint-Louis	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
73	Hôtel-de-Ville-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
74	Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
75	La Fabrique	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
76	Maison-Bélanger-Girardin	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
77	Maison-Henry-Stuart	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
78	Maison-Loyola / Édifice-de-l'École-Nationale	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
79	Maison-Maillou	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
80	Maison-Sewell	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
81	Maison-Têtu	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
82	Manège-militaire-Voltigeurs-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
83	Monastère-des-Ursulines	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
84	Morrin College / Ancienne-Prison-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
85	Nouvel-Édifice-de-la-Douane-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
86	Palais-de-Justice-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
87	Parc-de-l'Artillerie	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
88	Parc-Montmorency	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
89	Pont-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
90	Séminaire-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
91	Théâtre-Capitole / l'Auditorium-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
92	Tours-Martello-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
93	Tours-Martello-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada
94	Tours-Martello-de-Québec	Ville de Québec	Lieu historique national du Canada

Juridiction provinciale (108)

	Territoire	Municipalité	Statut (LPC)[35] ou désignation
95	Aire de protection de la chapelle des Sœurs-du-Bon-Pasteur	Ville de Québec	Aire de protection
96	Aire de protection de la maison Cornelius-Krieghoff	Ville de Québec	Aire de protection
97	Aire de protection de la maison Maizerets	Ville de Québec	Aire de protection
98	Aire de protection de la maison Laurent-Dit-Lortie	Ville de Québec	Aire de protection
99	Aire de protection de la maison Parent	Ville de Québec	Aire de protection
100	Aire de protection de la maison Savard	Ville de Québec	Aire de protection
101	Aire de protection de la maison Tessier-dit-Laplante	Ville de Québec	Aire de protection
102	Aile du jardin du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
103	Aile du noviciat du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
104	Ancien hôpital Jeffery-Hale	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
105	Ancien palais de justice de Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
106	Auberge Hugh-Glover	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
107	Basilique-cathédrale de Notre-Dame-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
108	Cathédrale Holy Trinity	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé

Note : **35.** Loi sur le patrimoine culturel.

Juridiction provinciale (108)

	Territoire	Municipalité	Statut (LPC)[35] ou désignation
109	Chapelle des Sœurs-du-Bon-Pasteur	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
110	Chœur des religieuses du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
111	Domaine Cataraqui	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
112	École du Cap-Diamant	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
113	École Saint-Charles-de-Hedleyville	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
114	Édifice de la National School	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
115	Édifice du Morrin College	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
116	Église de Notre-Dame-des-Victoires	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
117	Église de Saint-Charles-Borromée	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
118	Église de Saint-Jean-Baptiste	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
119	Église des Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
120	Enclos paroissial Saint-Matthew	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
121	Façades de la Terrasse-Clapham	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
122	Les Nouvelles-Casernes	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
123	Maison André-Bouchard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
124	Maison Anne-Hamilton	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
125	Maison Antoine-Vanfelson	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
126	Maison Beaumont-Lefebvre	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
127	Maison Benjamin-Tremain	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
128	Maison Chalifour	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
129	Maison Charles-Marié	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
130	Maison Cornelius-Krieghoff	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
131	Maison Crémazie	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
132	Maison des Bédard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
133	Maison des Jésuites	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
134	Maison des Jésuites-de-Sillery	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
135	Maison du Fort	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
136	Maison Étienne-Marchand	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
137	Maison Félix-Bidégaré	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
138	Maison François-Durette	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
139	Maison François-Jacquet-Dit-Langevin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
140	Maison François-Xavier-Garneau	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
141	Maison George-Larouche	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
142	Maison George-William-Usborne	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
143	Maison Gervais-Beaudoin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
144	Maison Girardin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
145	Maison Goldsworthy	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
146	Maison Gore	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
147	Maison Guillaume-Estèbe	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
148	Maison Hamel-Bruneau	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
149	Maison Henry-Stuart	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
150	Maison Houde	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
151	Maison James-Black	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
152	Maison James-Murray	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
153	Maison James-Thompson	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
154	Maison Jean-Baptiste-Chevalier	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
155	Maison Jean-Demers	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé

Note : **35.** Loi sur le patrimoine culturel.

Juridiction provinciale (108)

	Territoire	Municipalité	Statut (LPC)[35] ou désignation
156	Maison Jean-Étienne-Jayac	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
157	Maison Jean-Langevin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
158	Maison Jean-Renaud	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
159	Maison Joseph-Canac-Dit-Marquis	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
160	Maison Joseph-Morrin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
161	Maison Joseph-Petitclerc	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
162	Maison Larchevêque-Lelièvre	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
163	Maison Laurent-Dit-Lortie	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
164	Maison Letellier	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
165	Maison Louis-Fornel	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
166	Maison Louis-Joseph-De Montcalm	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
167	Maison Madame-De La Peltrie	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
168	Maison Maizerets	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
169	Maison Mercier	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
170	Maison Michel-Cureux	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
171	Maison Pageau	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
172	Maison Parent	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
173	Maison Pierre-Bidégaré	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
174	Maison Pierre-Stanislas-et-Elzéar-Bédard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
175	Maison Rémi-Rinfret-Dit-Malouin	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
176	Maison Robert-Jellard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
177	Maison Routhier	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
178	Maison Savard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
179	Maison Simon-Bédard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
180	Maison Tessier-Dit-Laplante	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
181	Maison Thomas-Hunt et écurie Thomas-Fargues	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
182	Maison Thomas-Hunt et écurie Thomas-Fargues	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
183	Monastère des Ursulines-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
184	Moulin à vent de l'Hôpital-Général-de-Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
185	Pavillon Charles-Baillairgé	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
186	Presbytère de Notre-Dame-des-Victoires	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
187	Séminaire de Québec	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
188	Théâtre Capitole	Ville de Québec	Immeuble patrimonial classé
189	Maison Quézel	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Immeuble patrimonial classé
190	Calvaire de Notre-Dame-de-l'Annonciation	Ville de L'Ancienne-Lorette	Immeuble patrimonial classé
191	Maison Woodbury-Matte	Ville de L'Ancienne-Lorette	Immeuble patrimonial classé
192	Site archéologique Cartier-Roberval	Ville de Québec	Site patrimonial classé
193	Site patrimonial de la Visitation	Ville de Québec	Site patrimonial classé
194	Site patrimonial de l'Habitation-Samuel-De Champlain	Ville de Québec	Site patrimonial classé
195	Site patrimonial du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Ville de Québec	Site patrimonial classé
196	Site patrimonial de la Chute-Montmorency	Ville de Québec et Ville de Boischatel	Site patrimonial classé
197	Site patrimonial du Campus-Notre-Dame-de-Foy	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Site patrimonial classé
198	Site patrimonial de Beauport	Ville de Québec	Site patrimonial déclaré
199	Site patrimonial de Charlesbourg	Ville de Québec et Ville de Boischatel	Site patrimonial déclaré

Note : **35.** Loi sur le patrimoine culturel.

Juridiction provinciale (108)

	Territoire	Municipalité	Statut (LPC)[35] ou désignation
200	Site patrimonial de Sillery	Ville de Québec	Site patrimonial déclaré
201	Site patrimonial du Vieux-Québec	Ville de Québec	Site patrimonial déclaré
202	Assemblée nationale du Québec	Ville de Québec	Site patrimonial national

Juridiction municipale (13)

	Territoire	Municipalité	Statut (LPC)[35] ou désignation
203	1761, avenue de la Rivière-Jaune	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
204	20350, boulevard Henri-Bourassa	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
205	240, rue Jacques-Bédard	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
206	648, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
207	696, boulevard Louis-XIV	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
208	7570, 1re Avenue	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
209	9191, place Hector-Laferté	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
210	962, carré De Tracy Est	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
211	Maison Arthur-Carmichael	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
212	Maison Lévesque	Ville de Québec	Immeuble patrimonial cité
213	Maison Thibault-Soulard	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Immeuble patrimonial cité
214	Maison Gomin	Ville de Québec	Site patrimonial cité
215	Site du patrimoine de la Côte-des-Érables	Ville de Québec	Site patrimonial cité

Note : **35.** Loi sur le patrimoine culturel.

Annexe 6

Cadre méthodologique pour la détermination et l'identification des territoires d'intérêt écologique

Un certain nombre de milieux naturels et à vocation récréotouristique ont été identifiés au Schéma d'aménagement et de développement en tant que territoires d'intérêt écologique. Pour ce faire, deux séries de critères ont été combinées

Les critères d'aménagement suivants sont considérés, par ordre d'importance et de façon simultanée, pour la détermination et l'identification des territoires d'intérêt écologique à l'échelle de l'agglomération de Québec :

Critère 1	Un statut de protection octroyé par le gouvernement en vertu d'une loi ou d'un règlement
Critère 2	La conformité au PMAD de la CMQ
Critère 3	L'agglomération en tant qu'échelle de planification (chevauchement, localisation, représentativité et rayonnement)
Critère 4	Une grande affectation du territoire (Schéma actuel) ou une grande affectation du sol (plan d'urbanisme actuel) attribuant un certain statut de protection à l'égard de milieux naturels jugés sensibles ou de milieux aux fonctions utilitaires spécifiques (gestion des précédents)
Critère 5	L'inventaire des milieux naturels identifiés au *Répertoire des milieux naturels d'intérêt de Québec* (édition 2014)
Critère 6	L'inventaire des parcs urbains, municipaux et naturels de la ville de Québec (fonction, rayonnement et desserte)

Pour être jugé d'intérêt à l'échelle de l'agglomération, un milieu doit également répondre à un ou à plusieurs critères. Ces critères sont relatids à :

- sa valeur écologique;
- sa valeur récréative;
- sa valeur touristique;
- sa rareté ou son unicité;
- sa vulnérabilité par rapport aux interventions humaines.

Annexe 7

Liste des territoires d'intérêt écologique

Juridiction provinciale (19)

	Territoire	Municipalité	Type de territoire écologique
1	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (battures de Beauport)	Ville de Québec	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
2	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (Boischatel)	Ville de Québec	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
3	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (Cap-Rouge)	Ville de Québec	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
4	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (Montmorency)	Ville de Québec	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
5	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (plage de Beauport)	Ville de Québec	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
6	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (plage Saint-Laurent)	Ville de Québec et Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
7	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (île à Gagnon)	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
8	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (îlets Dombourg)	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
9	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques (Saint-Augustin)	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Aire de concentration d'oiseaux aquatiques
10	Habitat floristique du Boisé-de-Marly	Ville de Québec	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable
11	Colline de Québec	Ville de Québec	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable
12	Habitat floristique des Marches-Naturelles	Ville de Québec	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable
13	Habitat floristique du Parc-de-la-Plage-Jacques-Cartier	Ville de Québec	Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable
14	Réserve naturelle de la Capteuse-de-Rêves	Ville de Québec	Réserve naturelle
15	Réserve naturelle de l'Échappée-Belle	Ville de Québec	Réserve naturelle
16	Réserve naturelle des Marais-du-Nord	Ville de Québec	Réserve naturelle
17	Réserve naturelle des Battures-de-Saint-Augustin-de-Desmaures	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Réserve naturelle
18	Réserve naturelle du Marais-Léon-Provancher	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Réserve naturelle
19	Réserve naturelle de la Station-Agronomique-de-l'Université-Laval	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Réserve naturelle

Juridiction municipale (75)

	Territoire	Municipalité	Type de territoire écologique
20	Parc de la Rivière	Ville de L'Ancienne-Lorette	Milieu naturel
21	Baie de Beauport	Ville de Québec	Milieu naturel
22	Base de plein air de Sainte-Foy	Ville de Québec	Milieu naturel
23	Battures de Cap-Rouge	Ville de Québec	Milieu naturel
24	Boisé de Marly	Ville de Québec	Milieu naturel
25	Boisé de Tequenonday	Ville de Québec	Milieu naturel

Juridiction municipale (75)

	Territoire	Municipalité	Type de territoire écologique
26	Boisé linéaire de la Rivière-Montmorency	Ville de Québec	Milieu naturel
27	Boisés riverains de la rivière du Cap Rouge	Ville de Québec	Milieu naturel
28	Coteau Sainte-Geneviève, secteur de l'avenue Chapdelaine	Ville de Québec	Milieu naturel
29	Coteau Sainte-Geneviève, secteur Saint-Jean-Baptiste–Montcalm	Ville de Québec	Milieu naturel
30	Coteau Sainte-Geneviève, secteur Saint-Sacrement	Ville de Québec	Milieu naturel
31	Domaine Cataraqui	Ville de Québec	Milieu naturel
32	Domaine de Maizerets	Ville de Québec	Milieu naturel
33	Étang de la Côte	Ville de Québec	Milieu naturel
34	Falaise du promontoire de Québec, secteur du sentier des Grèves	Ville de Québec	Milieu naturel
35	Lac Bégon	Ville de Québec	Milieu naturel
36	Lac des Roches	Ville de Québec	Milieu naturel
37	Lac Saint-Charles	Ville de Québec	Milieu naturel
38	Marais du Nord	Ville de Québec	Milieu naturel
39	Mélèzaie du Club de golf de Lorette et du parc Saint-Raphaël	Ville de Québec	Milieu naturel
40	Milieux humides du lac Saint-Charles	Ville de Québec	Milieu naturel
41	Parc Cartier-Roberval	Ville de Québec	Milieu naturel
42	Parc de conservation Jordi-Bonet	Ville de Québec	Milieu naturel
43	Parc de la Carrière	Ville de Québec	Milieu naturel
44	Parc de la Chute-Montmorency	Ville de Québec	Milieu naturel
45	Parc de la Montagne-des-Roches	Ville de Québec	Milieu naturel
46	Parc de la Plage-Jacques-Cartier	Ville de Québec	Milieu naturel
47	Parc de la Rivière-des-Roches	Ville de Québec	Milieu naturel
48	Parc de la Rivière-Beauport, avenue Sainte-Thérèse / lac John	Ville de Québec	Milieu naturel
49	Parc de la Rivière-Beauport, tronçon autoroute Félix-Leclerc / rue Montpellier	Ville de Québec	Milieu naturel
50	Parc de la Rivière-Beauport, tronçon littoral / autoroute Félix-Leclerc	Ville de Québec	Milieu naturel
51	Parc de la Rivière-Beauport, tronçon rue Montpellier / avenue Sainte-Thérèse	Ville de Québec	Milieu naturel
52	Parc de l'Arboretum	Ville de Québec	Milieu naturel
53	Parc des Sentiers-de-la-Rivière-du-Cap-Rouge, secteur Champigny	Ville de Québec	Milieu naturel
54	Parc des Sentiers-de-la-Rivière-du-Cap-Rouge, secteur du parc des Écorces	Ville de Québec	Milieu naturel
55	Parc des Sentiers-de-la-Rivière-du-Cap-Rouge, secteur du Vieux-Cap-Rouge	Ville de Québec	Milieu naturel
56	Parc des Verveines	Ville de Québec	Milieu naturel
57	Parc du Bois-de-Coulonge	Ville de Québec	Milieu naturel
58	Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, tronçon autoroute Félix-Leclerc / avenue Chauveau	Ville de Québec	Milieu naturel
59	Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, tronçon avenue Chauveau / rivière Nelson	Ville de Québec	Milieu naturel
60	Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, tronçon pont Scott / autoroute Félix-Leclerc	Ville de Québec	Milieu naturel
61	Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, tronçon pont-tunnel Joseph-Samson / pont Scott	Ville de Québec	Milieu naturel

Juridiction municipale (75)

	Territoire	Municipalité	Type de territoire écologique
62	Parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles, tronçon rivière Nelson / lac Saint-Charles	Ville de Québec	Milieu naturel
63	Parc naturel du Mont-Bélair	Ville de Québec	Milieu naturel
64	Pointe nord-est du lac Saint-Augustin	Ville de Québec	Milieu naturel
65	Secteur du boisé des Compagnons-de-Cartier	Ville de Québec	Milieu naturel
66	Secteur du centre de plein air de Beauport	Ville de Québec	Milieu naturel
67	Secteur du lac à Grenouilles	Ville de Québec	Milieu naturel
68	Secteur du parc de Duberger	Ville de Québec	Milieu naturel
69	Secteur du parc de l'Escarpement	Ville de Québec	Milieu naturel
70	Secteur du parc de Montchâtel	Ville de Québec	Milieu naturel
71	Secteur du parc des Moulins	Ville de Québec	Milieu naturel
72	Secteur du parc Saint-Denys	Ville de Québec	Milieu naturel
73	Lac Saint-Augustin	Ville de Québec et Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Milieu naturel
74	Parc des Hauts-Fonds	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Milieu naturel
75	Parc Armand-Grenier	Ville de Québec	Parc
76	Parc Cartier-Brébeuf	Ville de Québec	Parc
77	Parc Chabanel	Ville de Québec	Parc
78	Parc de la Belle-Eau	Ville de Québec	Parc
79	Parc de la Falaise-Verte	Ville de Québec	Parc
80	Parc de la Famille	Ville de Québec	Parc
81	Parc de la Pointe-aux-Lièvres	Ville de Québec	Parc
82	Parc des Brumes	Ville de Québec	Parc
83	Parc des Champs-de-Bataille	Ville de Québec	Parc
84	Parc des Naissances	Ville de Québec	Parc
85	Parc des Saules	Ville de Québec	Parc
86	Parc du Domaine-des-Retraités	Ville de Québec	Parc
87	Parc du Pont-Scott	Ville de Québec	Parc
88	Parc nautique de Cap-Rouge	Ville de Québec	Parc
89	Parc Saint-Luc	Ville de Québec	Parc
90	Promenade Samuel-De Champlain	Ville de Québec	Parc
91	Secteur du parc Aquarium du Québec	Ville de Québec	Parc
92	Parc de la Falaise	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Parc
93	Parc du Verger	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Parc
94	Parc riverain du lac Saint-Augustin	Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Parc

ville.quebec.qc.ca

VILLE DE QUÉBEC
l'accent d'Amérique