VILLE DE QUÉBEC

RÈGLEMENT R.V.Q. 990

RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

Codification administrative du règlement R.V.Q. 990
entrée en vigueur le 9 août 2005,

à jour au 6 janvier 2018

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

Tel qu'amendé par :

Règlement n°	***Avis de motion***	***Adoption***	***Entrée en vigueur***
R.V.Q. 1066	*2005.09.06*	*2005.10.03*	*2005.11.07*
R.V.Q. 1048	*2006.06.05*	*2006.08.21*	*2006.09.26*
R.V.Q. 1192	*2006.08.21*	*2006.10.16*	*2006.11.20*
R.V.Q. 570	*2007.05.22*	*2007.06.18*	*2007.07.24*
R.V.Q. 1090	*2007.08.20*	*2007.09.17*	*2007.10.23*
R.V.Q. 1257	*2007.09.17*	*2007.10.15*	*2007.11.20*
R.V.Q. 1196	*2007.12.17*	*2008.01.21*	*2008.02.11*
R.V.Q. 1336	*2007.11.05*	*2008.01.21*	*2008.02.11*
R.V.Q. 1320	*2008.01.21*	*2008.02.18*	*2008.03.10*
R.V.Q. 1341	*2008.01.21*	*2008.02.18*	*2008.03.10*
R.V.Q. 1346	*2008.01.21*	*2008.02.18*	*2008.03.10*
R.V.Q. 1315	*2007.10.01*	*2008.03.03*	*2008.05.13*
R.V.Q. 1337	*2008.03.17*	*2008.06.02*	*2008.06.23*
R.V.Q. 1358	*2008.03.17*	*2008.06.02*	*2008.06.23*
R.V.Q. 1392	*2008.05.20*	*2008.06.16*	*2008.07.11*
R.V.Q. 1391	*2008.09.15*	*2008.10.06*	*2008.10.27*
R.V.Q. 1422	*2008.11.17*	*2009.03.02*	*2009.03.23*
R.V.Q. 1524	*2009.07.06*	*2009.08.17*	*2009.09.08*
R.V.Q. 1548	*2009.07.06*	*2009.08.17*	*2009.09.08*
R.V.Q. 1325	*2009.09.21*	*2009.11.16*	*2009.12.07*
R.V.Q. 1598	*2009.12.07*	*2010.01.18*	*2010.02.08*
R.V.Q. 1640	*2010.02.15*	*2010.03.15*	*2010.04.07*
R.V.Q. 1639	*2010.05.17*	*2010.07.06*	*2010.07.26*
R.V.Q. 1719	*2010.08.16*	*2010.09.20*	*2010.10.12*
R.V.Q. 1737	*2010.11.01*	*2010.12.06*	*2010.12.27*
R.V.Q. 1741	*2010.11.01*	*2010.12.06*	*2010.12.27*
R.V.Q. 1714	*2010.12.06*	*2010.12.06*	*2011.02.07*
R.V.Q. 1728	*2010.12.06*	*2010.12.06*	*2011.02.07*
R.V.Q. 1756	*2011.02.07*	*2011.03.07*	*2011.03.28*
R.V.Q. 1736	*2011.02.21*	*2011.05.03*	*2011.05.23*
R.V.Q. 1758	*2011.02.21*	*2011.06.06*	*2011.06.28*
R.V.Q. 1803	*2011.05.03*	*2011.06.06*	*2011.06.28*
R.V.Q. 1834	*2011.08.29*	*2011.09.19*	*2011.10.08*
R.V.Q. 1835	*2011.08.29*	*2011.09.19*	*2011.10.08*
R.V.Q. 1861	*2011.12.06*	*2011.12.16*	*2012.01.07*
R.V.Q. 1882	*2012.01.16*	*2012.02.06*	*2012.02.25*
R.V.Q. 1842	*2012.02.06*	*2012.03.05*	*2012.03.24*

Règlement n°	*Avis de motion*	*Adoption*	*Entrée en vigueur*
R.V.Q. 1907	*2012.03.19*	*2012.04.16*	*2012.05.05*
R.V.Q. 1910	*2012.03.05*	*2012.04.16*	*2012.05.05*
R.V.Q. 1921	*2012.04.16*	*2012.05.17*	*2012.05.26*
R.V.Q. 1954	*2012.05.07*	*2012.06.04*	*2012.06.23*
R.V.Q. 1922	*2012.05.22*	*2012.06.18*	*2012.07.07*
R.V.Q. 1927	*2012.05.22*	*2012.06.18*	*2012.07.07*
R.V.Q. 1933	*2012.06.04*	*2012.07.04*	*2012.07.25*
R.V.Q. 1951	*2012.06.04*	*2012.07.04*	*2012.07.25*
R.V.Q. 1935	*2012.04.16*	*2012.09.17*	*2012.10.06*
R.V.Q. 1953	*2012.06.18*	*2012.10.01*	*2012.10.20*
R.V.Q. 1920	*2012.06.18*	*2012.08.27*	*2012.11.07*
R.V.Q. 1979	*2012.08.27*	*2012.09.17*	*2012.12.03*
R.V.Q. 1978	*2012.10.15*	*2012.12.17*	*2013.01.05*
R.V.Q. 1998	*2012.11.05*	*2013.01.21*	*2013.02.09*
R.V.Q. 1999	*2012.12.17*	*2013.01.21*	*2013.02.09*
R.V.Q. 1919	*2012.12.03*	*2013.02.18*	*2013.03.09*
R.V.Q. 1962	*2013.02.04*	*2013.03.04*	*2013.03.23*
R.V.Q. 2015	*2013.02.04*	*2013.03.04*	*2013.03.23*
R.V.Q. 2017	*2013.10.03*	*2013.11.18*	*2013.12.07*
R.V.Q. 2135	*2013.12.02*	*2014.01.20*	*2014.02.08*
R.V.Q. 2054	*2014.01.20*	*2014.02.17*	*2014.03.08*
R.V.Q. 2177	*2014.02.17*	*2014.03.17*	*2014.04.05*
R.V.Q. 2198	*2014.04.08*	*2014.06.16*	*2014.07.05*
R.V.Q. 2206	*2014.10.06*	*2014.11.03*	*2014.11.22*
R.V.Q. 2207	*2014.10.06*	*2014.11.03*	*2014.11.22*
R.V.Q. 2274	*2015.01.19*	*2015.02.16*	*2015.03.07*
R.V.Q. 2267	*2015.02.02*	*2015.03.02*	*2015.03.21*
R.V.Q. 2285	*2015.02.02*	*2015.03.02*	*2015.03.21*
R.V.Q. 2284	*2015.02.16*	*2015.03.16*	*2015.04.04*
R.V.Q. 2323	*2015.04.20*	*2015.05.19*	*2015.06.07*
R.V.Q. 2325	*2015.05.04*	*2015.06.01*	*2015.06.20*
R.V.Q. 2350	*2015.07.06*	*2015.08.31*	*2015.09.19*
R.V.Q. 2368	*2015.12.07*	*2016.01.18*	*2016.02.06*
R.V.Q. 2371	*2015.12.07*	*2016.01.18*	*2016.02.06*
R.V.Q. 2405	*2016.02.15*	*2016.03.07*	*2016.03.26*
R.V.Q. 2268	*2015.05.04*	*2015.12.21*	*2016.05.30*
R.V.Q. 2429	*2016.06.06*	*2016.07.04*	*2016.07.23*
R.V.Q. 2438	*2016.05.30*	*2016.06.20*	*2016.11.05*

Règlement n°	***Avis de motion***	***Adoption***	***Entrée en vigueur***
R.V.Q. 2478	*2016.12.19*	*2017.01.16*	*2017.02.04*
R.V.Q. 2469	*2017.02.06*	*2017.03.06*	*2017.03.25*
R.V.Q. 2488	*2017.02.06*	*2017.03.06*	*2017.03.25*
R.V.Q. 2481	*2017.02.06*	*2017.04.18*	*2017.05.06*
R.V.Q. 2533	*2017.04.03*	*2017.05.04*	*2017.05.20*
R.V.Q. 2496	*2017.02.20*	*2017.06.05*	*2017.06.24*
R.V.Q. 2436	*2017.02.06*	*2017.06.19*	*2017.07.08*
R.V.Q. 2511	*2017.03.20*	*2017.06.19*	*2017.07.08*
R.V.Q. 2573	*2017.11.20*	*2017.12.18*	*2018.01.06*

NOTES EXPLICATIVES

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

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

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

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

RÈGLEMENT R.V.Q. 990

RÈGLEMENT SUR LE PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

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

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

2. Le *Règlement numéro V.845.85 « concernant l'adoption du plan d'urbanisme et du programme particulier d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de L'Ancienne-Lorette sont abrogés.

3. Le *Règlement numéro 87.804 « relatif au plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Beauport sont abrogés.

4. Le *Règlement numéro 883.87 « adoptant le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Cap-Rouge sont abrogés.

5. Le *Règlement numéro 94.2720 « plan directeur d'aménagement et de développement »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Charlesbourg sont abrogés.

6. Le *Règlement numéro 88.249 « plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Lac Saint-Charles sont abrogés.

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

8. Le *Règlement numéro 299.88 « constituant le plan directeur d'urbanisme de la Ville de Saint-Émile »* et ses amendements sont abrogés.

9. Le *Règlement numéro 475.89 « sur le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Municipalité de Saint-Augustin-de-Desmaures sont abrogés.

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

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

12. Le *Règlement numéro VB.331.88 « ayant pour objet de modifier le plan d'urbanisme »* et ses amendements de l'ancienne Ville de Val-Bélair sont abrogés.

13. Le *Règlement numéro 87.10.1073 « concernant le plan d'urbanisme de la Ville de Vanier »* et ses amendements sont abrogés.

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

ANNEXE I

(*article 1*)

PLAN DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

AVANT.PROPOS

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

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

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

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

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

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

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

1. Introduction

1 INTRODUCTION

1.1 Le contexte

1.1.1 Le cadre d'élaboration du PDAD

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

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

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

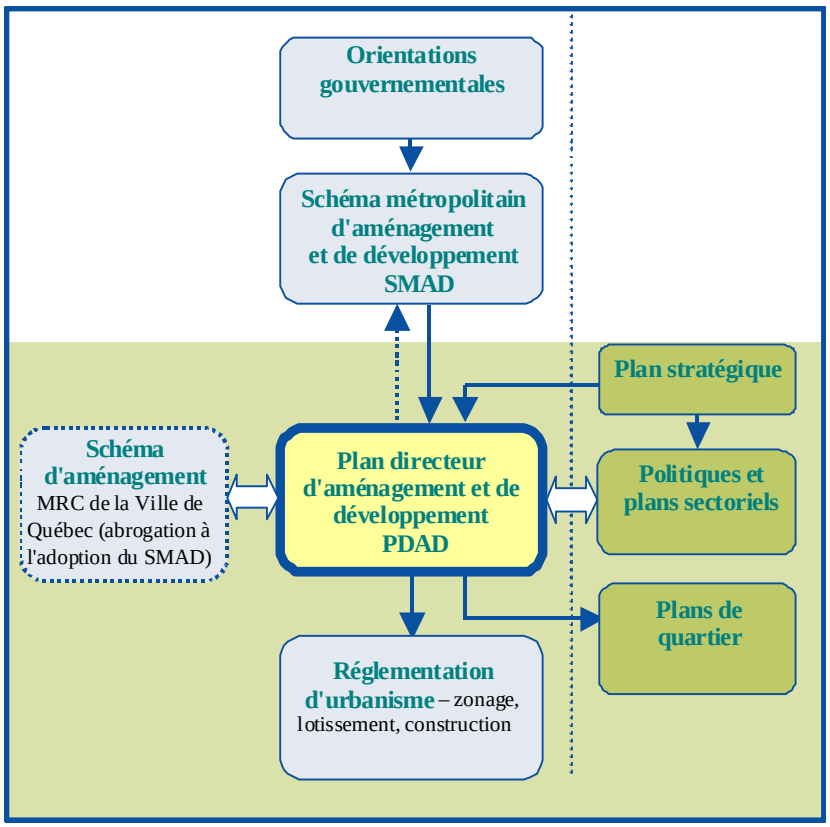


Figure 1 : Outils de planification de l'aménagement et du développement du territoire

Le PDAD n'ayant pas d'effet juridique direct sur la population, les intentions qui y sont exprimées devront être mises en application par l'adoption d'un règlement de contrôle intérimaire, puis par l'adoption

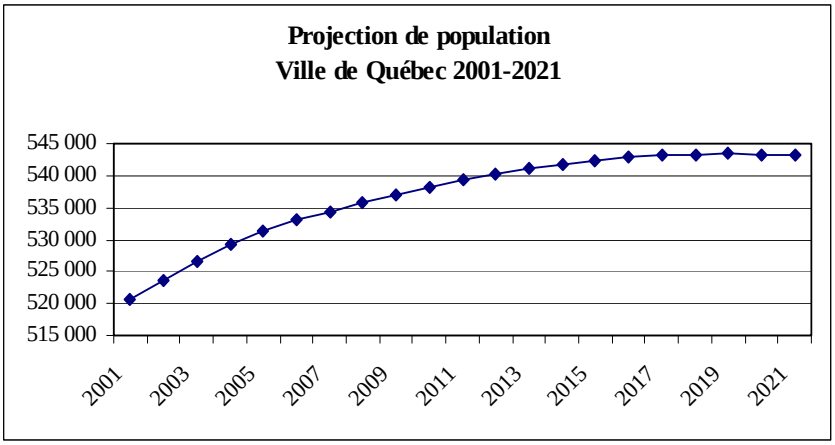
[1] Les contenus obligatoires et facultatifs d'un plan d'urbanisme sont prescrits aux articles 81 et suivants de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.

d'une réglementation d'urbanisme conforme. Constituant la politique officielle d'aménagement et de développement de la Ville, le PDAD sera en outre le cadre de référence pour la mise à jour et l'élaboration des futurs plans de quartier à réaliser.

1.1.2 Le contexte et les perspectives sociodémographiques

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

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



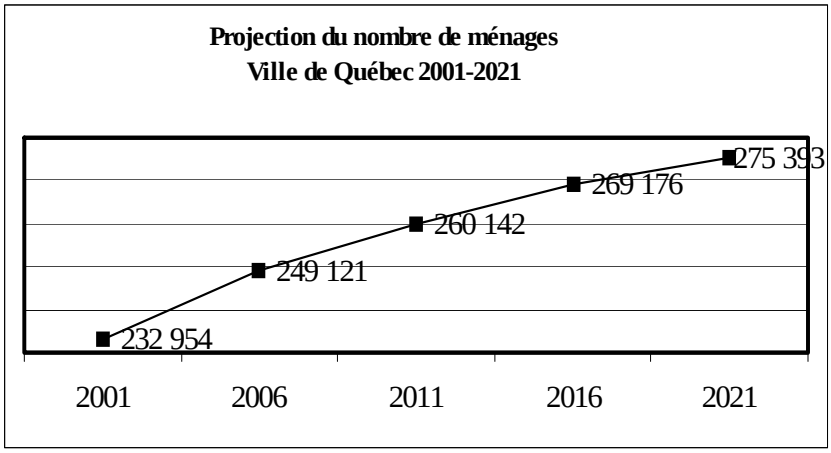


Figure 2 : Projections démographiques *Source : ISQ, 2003*

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

Les démographes de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) expliquent l'écart entre la croissance de la population et celle des ménages par l'accroissement du nombre de décès dus au vieillissement et à l'augmentation du nombre de personnes âgées de 45 à 79 ans, de même qu'au fractionnement des ménages. L'accroissement attendu du nombre de ménages pourrait se traduire par une demande accrue

de logements (location ou achat) pour personnes seules au cours des prochaines années. La Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) arrive aux mêmes conclusions[2].

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

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

1.1.3 La portée du PDAD

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

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

1.1.4 Les horizons de planification du PDAD

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

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

[2] Résumé d'une étude sur l'habitation et les tendances démographiques – coup d'œil sur la région métropolitaine de Québec, SCHL, 2004.
[3] Projet d'offre résidentielle, Pluram Urbatique, décembre 2003.

1.1.5 Les composantes du PDAD

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

Les choix d'aménagement et de développement

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

L'organisation du territoire et le développement urbain

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

Les milieux de vie

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

Les secteurs particuliers de planification

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

Les outils du Plan directeur d'aménagement et de développement

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

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

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

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

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

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

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

2.1 Les choix d'aménagement et de développement

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

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

Enjeux établis au Plan stratégique de la Ville de Québec

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

Plan stratégique de la Ville de Québec 2004-2008*; Une vision pour Québec – L'avenir maintenant!*, Ville de Québec, décembre2003.

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

2.1.1 Le parti d'aménagement

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

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

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

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

Plan stratégique : principes

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

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

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

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

2.1.2 Les grandes orientations d'aménagement

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

Plan stratégique : orientations à long terme

- Préserver et mettre en valeur l'ensemble des ressources dans une perspective de développement durable.
- Privilégier la consolidation du territoire déjà urbanisé plutôt que son expansion, accroître la complémentarité des modes de transport et assurer l'intégration des interventions en cette matière.

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

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

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

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

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

Les récentes études démographiques prévoient, pour la population de la région et de la ville de Québec, une croissance faible suivie d'une diminution à partir de 2019. Le vieillissement de la population met en évidence la nécessité de remplacer à court terme un très grand nombre d'individus prêts à prendre leur retraite. Par conséquent, le marché de l'emploi sera favorable à l'établissement de personnes et de nouveaux ménages en provenance du Québec, du Canada et du reste du

monde. La Ville et ses partenaires doivent développer une stratégie gagnante à ce sujet. Plus que jamais, Québec doit s'ouvrir sur le monde. Il en va de son avenir.

La Ville souhaite maintenir des espaces résidentiels en quantité suffisante pour répondre aux besoins de la population actuelle et future. Elle désire stimuler le marché du logement afin qu'il offre des habitats suffisamment nombreux et variés pour répondre aux besoins des différents groupes de la population. Enfin, elle prendra en compte les besoins d'une population vieillissante, notamment en ce qui a trait à l'habitat. Elle privilégie notamment l'émergence de milieux de vie conviviaux, à proximité des services et des réseaux de transport en commun.

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

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

Des pratiques d'urbanisme axées sur le développement durable

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

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

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

Une gestion intégrée des déplacements urbains

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

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

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

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

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

Afin de soutenir l'économie locale et régionale, la Ville souhaite, parmi d'autres axes d'intervention, promouvoir et soutenir le secteur des sciences de la vie, de la santé et de la nutrition, celui des technologies appliquées, notamment les biotechnologies, celui des matériaux transformés et aussi l'économie du savoir[1], tout en poursuivant ses efforts pour encourager le secteur de la transformation. Elle veillera à leur offrir les meilleures conditions d'accueil et de développement en déterminant les lieux propices à leur établissement. La Ville soutient le développement, la promotion et la diversification de l'industrie touristique tout en favorisant le développement et le dynamisme de l'industrie culturelle. En matière de structure commerciale, elle entend confirmer la vocation des secteurs susceptibles d'accueillir les grandes surfaces, tout en favorisant le renforcement et le développement des artères commerciales existantes.

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

3. L'organisation et le développement du territoire

3 L'ORGANISATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

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

3.1.1 Des composantes structurantes à consolider en priorité

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

Plan stratégique : orientation à long terme

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

Les grandes composantes de la structure urbaine sont les suivantes :

- *Le centre-ville : avec plus de 40 000 emplois, le centre-ville constitue le premier générateur d'activité économique de la région métropolitaine. Lieu de pouvoir découlant de sa fonction de capitale, siège des institutions gouvernementales et cœur historique et culturel de la ville, le centre-ville est aussi un milieu de vie multifonctionnel regroupant plusieurs milliers de logements, la majorité des chambres d'hôtel de la région, des institutions d'enseignement, le port, des établissements de santé et plusieurs autres équipements collectifs majeurs.*
- *Les centres majeurs d'activités : au nombre de trois, ils correspondent aux pôles d'activités du plateau de Sainte-Foy, du secteur de Lebourgneuf et du carrefour D'Estimauville:*
  - *Le centre majeur d'activités de Sainte-Foy constitue la seconde concentration d'espace à bureaux et d'activités dans la région avec près de 20 000 emplois. Il regroupe les premières destinations de magasinage, la seconde concentration de chambres d'hôtel de la ville ainsi que le campus de l'Université Laval, un important lieu d'enseignement fréquenté par quelque 35 000 étudiants;*
  - *Le centre majeur d'activités de Lebourgneuf constitue la seconde destination commerciale de la région métropolitaine (et regroupe également plusieurs immeubles de bureaux). En incluant la zone de l'Atrium, on y compte près de 10 000 emplois;*
  - *Le secteur D'Estimauville est un centre majeur d'activités en devenir, voué à une vocation similaire à celle des centres majeurs déjà existants.*
- *Les secteurs d'emplois : ces secteurs correspondent notamment aux différents espaces à vocation industrielle et d'affaires du territoire, dont les principaux parcs et zones industriels ainsi que les concentrations de commerces à grande surface de Gaudarville et de Beauport. Ils regroupent à eux seuls plus de 60 000 emplois, dont plus de la moitié à l'intérieur même des zones et des parcs industriels;*
- *Les grandes artères : les grandes artères déterminées au plan de la structure urbaine relient les précédentes composantes entre elles, les milieux résidentiels étant répartis de part et d'autre de leur tracé. Plusieurs d'entre elles ont soutenu la croissance de la région depuis les débuts de la colonie. C'est le cas de parcours anciens tels que l'avenue Royale, la 1re Avenue et le chemin Sainte-Foy. D'autres artères plus récentes, comme les boulevards Laurier, Wilfrid-Hamel et Sainte-Anne, ont aussi influencé l'organisation du territoire : les premiers centres commerciaux s'y sont implantés bien avant le développement des grandes surfaces en bordure des autoroutes. Aujourd'hui, ces artères rassemblent une multitude d'usages et, dans plusieurs cas, génèrent une intense activité économique.*

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

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

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

Le centre-ville

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

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

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

Les centres majeurs d'activités

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

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

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

Les secteurs d'emplois

La Ville entend consolider le développement des principaux espaces à vocation industrielle, commerciale et d'affaires de son territoire. D'une part, elle souhaite maximiser le potentiel de développement que recèlent les zones et les parcs industriels existants tout en reconnaissant que de nouveaux espaces seront nécessaires à long terme. Bien que bénéficiant d'une bonne desserte autoroutière et ferroviaire, certains secteurs d'emplois – dont ceux qui bordent l'axe Charest – sont aussi isolés du reste de la ville par ces mêmes infrastructures. La Ville entend améliorer certains liens afin d'assurer un meilleur maillage avec les milieux adjacents, de faciliter la desserte par transport en commun et de permettre les déplacements non motorisés.

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

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

Les grandes artères

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

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

- *boulevard Wilfrid-Hamel/18e Rue/boulevard Sainte-Anne*
- *avenue D'Estimauville*
- *1re Avenue/boulevard du Jardin*
- *chemin Sainte-Foy*
- *axe Duplessis/boulevard Laurier/Grande Allée/rue Saint-Louis*
- *avenue Belvédère/rue Marie-de-L'Incarnation*
- *boulevard Saint-Joseph/boulevard Bastien/rue Racine*
- *boulevard Chauveau/boulevard de l'Auvergne*
- *boulevard de l'Ormière/boulevard Masson*
- *boulevard Père-Lelièvre*
- *rue Seigneuriale*
- *chemin de la Canardière*
- *boulevard Charest Ouest*
- *boulevard René-Lévesque*
- *boulevard Pierre-Bertrand*
- *boulevard Lebourgneuf*
- *boulevard du Vallon projeté*
- *chemin des Quatre-Bourgeois*
- *boulevard des Capucins*

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

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

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

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

Pistes d'action

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

3.1.2 Une planification rationnelle du développement à des fins résidentielles

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

*Tableau 1 : Potentiel de construction résidentielle et redéveloppement par arrondissement (nombre de logements)**

Arrondissement	Terrains vacants desservis	Réutilisation de sites**	Lotissement autorisé	Lotissement potentiel	Lotissement potentiel différé***	Nombre total de logements
La Cité	680	3 440	0	740	0	**4 860**
Les Rivières	810	40	800	8 980	0	**10 630**
Sainte-Foy–Sillery	360	2 060	20	4 370	0	**6 810**
Charlesbourg	1 180	**	260	3 760	220	**5 420**
Beauport	460	1 430	290	3 260	0	**5 440**
Limoilou	140	300	30	50	0	**520**
La Haute-Saint-Charles	570	**	280	3 760	1 500	**6 110**
Laurentien	720	470	400	4 430	0	**6 020**
Total pour la ville	**4 920**	**7 740**	**2 080**	**29 350**	**1 720**	**45 810**

* Estimation au 25 avril 2005 Source : Ville de Québec

** Analyse en cours

*** Ne comprend pas les parties de territoire exclues du périmètre d'urbanisation.

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

Tableau 2 : Projection du nombre de ménages – Ville de Québec, 2001-2021[1]

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

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

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

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

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

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

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

Sites de développement à privilégier

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

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

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

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

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

Les principes de densification résidentielle

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

Pistes d'action

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

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

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

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

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

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

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

Principales recommandations de l'étude sur les lotissements résidentiels

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

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

Pistes d'action

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

Sur le territoire de Wendake, couvrant 143 hectares et voisin de l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles, vivent environ 1 300 personnes de la nation huronne-wendat domiciliées dans 600 logements. À la suite de pressions résidentielles exercées sur le Vieux-Wendake, le territoire s'est étendu vers le nord. La grande partie de ce secteur comprend des résidences unifamiliales de un ou de deux étages.

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

À l'extérieur du périmètre d'urbanisation, restreindre les endroits où les résidences sont autorisées

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

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

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

Pistes d'action

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

3.1.3 Une gestion intégrée des déplacements des personnes

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

Orientation du Plan stratégique

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- l'autoroute du Vallon, dont le tronçon au sud de la rue de la Terrasse doit être transformé en boulevard urbain.

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

À titre d'exemple, l'amélioration ou l'ajout de liens entre le boulevard de l'Ormière et le boulevard Lebourgneuf, entre celui-ci et la 1re Avenue et un lien direct entre la 1re Avenue et l'avenue D'Estimauville sont nécessaires à la mise en place du réseau structurant de transport en commun projeté par la Ville et le RTC, en l'occurrence l'ajout d'un parcours Métrobus dans l'axe est-ouest, entre le boulevard Lebourgneuf et l'avenue D'Estimauville. En l'absence de ces liens plus directs, les autobus devraient emprunter des rues collectrices ou locales, ce qui réduirait la rapidité et l'efficacité du service.

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

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

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

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

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

Piste d'action

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

Accroître l'utilisation du transport en commun et le covoiturage

Le réseau de transport en commun à Québec est actuellement saturé aux heures de pointe, ce qui entraîne une surcharge à bord des autobus, un inconfort pour les usagers et rend le service moins

compétitif. Le réseau Métrobus est en quelque sorte victime de son succès. Bien que l'achalandage du transport en commun se maintienne, son importance relative ne cesse de fléchir. En 1991, 16 % des déplacements motorisés s'effectuaient en autobus contre seulement 10 % aujourd'hui, une tendance que la Ville souhaite redresser.

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

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

Le réseau structurant de transport en commun projeté

- *Renforcer les deux lignes Métrobus actuelles par l'utilisation d'autobus articulés, la réfection de la chaussée, l'ajout de mesures préférentielles et l'amélioration des zones d'attente;*
- *Implanter de nouvelles lignes Métrobus, avec des mesures préférentielles, dans les axes suivants :*

  axe sud-est reliant le terminus Beauport à la station Belvédère via le boulevard Wilfrid-Hamel;

  axe nord-sud reliant Loretteville au plateau de Sainte-Foy;

  axe est-ouest reliant le terminus Beauport au terminus Les Saules via le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est
- *Poursuivre les études d'avant-projet du tramway afin de déterminer les coûts exacts du projet, ses conditions d'implantation et la possibilité de le réaliser par phases; envisager l'implantation du tramway lorsque les conditions de réussite (adhésion de la population et financement) auront été rencontrées;*
- *Créer un lien rapide en transport en commun, de type Métrobus ou autre, entre la rive nord et la rive sud pour récupérer une part de la forte demande globale en transport (140 000 véhicules traversent les ponts chaque jour);*
- *Mettre en place le plan de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec.*

Sources : RTC et Ville de Québec.

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

Afin d'inciter la population à utiliser davantage l'autobus, notamment

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

CRAD, *Perspectives d'avenir pour le transport en commun sur le territoire de la Ville de Québec,* mémoire présenté à la Ville de Québec, 11 février 2004.

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

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

Pistes d'action

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

Accroître la pratique du vélo à des fins récréatives et utilitaires

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

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

Le réseau cyclable existant présente les limites structurelles suivantes :

- *dans l'arrondissement La Cité, le réseau est composé presque exclusivement de chaussées désignées, à l'exception du corridor du Littoral et de la piste longeant la rivière Saint-Charles. Aucune voie cyclable structurante ne traverse les parties centrales du plateau, ni ne relie les centres majeurs d'activités de Lebourgneuf et de Sainte-Foy;*
- *plusieurs centres d'emplois, centres commerciaux ou parcs et espaces verts ayant un rayonnement régional ne sont pas desservis par le réseau cyclable existant;*
- *aucune voie cyclable directe et continue n'existe dans l'axe nord-sud permettant de relier le plateau Québec-Sainte-Foy au corridor des Cheminots, en raison de la présence des autoroutes;*
- *plusieurs pistes bien conçues ne mènent nulle part, comme celle du boulevard du Versant-Nord en direction est qui se bute à l'autoroute du Vallon;*
- *le réseau cyclable est mal interconnecté et plusieurs liens cyclables manquent, particulièrement entre le réseau local et le réseau supérieur (corridors des Cheminots et du Littoral).*

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

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

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

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

Piste d'action

- Réaliser un nouveau plan directeur du réseau cyclable.

Favoriser la marche comme mode de déplacement

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

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

Pistes d'action

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

3.2 Le développement économique

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

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

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

Plan stratégique : orientation et actions à court terme

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

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

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

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

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

3.2.1 Le secteur des services

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

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

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

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

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

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

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

Avec son réseau de centres hospitaliers affiliés, l'Université Laval compte plus de 1 200 chercheurs de toutes les disciplines, dont la réputation et la qualité permettent de la positionner parmi les grandes universités de recherche. [Elle] mise sur ses forces pour consolider et renforcer les foyers de recherche au sein desquels elle se démarque plus particulièrement. Elle préconise une formation enracinée dans la recherche et encourage ses étudiants de tous les cycles à s'insérer activement dans les équipes et les centres de recherche.

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

Concentrer les immeubles de bureaux aux endroits les plus appropriés

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

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

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

Pistes d'action

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

3.2.2 Les commerces de détail

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

Favoriser la concentration et la densification commerciales dans les noyaux locaux

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

Les artères mixtes sont des endroits privilégiés pour y localiser les services de proximité. Toutefois, l'éparpillement de

Une artère commerciale en santé devrait offrir…

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

Sources : Fondation Rues principales et MDERR.

l'activité commerciale tout le long de celles-ci n'est pas favorable à leur vitalité. La Ville privilégie plutôt la présence de concentrations accrues dans certaines portions ou à des intersections plus importantes.

Piste d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

3.2.3 Le tourisme

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

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

Motifs des voyages à Québec (région touristique)

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

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

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

Diversifier l'offre de produits touristiques

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

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

Le centre-ville et le Vieux-Québec sont les secteurs les plus fréquentés par les visiteurs et ils pourraient accueillir davantage d'hôtels et de gîtes. L'ajout de chambres d'hôtel ou la location de résidences pour de courtes périodes dans ces quartiers devront se faire de manière à préserver un équilibre et à maintenir une population résidante. Parallèlement, d'autres secteurs de la ville pourraient accueillir des établissements hôteliers.

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

Pistes d'action

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

Aménager la ville pour la rendre accueillante en toute saison

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

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

Pistes d'action

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

Développer le potentiel des grands équipements récréatifs et culturels du territoire

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

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

Pistes d'action

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

3.2.4 Les espaces industriels

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

En 2004, le territoire comptait plus de 3 000 entreprises, qui employaient 36 000 personnes (15 % des emplois). Les entrepôts et les entreprises de commerce de gros occupaient plus de 50 % des espaces industriels.

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

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

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

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

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

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

l'usage industriel avec le voisinage et les coûts d'acquisition et d'aménagement de terrain seront notamment pris en compte.

Pistes d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

3.2.5 Les sites d'extraction de matières minérales

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

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

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

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

La Ville privilégie le statu quo dans les secteurs autorisant déjà les activités extractives. Elle reprend par l'intermédiaire du PDAD le contenu des réglementations d'urbanisme en vigueur en matière d'usages et de groupes d'usages ayant trait aux activités extractives. Un suivi de l'évolution des besoins en agrégats sur le territoire lui permettra de prendre des décisions éclairées si des demandes pour l'ouverture de nouveaux sites d'extraction lui sont présentées.

Pistes d'action

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

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

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

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

Pistes d'action

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

3.2.6 Les activités agricoles

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

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

Plan stratégique : actions à court terme

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

et ainsi éviter des problèmes de cohabitation dans le secteur agroforestier.

Le tracé actuel de la zone agricole soulève des interrogations relatives au caractère véritablement agricole de certains terrains. D'une part, la Ville constate que certaines inclusions à la zone agricole consenties au cours des dernières années n'ont pas nécessairement favorisé la pratique d'activités agricoles. D'autre part, des doutes subsistent aujourd'hui quant à l'existence des conditions essentielles au développement d'entreprises agricoles sur certains terrains compris dans la zone agricole permanente. Pour cette raison, la Ville devra évaluer l'opportunité d'apporter des ajustements mineurs à certaines affectations du sol.

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

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

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

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

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

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

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

La Ville endosse les objectifs d'aménagement et de développement poursuivis par le gouvernement du Québec à l'égard de la zone agricole. Elle privilégiera ainsi un contrôle strict de l'urbanisation, de manière à assurer la pérennité d'une base territoriale pour la pratique des activités agricoles et une utilisation judicieuse de la ressource ligneuse. Dans le cas des secteurs agricoles et forestiers

localisés en zone agricole permanente, la Ville accorde la priorité aux usages et activités agricoles et limite considérablement l'implantation d'usages à caractère urbain. À cette fin, le PDAD intègre le contenu et les objectifs d'aménagement du Règlement 2000-562 de la MRC de Québec qui sont applicables à la zone agricole permanente. Cette réglementation concrétise les orientations du gouvernement du Québec en matière de protection du territoire agricole en définissant les secteurs réservés exclusivement aux activités agricoles ainsi que les îlots déstructurés. En agissant ainsi, la Ville met en œuvre l'une des principales orientations formulées lors du colloque « L'agriculture, une force à cultiver », tenu le 2 novembre 2004 et organisé par la Table de concertation agricole de la Ville de Québec.

Pistes d'action

- Intégrer à la nouvelle réglementation d'urbanisme applicable à la zone agricole le contenu du règlement 2000-562 de l'ancienne communauté urbaine de Québec;
- Poursuivre la réflexion sur les impacts associés à l'existence des îlots déstructurés en dressant un bilan du cadre d'intervention en vigueur depuis l'an 2000 et, s'il y a lieu, en y proposant des ajustements.

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

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

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

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

Pistes d'action

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

3.3 Les infrastructures en soutien au développement

3.3.1 Les services et les infrastructures de transport ferroviaire

Orientation du Plan stratégique

- Viser l'amélioration du transport ferroviaire par la mise en place d'un train à grande vitesse entre Québec et Montréal.

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

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

La ville de Québec, à titre de capitale et troisième destination touristique préférée en Amérique du Nord[2], doit disposer d'une offre appropriée de transport des personnes par train. Les marges de manœuvre de la Ville en matière de développement ferroviaire sont pratiquement inexistantes. Malgré cela, il a été mis en évidence qu'une politique municipale d'urbanisme visant la consolidation de son territoire permettrait indirectement le renforcement des services ferroviaires. Inversement, cette politique pourrait prendre appui sur les perspectives de développement qu'offre l'implantation éventuelle d'un train à haute vitesse (THV) sur le territoire.

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

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

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

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

zones industriels, afin de favoriser l'implantation de ces usages dans les secteurs plus centraux ou plus accessibles pour les travailleurs.

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Piste d'action

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

3.3.2 Les services maritimes et les infrastructures portuaires

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

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

Vision 2020 du Plan stratégique

- Inciter les entreprises à devenir plus productives en mettant en œuvre des stratégies d'encouragement à l'innovation et à l'exportation
- Poursuivre la diversification de l'économie de la capitale

souhaite établir un équilibre dynamique entre ces différents milieux.

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

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

Piste d'action

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

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

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

Piste d'action

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

Garantir aux installations et infrastructures portuaires une accessibilité routière

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

Piste d'action

- Maintenir le rôle des boulevards Champlain et Henri-Bourassa comme principaux accès routiers aux installations et infrastructures portuaires de l'anse au Foulon et des battures de Beauport.
- Prévoir un accès additionnel aux installations portuaires et à la baie de Beauport dans l'axe de l'avenue D'Estimauville.

3.3.3 Les services aériens et les infrastructures aéroportuaires

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

Orientations du Plan stratégique

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

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

3.3.4 Le transport multimodal de marchandises

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

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

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

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

Un pouvoir municipal limité

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

Le transport maritime appelé à jouer un rôle accru

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

concurrence accrue des petits ports commerciaux et régionaux ainsi que du camionnage dans le transport de longue distance.

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

Le camionnage : une industrie en croissance

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

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

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

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

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

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

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

Le transport aérien des marchandises (service cargo) à l'aéroport international Jean-Lesage demeure une activité marginale par rapport au transport des passagers en raison des coûts élevés d'exploitation.

Cette industrie reste compétitive dans un créneau particulier (produits de grande valeur), mais pour le reste, elle est en décroissance malgré les investissements récents effectués pour améliorer les installations.

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

- Adopter un plan de réseau routier municipal pour le camionnage.

3.3.5 Les réseaux d'aqueduc et d'égout

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

Orientations du Plan stratégique

- Accélérer la réfection des infrastructures, des équipements et des immeubles municipaux de manière à rattraper le retard accumulé.
- Concentrer les développements là où les coûts publics à court et à long terme seront les moins élevés.

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

Réseau d'aqueduc

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

Réseau d'égout sanitaire

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

Réseau d'égout pluvial

Le réseau de drainage combiné, pratique courante rencontrée jusqu'à la fin des années 1960, n'était pas conçu pour acheminer efficacement des débits importants entraînant des débordements d'eaux usées dans les cours d'eau et un volume supplémentaire aux usines de traitement d'eau. L'imperméabilisation des surfaces et les conséquences sur le débit de pointe des cours d'eau, les problèmes d'érosion et de variation du niveau des rivières requièrent l'implantation d'un système de double drainage, qui permet d'acheminer les petites pluies vers les canalisations et en dernier recours vers les rivières, tandis que le

ruissellement de l'eau de surface provenant de pluies très importantes est acheminé vers des bassins de rétention où l'eau est stockée pendant un certain temps et libérée vers les plans d'eau. La rétention à même les stationnements et l'implantation des bassins de rétention visent à assurer un régime hydrologique mieux contrôlé. Afin d'assurer une gestion efficace des eaux pluviales, la Ville reconnaît la valeur des nouvelles méthodes de contrôle de ces eaux.

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

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

Piste d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Piste d'action

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

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

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

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

Piste d'action

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

3.3.6 Les équipements de gestion des matières résiduelles

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

Plan stratégique : actions à court terme

- Augmenter les taux de récupération et de recyclage des matières résiduelles
- Élaborer et mettre en œuvre des plans d'action destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre

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

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

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

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

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

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

Certaines activités spécialisées, dans le cadre desquelles sont collectées, traitées ou déposées des matières résiduelles, peuvent avoir des impacts sur l'environnement immédiat. Pour ces motifs, la Ville estime que ces équipements et infrastructures majeurs doivent se situer à des endroits spécifiquement identifiés. Par contre, d'autres activités légères de récupération et de tri, des services communautaires ou des usages liés aux secteurs de l'économie sociale ont intérêt à être localisés à proximité des secteurs habités. Dans tous les cas, ces équipements et services doivent s'insérer d'une façon harmonieuse dans leurs milieux d'accueil.

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

(R.V.Q. 1341, art.1)

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

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

3.3.7 Les infrastructures de transport d'électricité

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

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

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

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

Les projets d'intervention annoncés par Hydro-Québec

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

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

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

Tout en tenant compte des contraintes techniques auxquelles fait face Hydro-Québec, la Ville souhaite développer des ententes avec cette dernière en vue d'utiliser les emprises à des fins récréatives, notamment pour l'aménagement de parcours piétonniers ou cyclables. L'aménagement de sites sportifs de faible envergure pourrait même être considéré dans certaines circonstances. De

telles interventions ont pour but de surmonter l'obstacle que représentent souvent ces emprises, de relier les quartiers limitrophes et d'améliorer la qualité des milieux de vie.

Piste d'action

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

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

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

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

Piste d'action

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

4. Les milieux de vie

4. LES MILIEUX DE VIE

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

Principes favorisant l'établissement de communautés en santé

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

4.1 Les milieux résidentiels et les services à la collectivité

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

Vision 2020 du Plan stratégique

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

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

L'accès à des espaces verts à proximité du lieu de résidence et à des espaces de grande nature sera au cœur des exercices de planification. En complémentarité, des milieux de vie de qualité doivent offrir des

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

commerces et services courants aux citoyens de tous les quartiers. Le fait de tendre vers une meilleure qualité de vie suppose également une diminution de la dépendance à l'automobile par l'amélioration du transport en commun et l'aménagement d'espaces urbains plus conviviaux pour les piétons et les cyclistes.

4.1.1 L'habitation et les milieux résidentiels

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ville souhaite également favoriser une plus grande mixité sociale dans l'ensemble des arrondissements. Dans un contexte de vieillissement de la population, les pressions exercées en vue de la construction d'habitations sociales seront encore plus importantes. Sans se substituer au

gouvernement, la Ville assurera le soutien nécessaire au développement de ces nouveaux projets. Elle favorisera la construction, par le secteur privé, de logements locatifs abordables et évaluera la possibilité d'inciter les promoteurs à participer à la construction de projets résidentiels mixtes, comportant une certaine proportion de logements abordables et accessibles à diverses clientèles. Sensible au souhait des aînés et des retraités de se relocaliser dans les limites de leur quartier, la Ville veillera à assurer une distribution appropriée des habitations qui leur sont destinées, à proximité des services dont ils ont besoin. Elle souhaite également maintenir les efforts entrepris pour accroître l'accession à la propriété des jeunes ménages et des ménages à faible revenu, en fonction des programmes gouvernementaux disponibles.

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

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

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

Pistes d'action

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

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

Les secteurs anciens, essentiellement développés avant l'essor de l'automobile, englobent les quartiers centraux, les noyaux traditionnels périphériques et les milieux adjacents aux parcours anciens. En raison de l'époque de construction des quartiers centraux, le vieillissement du parc résidentiel s'y fait davantage sentir. Les efforts soutenus de la Ville pour la mise en valeur de ces

quartiers ont permis d'aménager des milieux de vie de grande qualité, en plein cœur du centre-ville et des secteurs contigus.

À l'heure actuelle, le territoire compte plus de 13 000 logements nécessitant des réparations majeures, soit près de 6 % de l'ensemble du parc de logements. Globalement, les bâtiments qui requièrent les réparations les plus importantes sont concentrés dans les secteurs développés avant 1945. Dans les secteurs de la banlieue de première couronne, certains immeubles sans ascenseur (de type *walk-up*) nécessitent également des rénovations majeures[1]. L'entretien des bâtiments vieillissants exige des efforts soutenus. Il demeure essentiel de continuer les actions entreprises afin de maintenir les acquis et de poursuivre les améliorations, tout en minimisant l'incidence de ces améliorations sur le loyer et le coût d'acquisition de ces propriétés.

Au regard des quartiers plus anciens ou vieillissants, la Ville fait face aux grands enjeux suivants[2] :

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

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

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

[1] Les enquêtes du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues (GIRBa) ont permis d'établir ce constat.
[2] *La banlieue revisitée*, ouvrage collectif publié sous la direction d'Andrée Fortin, de Carole Després et de Geneviève Vachon, aux éditions Nota bene, en 2002.

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

Le Groupe interdisciplinaire sur les banlieues (GIRBa) de l'Université Laval a bien décrit les enjeux associés aux banlieues de première couronne : « Alors que la première génération de propriétaires arrive à l'âge de la retraite, leur maison atteint celui des rénovations majeures et l'infrastructure des rues est à refaire. Dans la région de Québec, entre 1991 et 1996, les banlieues construites dans les années 50 et 60 ont subi une perte de population allant jusqu'à 10 pour cent; les couples avec enfants n'y représentent plus que le tiers des ménages [et] entre 20 et 25 % de la population est âgée de 60 ans et plus. Mais, pendant que celles-ci vieillissent, l'étalement urbain se poursuit.[3] *»*

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

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

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

Pistes d'action

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

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

4.1.2 Les services à la communauté

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

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

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

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

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

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

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

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

Vision 2020 du Plan stratégique

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

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

places publiques, l'ajout de mobilier urbain et l'élargissement de trottoirs sont autant d'initiatives pour rendre ces milieux attrayants.

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

Pistes d'action

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

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

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

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

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

Pour ajuster l'offre aux besoins exprimés par la population et aux tendances, la flexibilité et la complémentarité sont incontournables dans la planification des espaces et équipements récréatifs et culturels. Les objectifs de la Ville en matière de consolidation du territoire urbanisé commandent davantage l'amélioration des équipements existants que l'ajout de nouveaux équipements. Les

investissements nécessaires à la consolidation, au recyclage et à la rénovation des équipements du réseau existant, plutôt que les nouvelles constructions, seront préconisés. Une approche de complémentarité et de concertation avec les partenaires privés et publics ainsi qu'avec les organismes communautaires sera privilégiée, de façon à assurer une gestion efficace du développement de la culture et des loisirs.

Pistes d'action

- Procéder aux interventions relatives à la consolidation des équipements récréatifs et culturels sur l'ensemble du territoire en tenant compte des projets inscrits au Plan directeur des équipements récréatifs et culturels[4];
- Privilégier, pour tout nouveau projet résidentiel, l'aménagement par le promoteur de nouveaux espaces verts ou la consolidation des espaces existants plutôt que le versement d'une somme en vertu du règlement relatif aux droits payables en matière de parcs et d'espaces verts ;
- Étudier la possibilité d'établir des redevances de développement pour l'ajout d'équipements communautaires dans les nouveaux lotissements.

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

Le territoire compte au total 29 établissements de santé et de services sociaux, répartis dans 134 installations. Des cliniques médicales d'omnipratique s'ajoutent à eux et constituent des points d'accès aux services de première ligne. Les organismes communautaires et les entreprises d'économie sociale offrent aussi une variété de services et d'activités. Une répartition équilibrée des équipements de santé sur le territoire permettra de procurer les services de première ligne aux résidants de tous les secteurs, tant centraux que périphériques. De concert avec le gouvernement, l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de la Capitale nationale et les autres intervenants du milieu, la Ville souhaite participer plus activement à la répartition des équipements et services de santé. Elle donnera formellement son avis par rapport à la localisation des nouveaux projets et aux projets d'agrandissement. Elle incitera le Ministère à orienter l'implantation des principaux équipements de santé, tels les CLSC, vers les secteurs facilement accessibles pour les clientèles moins mobiles, prioritairement dans les noyaux de services existants et sur les artères mixtes desservies par le transport en commun.

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

Pistes d'action

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

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

Les équipements scolaires ont un effet structurant sur le développement de la collectivité et sur l'aménagement urbain. Le ralentissement de la croissance démographique et la diminution du nombre d'enfants laissent entrevoir une baisse de la clientèle scolaire dans les années à venir, ce qui

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

entraînera, à terme, la fermeture d'écoles. Dans les secteurs vieillissants tels que les quartiers centraux et la banlieue de première couronne, le maintien des écoles de quartier est une condition essentielle au renouvellement des ménages, au profit des jeunes familles avec enfants.

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

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

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

Pistes d'action

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

4.2 La qualité du paysage et du cadre bâti

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

4.2.1 La dimension paysagère du territoire

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

Tiré de la Charte du paysage québécois formulée par le Conseil du paysage québécois en janvier 2000

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

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

- la colline de Québec : celle-ci domine le fleuve et la dépression de Cap-Rouge–Limoilou du haut d'une falaise et d'un coteau boisés. Cette position surélevée lui confère des panoramas exceptionnels sur le fleuve et les ponts, l'île d'Orléans et les Laurentides. Les arrondissements historiques de Québec et de Sillery, la colline Parlementaire, les quartiers anciens de la Haute-Ville et ceux de Sainte-Foy marquent l'identité de ce paysage urbain;
- la dépression de Cap-Rouge–Limoilou : cette dépression se distingue par l'embouchure encaissée de la rivière du Cap Rouge et par les méandres de la rivière Saint-Charles. Largement urbanisée, elle se démarque par le caractère des noyaux anciens de la Basse-Ville et de Cap-Rouge, du quartier du Vieux-Limoilou, du port et de complexes industriels. Elle forme un vaste bassin visuel dominé par le versant nord de la colline de Québec, le plateau de Charlesbourg et les Laurentides;
- la terrasse de L'Ancienne-Lorette : les rivières du Cap Rouge et Lorette et le lac Saint-Augustin l'ont morcelée. Le long du fleuve, la présence d'une falaise et de terrasses boisées crée des panoramas remarquables. L'aéroport profite du surplomb de la partie centrale. Le développement, outre les noyaux anciens de Saint-Augustin et de L'Ancienne-Lorette, rejoint la principale zone agricole du territoire de la ville;

- le plateau de Charlesbourg : trois terrasses successives s'élèvent vers le massif laurentien, découpées par les rivières Beauport et Montmorency. Le développement urbain prend d'assaut les versants du plateau en raison de la qualité des vues vers la colline Parlementaire et l'arrondissement de Limoilou. Vers l'est, la transition se fait abrupte avec la falaise de Beauport, d'où émerge la chute Montmorency. Les noyaux anciens de Beauport, de l'avenue Royale aux airs de Nouvelle-France et de Charlesbourg au cadastre unique, ainsi que quelques terres agricoles, contribuent à son caractère particulier;
- les basses collines de Beauport : un ensemble de buttes et de collines boisées entame l'entrée dans les Laurentides. Le développement se concentre dans un fond de vallée étroit, entre la montagne des Ormes et le mont Irma-LeVasseur, avant de conquérir les espaces forestiers;
- Mont Bélair – Lac Saint-Charles : le mont Bélair et le fond de vallée dans lequel coulent le lac et la rivière Saint-Charles et la chute Kabir Kouba distinguent la partie méridionale de ce district forestier. Son rebord, où prend place le noyau ancien de Loretteville, donne lieu à de vastes panoramas s'étendant de la zone agricole jusqu'à la colline Parlementaire;
- la plaine de la rivière Jacques-Cartier : située dans la partie ouest, elle occupe une portion restreinte du territoire. De relief peu accidenté, elle forme une transition vers le mont Bélair constituée de sols pauvres ou mal drainés et occupée par la forêt et un habitat linéaire dispersé.

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

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

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

Principes issus de la Charte du paysage québécois

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

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

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

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

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

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

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

Les grandes étapes d'un plan de paysage

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

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

Enfin, certains espaces imbriqués dans le milieu de vie correspondent à des lieux d'attachement local. Les paysages contribuent au développement de milieux de vie de qualité et à l'identité sociale

des quartiers. La Ville reconnaît les initiatives du milieu et les efforts qu'il investit dans la mise en valeur et la protection des paysages de proximité. Elle soutient en ce sens les actions des organismes travaillant à la valorisation des composantes naturelles ou bâties du territoire. Le plan directeur de quartier constitue en l'occurrence l'instrument de planification privilégié pour identifier et mettre en valeur les paysages de proximité.

Pistes d'action

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Principes relatifs à la rationalisation de l'éclairage nocturne

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

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

ainsi que de son rôle de capitale et de ville universitaire et institutionnelle[5].

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

Pistes d'action

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

4.2.2 L'espace urbain et le cadre bâti

Vision 2020 du Plan stratégique

En 2020, les citoyens et citoyennes de Québec […] apprécient la facilité de leurs déplacements quotidiens, la sécurité et la quiétude des espaces publics.

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

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

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

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

La Ville poursuivra ses efforts pour développer des outils réglementaires et réaliser des aménagements urbains favorisant la création de milieux de vie sécuritaires et conviviaux, sur la base de l'accessibilité universelle des lieux et équipements publics. Suivant les besoins exprimés par les

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

clientèles cibles, des critères favorisant le bien-être et le sentiment de sécurité des usagers seront intégrés dans la planification de l'aménagement des lieux publics.

Par ailleurs, Québec est une ville d'hiver et l'aménagement urbain doit être adapté à cette réalité. La Ville cherchera à éviter la création de microclimats inconfortables pour les piétons en portant attention à la structure de l'espace public, notamment au gabarit et au recul des bâtiments, ainsi qu'à la gestion des corridors de vent. Les contraintes hivernales seront prises en compte lors de la conception du mobilier urbain, des lieux publics, des cheminements piétonniers et des aires d'attente du transport en commun. La Ville travaillera de concert avec ses partenaires publics et privés, y compris les promoteurs de projets, afin d'assurer le respect de l'ensemble de ces principes.

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

Politique de sécurité urbaine

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

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

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

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

Enfin, la Ville adaptera ses interventions à la réalité des milieux de vie et aux besoins des clientèles en place, dont les personnes à mobilité réduite, les aînés et les enfants. Entre autres, elle portera une attention accrue à l'entretien et au déneigement dans les secteurs comportant une clientèle plus âgée

ou éprouvant des problèmes de mobilité. Elle cherchera à éliminer les obstacles rencontrés sur certains trottoirs – dont les poteaux du réseau d'utilité publique dans les quartiers anciens – et à sécuriser les parcours scolaires.

Pistes d'action

- Établir des critères relatifs à la sécurité, au confort et à l'accessibilité universelle des lieux publics et les appliquer lors de la planification des projets d'aménagement urbain et des équipements publics;
- Planifier les projets de réfection sur le réseau artériel – dont les artères de consolidation – afin de procéder du même coup à la réalisation d'aménagements plus conviviaux et d'établir des priorités d'intervention;
- Développer des normes d'éclairage pour les propriétés publiques et privées afin d'assurer un niveau d'éclairage adéquat le long des grandes artères, des réseaux cyclables et piétonniers, dans les secteurs résidentiels et les parcs;
- Développer des critères d'aménagement et d'implantation adaptés au climat hivernal de Québec (un concept de nordicité) afin de mieux encadrer les projets d'aménagement urbain et l'insertion de bâtiments;
- En collaboration avec le RTC, établir des critères d'aménagement pour rendre plus confortables les aires d'attente d'autobus (abris avec bancs, spacieux ou chauffés, etc.) et encourager l'intégration d'abris dans tout nouveau projet public développé le long des parcours d'autobus à haute fréquence;
- Harmoniser les normes de conception et d'aménagement des rues pour éliminer progressivement les rues trop larges et adapter leur gabarit aux besoins des usagers et des fonctions qui les bordent;
- Élaborer une politique de sécurité routière en milieu résidentiel;
- Uniformiser les normes et pratiques relatives à l'entretien des trottoirs et traverses piétonnes durant la période hivernale;
- Planifier la réalisation d'interventions visant à surmonter les barrières naturelles ou anthropiques interrompant les cheminements piétonniers. Entre autres, envisager l'ajout de liens entre les parties haute et basse de la ville (escaliers ou ascenseurs) et de part et d'autre des rivières Saint-Charles et du Berger (ponts piétonniers) ainsi que la bonification des passages piétonniers aménagés sous différentes autoroutes.

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

L'espace urbain et les aménagements

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

La détérioration de certaines artères commerciales ou de transit fait partie des préoccupations de la Ville, qui souhaite y réaliser des opérations de requalification. Les boulevards Sainte-Anne, Charest et Wilfrid-Hamel sont au nombre des axes nécessitant des interventions majeures en ce qui a trait au cadre bâti, à l'aménagement urbain et au couvert végétal. La mise en valeur de l'espace urbain

requiert, entre autres, la mise en place de mesures réglementaires permettant de contrôler le développement ou la restructuration de sites encadrant les différents parcours urbains. Aussi, la Ville souhaite définir des critères relatifs à l'insertion des constructions dans les milieux construits ou en redéveloppement et elle prévoit modifier la réglementation en conséquence.

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

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

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

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

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

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

L'architecture

La promotion de la qualité de l'architecture est une tradition pour la Ville qui, depuis 1928, s'est dotée d'une commission[6] vouée à l'embellissement urbain. Les comités consultatifs d'urbanisme (CCU) des arrondissements, qui donnent leur avis par rapport à l'évaluation des projets réalisés dans les secteurs assujettis à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA),

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

contribuent aussi à la qualité des interventions sur le territoire. La Ville continuera de mettre à profit l'expertise de ces instances.

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

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

- Définir des critères relatifs à l'aménagement, à l'encadrement de l'espace public et au cadre bâti pour des secteurs stratégiques tels que le centre-ville, les centres majeurs d'activités et les principales artères :
  - harmoniser la forme, les proportions et le traitement de l'espace public et du cadre bâti (gabarits, typologies);
  - restreindre ou interdire les stationnements en façade;
  - favoriser une implantation des bâtiments en front de rue;
  - établir des critères architecturaux adaptés au caractère particulier des lieux;
  - bonifier le couvert végétal le long des principales artères.

- Collaborer à la planification du réaménagement et de la mise en valeur des axes cérémoniels Champlain et Laurier–Duplessis, de même que des accès à la ville tels que les extrémités des autoroutes Laurentienne, du Vallon et Charest;
- Poursuivre les efforts de requalification des principales voies de circulation, notamment des artères de consolidation, dont les boulevards Sainte-Anne, Charest et Wilfrid-Hamel;
- Évaluer, pour tout projet de réfection d'infrastructure routière majeure, la possibilité de réaliser des travaux de réaménagement ou de restructuration.
- Soutenir la vocation particulière des places et autres espaces publics à titre de lieux de rassemblement et en renforcer l'animation, l'attrait et la convivialité en les dotant d'aménagements appropriés;
- Poursuivre l'application du programme de reconnaissance de la qualité des projets d'architecture;
- Mettre en place des mécanismes et un cadre de référence soutenant la tenue de concours d'architecture et de design urbain, notamment pour les projets municipaux;
- Offrir un soutien technique pour les projets localisés dans les secteurs où un contrôle architectural est requis;
- Publier les critères d'évaluation applicables aux secteurs soumis au contrôle architectural de la CUCQ, et ce, en continuité avec les guides publiés pour les quartiers centraux et le Vieux-Québec. Au besoin, effectuer une révision périodique des guides existants;
- Définir les territoires devant faire l'objet d'un contrôle architectural ainsi que le moyen de contrôle à utiliser (PIIA, CUCQ, règlement de zonage) et établir les critères applicables.

4.3 La conservation et la mise en valeur du patrimoine

Vision 2020 du Plan stratégique

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

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

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

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

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

4.3.1 Le patrimoine bâti et archéologique

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

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

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

ci soient encore ponctués d'anciennes constructions dont plusieurs rappellent le passé agricole de certaines portions du territoire.

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

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

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

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

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

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

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

Québec possède un riche patrimoine archéologique, qui témoigne de son histoire. Quelque 800 sites sont inscrits dans l'inventaire des sites archéologiques du Québec, soit 10 % des sites de la province. Deux ensembles archéologiques ont été classés ou reconnus en vertu de la Loi sur les biens culturels, soit la collection archéologique de référence de Place-

Royale et le moulin à vent de l'Hôpital-Général-de-Québec. D'autres demandes de classement sont actuellement à l'étude pour les Nouvelles Casernes, le fort et le château Saint-Louis, l'îlot Hunt, l'îlot des Palais, le site archéologique du complexe des moulins de la rivière du Berger et l'Habitation de Champlain.

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

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

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

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

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

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

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

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

La Ville reconnaît également l'intérêt des parcours traditionnels qui, ponctués de bâtiments anciens, marquent le paysage urbain. C'est notamment le cas des anciens rangs Saint-Joseph, Saint-Michel, Sainte-

Thérèse, dans les arrondissements des Rivières et de Beauport. Même s'ils ne sont pas réunis à l'intérieur de concentrations significatives, les bâtiments qui les bordent doivent être préservés et valorisés.

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

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

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

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

Pistes d'action

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

Protéger et mettre en valeur les collections et les sites archéologiques

En ce qui concerne le patrimoine archéologique, la Ville veut faire valoir le potentiel propre à son territoire et déterminer les sites devant être protégés ou mis en valeur. Pour mener à bien cet objectif, des plans de gestion de ce patrimoine devront être élaborés. La gestion intégrée par bassin-versant amorcée pour la rivière et le lac Saint-Charles est l'occasion d'intégrer les connaissances archéologiques à la mise en valeur du milieu naturel et fournit un excellent exemple d'une approche de développement durable. Parmi ses priorités en matière de patrimoine, la Ville veut également inclure la mise en valeur des

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

sites archéologiques majeurs, tels l'Habitation de Champlain, l'îlot des Palais, les Nouvelles Casernes, le fort et le château Saint-Louis, la villa et la redoute Montcalm, le moulin des Jésuites et la poterie de Cap-Rouge. Elle portera également une attention particulière au parc de la chute Kabir–Kouba, qui recèle un potentiel archéologique important.

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

Pistes d'action

- Déterminer les sites et les secteurs archéologiques devant être protégés et assurer le suivi archéologique des travaux municipaux dans les secteurs sensibles.
- Compléter la mise en valeur des sites archéologiques majeurs suivants :
  - l'îlot des Palais;
  - l'Habitation de Champlain;
  - la villa et la redoute Montcalm;
  - les Nouvelles Casernes;
  - le fort et le château Saint-Louis;
  - la chute Kabir-Kouba.

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

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

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

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

Pistes d'action

- Élaborer une étude patrimoniale pour l'ensemble des propriétés conventuelles des communautés religieuses;
- Déterminer les composantes présentant une valeur patrimoniale élevée et établir une stratégie de conservation;

- Analyser le potentiel de recyclage de chaque propriété religieuse susceptible de faire l'objet de demandes de lotissement et de redéveloppement;
- Adopter un outil de contrôle (règlements sur les PAE, sur les plans de construction ou sur les PIIA) intégrant les critères de protection et de mise en valeur établis au document complémentaire et y assujettir les propriétés des communautés religieuses susceptibles de faire l'objet de demandes de lotissement et de redéveloppement.

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

- *Protéger et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt historique ou architectural;*
- *Maintenir les usages publics non menacés;*
- *Favoriser le recyclage et l'agrandissement des bâtiments existants en priorité;*
- *Favoriser la protection des boisés d'intérêt et de la topographie naturelle;*
- *Protéger et mettre en valeur les perspectives visuelles d'intérêt;*
- *Assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions :*

  - Respecter les caractéristiques d'évolution de la trame urbaine;

  - Interdire la construction dans la marge avant pour préserver le caractère monumental des grandes propriétés;

  - Prendre en compte les densités, les typologies et les usages à proximité;

  - Mettre en valeur les caractéristiques d'aménagement particulières des sites;
- *Maintenir et créer des espaces publics collectifs.*

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

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

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

Piste d'action

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

2016, R.V.Q. 2268, a. 2

4.4 La qualité de l'environnement

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

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

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

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

Plan stratégique : actions à court terme

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

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

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

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

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

Les nouvelles dispositions de la Loi sur la qualité de l'environnement, en vigueur depuis le 30 mai 2001, prévoient de nouvelles exigences en ce qui concerne la qualité de l'eau potable. La fourniture d'une eau potable de qualité en quantité suffisante est un défi de taille qui passe par la mise en place de l'approche de « la source au robinet », qui considère l'ensemble des étapes de production de l'eau consommée. Cette approche implique la mise en place de barrières multiples dans « un système intégré de procédures, de processus et d'outils qui collectivement empêchent ou réduisent la contamination de l'eau potable, de la source au robinet, afin de réduire les risques pour la santé publique[7] ». Cela exige notamment de faire appel à la protection des sources d'eau avec des outils d'aménagement du territoire réglementaires, à la surveillance des sources d'eau, à la performance des traitements, à la recherche de fuites et à des programmes d'économie.

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

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

Pistes d'action

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

Pistes d'action

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

4.4.2 Les milieux naturels et la forêt urbaine

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

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

Orientations du Plan stratégique

- Développer de nouvelles méthodes qui favorisent la coexistence du naturel et du bâti.
- Favoriser la préservation et la mise en valeur des territoires agricoles et forestiers.
- Mettre en valeur les boisés et les milieux naturels.
- Préserver et mettre en valeur les grands boisés tels que le mont Bélair et la forêt urbaine.

Poursuivre la protection et la mise en valeur des milieux naturels

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

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

Certains parcs aménagés en milieu urbain constituent des composantes importantes du patrimoine humain. Souvent aménagés à même des secteurs naturels d'un grand intérêt ou à proximité de ceux-

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

Le mont Bélair, le parc des Champs-de-Bataille, le parc du Domaine Maizerets et de l'Arboretum, le parc du Bois-de-Coulonge, le domaine Cataraqui, le Jardin zoologique du Québec, le Parc Aquarium du Québec, le parc de l'Escarpement, le parc Chauveau, la plage Jacques-Cartier, les marais du Nord de même que les parcs linéaires longeant les rivières sont parmi les grands espaces verts dont la valeur sociale et environnementale est inestimable.

Malgré la richesse du territoire en paysages naturels, le territoire recèle peu de sites bénéficiant d'un statut légal de protection conféré par les lois québécoises et canadiennes. La Ville est désireuse d'assurer la permanence des intentions de conservation et, pour cela, elle doit travailler à accroître la superficie de ces sites bénéficiant d'un statut approprié de protection.

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

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

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

Pistes d'action

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

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

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

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

Pistes d'action

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

Maintenir et développer une forêt urbaine en santé

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

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

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

Pistes d'action

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

4.4.3 La qualité de l'air

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

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

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

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

Par ses objectifs de consolidation du territoire, la Ville favorise une urbanisation qui contribue à l'amélioration de la qualité de l'air. La mise en place d'un réseau structurant de transport collectif et les efforts pour favoriser les déplacements à pied et à vélo sont autant de projets sur lesquels la Ville misera, au cours des prochaines années, afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. D'autres projets ponctuels pourront également contribuer à cet objectif.

Pistes d'action

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

4.4.4 Les contraintes naturelles

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

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

Les contraintes naturelles déterminées par la Ville sont les suivantes :

- *Abords de cours d'eau et littoraux associés aux plans d'eau (cours d'eau réguliers et intermittents, lacs et fleuve) déterminés à la carte au 1/ 20 000 du ministère des Ressources naturelles du Québec;*
- *Secteurs de fortes pentes et abords inférieurs et supérieurs de fortes pentes, soit les parties de territoire où des glissements de terrain, de l'érosion ou des décrochements rocheux sont susceptibles de se produire et d'entraîner des préjudices aux biens et aux personnes. Les secteurs ainsi ciblés sont ceux où la pente du terrain est supérieure à 14 degrés (25 %) ainsi que leurs abords inférieurs et supérieurs. À quelques exceptions près, les nouveaux usages, les nouvelles constructions et les opérations cadastrales visant à constituer un lot distinct sont prohibés dans les fortes pentes de même que dans une bande de terrain d'une profondeur de 20 mètres au sommet du talus calculée à partir de sa ligne de crête et de 10 mètres au bas de la pente;*
- *Zones karstiques, soit les parties de territoire exposées à des risques d'érosion du calcaire pouvant provoquer des affaissements de terrain. Pour ces raisons, l'entreposage souterrain d'hydrocarbures et l'installation de conduites de gaz représenteraient un risque pour la sécurité des biens et des personnes.*

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

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

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

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

Pistes d'action

- Valider avec les autorités compétentes la vulnérabilité de certains secteurs de la ville aux ondes sismiques et formuler, le cas échéant, les recommandations pertinentes en matière de construction et de gestion du territoire;
- Valider la pertinence de développer en collaboration avec les partenaires gouvernementaux des mesures particulières de protection à l'égard des zones karstiques.

4.4.5 Les contraintes anthropiques

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

L'identification de ces activités fait suite, d'une part, aux obligations en cette matière découlant du schéma d'aménagement de l'ancienne Communauté urbaine de Québec et des règlements d'urbanisme locaux en vigueur et, d'autre part, aux nouvelles orientations d'aménagement formulées par le gouvernement du Québec dans ce domaine. Certaines de ces restrictions d'usage ou d'occupation sont appliquées avec succès depuis plus de vingt ans par les règlements d'urbanisme municipaux. Les résultats obtenus confirment la pertinence de maintenir ces contrôles et, pour d'autres situations rencontrées, la nécessité de les améliorer. La zone concernée ou le secteur touché par ces contraintes anthropiques correspond soit à la source de ces nuisances, soit au secteur affecté.

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

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

- *les abords d'aéroport;*
- *les abords d'autoroutes;*
- *les abords de cours de triage et de chemins de fer;*
- *les abords de sites de dépôt à neige;*
- *les abords de sites d'enfouissement de matériaux secs et sanitaires;*
- *les abords de sites majeurs où a lieu l'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux;*

- *les abords de postes de transformation d'énergie électrique;*
- *les abords de sites d'extraction de matières minérales;*
- *les abords de sites où se déroulent des activités commerciales et industrielles à fortes nuisances;*
- *les abords de stations d'épuration;*
- *les abords de sites de compostage de matières putrescibles et de résidus verts;*
- *les activités d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs;*
- *les abords de puits d'alimentation et de prises d'eau publics;*
- *l'abattage d'arbres en milieu forestier.*

Le bruit routier est souvent considéré comme l'une des nuisances environnementales les plus répandues mais aussi l'une des plus difficiles à appréhender compte tenu de la complexité des éléments qui contribuent à sa dispersion et de son caractère variable dans le temps. Entre autres, le bruit aux abords des autoroutes est une préoccupation majeure depuis plusieurs années. Le MTQ estime qu'environ 10 % de la longueur du réseau autoroutier du territoire dans la ville présente un degré de perturbation sonore supérieur à 60 dBA (Leq 24 h) pour les secteurs résidentiels construits. Des terrains résidentiels sont exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 65 dBA Leq 24 h sur des tronçons autoroutiers totalisant 20 km dans les limites de la ville. Au cours des dernières années, plusieurs mesures correctrices ont déjà été apportées en bordure d'autoroute afin de ramener le niveau sonore à un seuil acceptable, conformément aux dispositions prévues dans la *Politique sur le bruit routier* du Ministère des transports du Québec.[8] Néanmoins, d'autres interventions doivent encore être réalisées afin de réduire l'exposition au bruit dans certains secteurs résidentiels adjacents à des autoroutes. Par ailleurs, les réflexions doivent se poursuivre afin d'assurer un contrôle du bruit associé aux activités urbaines dans le centre-ville. À cet égard, précisons que le règlement sur le bruit de la Ville est en voie d'être révisé.

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

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

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

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

Favoriser la réhabilitation des terrains contaminés

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

Pistes d'action

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

4.4.6 Les impacts des activités agricoles

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

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

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

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

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

Pistes d'action

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

4.5 Le Plan vert, bleu et blanc

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

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

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

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

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

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

L'existence d'un réseau cyclable déjà bien développé, de nombreux circuits pédestres et de sentiers de ski de randonnée constituent déjà la toile de fond d'un réseau intégré. Il pourrait s'avérer intéressant de permettre l'utilisation des pistes cyclables en site propre en hiver, notamment pour y pratiquer le ski de fond. La récupération des rives des cours d'eau, les grands parcs et espaces publics de même que le réseau de trottoirs et de pistes cyclables et skiables permettront de mettre en place un véritable réseau récréatif muni de parcours en site propre. Ce réseau sera ponctué d'aménagements propices à ces activités, tels que des belvédères, des haltes, des ponceaux, des quais. Certains sites pourront également accueillir des activités commerciales de faible envergure, en lien avec les lieux et le réseau, entre autres la location de bicyclettes, de patins, de kayaks, de canots et de skis.

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

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

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

4.5.1 Les grandes composantes du Plan vert, bleu et blanc

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

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

4.5.2 La structure du Plan vert, bleu et blanc

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

Les circuits secondaires sont des parcours urbains qui présentent une ambiance particulière, tels que

Les circuits structurants du plan vert, bleu et blanc

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

les rues bordées d'arbres et les routes agricoles. Ils permettent parfois de relier entre eux les circuits structurants. Multiples, ces parcours peuvent varier en fonction du lieu de localisation et des habitudes des résidants. La mise en œuvre de ces parcours nécessite des ententes préalables avec les propriétaires des terrains riverains de ces circuits.

1. La promenade du littoral

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

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

Les composantes de la promenade du littoral

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

2. Le circuit fluvial

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

3. Le corridor des Cheminots

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

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

Au même titre que la promenade du littoral dans l'axe est-ouest, ce parc linéaire constitue l'épine dorsale nord-sud du Plan vert, bleu et blanc. Croisant les rivières Saint-Charles et du Berger, le corridor des Cheminots assure des liens avec le réseau cyclable majeur de la ville. Les différents parcs aménagés au croisement ou le long des rivières constituent déjà des points d'intérêt majeurs de ce circuit. L'aménagement d'un parc linéaire ponctué de haltes permettra l'appropriation et l'observation du milieu. Le tronçon du parc linéaire visé par des travaux de restauration, compris entre le barrage Joseph-Samson et le pont Scott, sera doté d'un sentier pédestre continu et d'une piste multifonctionnelle pour le vélo et le patin à roues alignées. Quant au tronçon compris entre le pont Scott et l'exutoire du lac Saint-Charles, la fragilité et l'état naturel des berges commandent des aménagements plus légers. Majoritairement destiné aux piétons, cette portion du parc linéaire sera dotée de sentiers polyvalents destinés aux amateurs de randonnée pédestre, de raquette ou de ski de fond. Pendant la saison hivernale, certaines sections des rivières pourraient également permettre le patinage.

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

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

5. La promenade du plateau

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

Les composantes de la promenade du plateau

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

De nombreux parcs, boisés, cimetières-jardins, des grands domaines, des institutions d'envergure et des monuments du patrimoine bâti ponctuent cette promenade. L'aménagement de belvédères et d'autres points d'intérêt en bordure de la falaise permettra

l'observation de ces milieux exceptionnels. L'ajout d'escaliers aux endroits stratégiques rendra possible l'accès à la promenade du littoral et à la basse-ville.

6. La Route de la Nouvelle-France

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

7. Le circuit agricole

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

Les composantes du circuit agricole

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

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

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

Les composantes du parc linéaire de la rivière Montmorency

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

Les composantes du parc linéaire de la rivière Beauport

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

Les composantes du parc linéaire de la rivière du Cap Rouge

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

de relier ces corridors riverains au corridor structurant longeant le littoral.

4.5.3 Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc

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

Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc

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

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

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

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

Pistes d'action

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

5. Les secteurs particuliers de planification

5. LES DÉMARCHES DE PLANIFICATION SECTORIELLE

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

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

5.1 Les secteurs de développement assujettis au mécanisme des PAE

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

L'approche des PAE peut s'avérer utile dans les cas suivants :

- *les nouveaux quartiers résidentiels à développer en périphérie;*
- *les milieux bâtis voués à un changement de fonctions, tels les zones industrielles vétustes, les grandes propriétés des communautés religieuses;*
- *les projets de villégiature ou de loisirs où la protection du milieu naturel requiert des mesures particulières, tels les flancs de montagne.*

MAMR, La Prise de décision en urbanisme, novembre 2004

Suivant l'adoption du PDAD, la Ville procédera à l'adoption d'un règlement déterminant les modalités d'élaboration d'un plan d'aménagement d'ensemble. Pour chacun des territoires visés, ce règlement comprendra une énumération des objectifs poursuivis et des conditions à remplir avant qu'il soit possible d'envisager une ouverture au développement.[1] En plus du respect de critères portant sur des caractéristiques particulières du site, la qualité des constructions ou l'aménagement des terrains, la Ville pourrait aussi exiger la prise en charge du coût des infrastructures, des équipements ou d'autres éléments du plan, le respect de certains délais ou certaines garanties financières.

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

1. Les PAE relatifs aux secteurs de développement différé :

Les secteurs de développement différé correspondent majoritairement aux terrains vacants présentant les plus grandes contraintes au développement. Ils sont compris à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la Ville mais leur développement est envisagé à plus long terme ou reporté dans le temps, puisque

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

d'autres portions du territoire révèlent des potentiels de développement plus intéressants ou répondent davantage aux objectifs de consolidation du territoire privilégiés par la Ville.

2. Les PAE relatifs aux secteurs de développement :

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

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

3. Les PAE relatifs aux sites institutionnels en mutation :

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

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

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

- *Le secteur de la carrière de Beauport* : Cet ancien site d'extraction, localisé au nord de l'autoroute Félix-Leclerc, n'est plus exploité et doit trouver une nouvelle vocation. Des études approfondies doivent être réalisées avant que la Ville puisse statuer définitivement sur les usages et densités souhaitables à cet endroit.
- *Le secteur de l'Hêtrière :* Ce secteur comprend la zone naturelle à la tête du lac Saint-Augustin de même qu'un dépôt de matières résiduelles et quelques terrains vacants compris au nord de la rue de la Promenade des Sœurs et à l'ouest de la route Jean-Gauvin. Des enjeux environnementaux sont associés à la zone naturelle qui constitue une composante régulatrice essentielle à l'équilibre du lac Saint-Augustin et de l'ensemble de son bassin-versant. Le dépôt de matières résiduelles atteindra bientôt sa capacité maximale d'accueil et des réflexions s'imposent pour l'avenir de ce site. Par

ailleurs, des réflexions sont en cours quant à la possibilité d'implanter dans le secteur un éco-centre. Enfin, les terrains bordant la rue de la Promenade-des-Soeurs sont susceptibles d'être utilisés à des fins résidentielles. Toutes ces particularités devront être prises en compte lors de l'évaluation de projets futurs.

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

Les PAE relatifs aux secteurs d'intérêt récréotouristique

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

Les territoires visés, au nombre de deux, sont le secteur de la montagne des Ormes, adjacent au centre de ski Le Relais localisé dans la municipalité de Lac-Beauport, ainsi que le secteur du lac de la Sagamité.[2]

[2] Dans son plan d'urbanisme de 1994, l'ex-ville de Charlesbourg prévoyait déjà cette exigence que la Ville de Québec reconduit dans son PDAD.

5.2 Les secteurs particuliers de planification

En matière de planification sectorielle, la Ville orientera prioritairement ses réflexions vers dix « secteurs particuliers de planification » (carte 18). Conformément aux grandes orientations d'aménagement énoncées au PDAD, les projets identifiés visent à améliorer la qualité de vie des résidants et l'aménagement urbain dans son ensemble, à rendre ces espaces plus conviviaux pour les piétons et à préserver la qualité de l'environnement.

Certains secteurs particuliers de planification présentent des enjeux dont la portée est régionale ou couvrent de vastes territoires, c'est-à-dire plus d'un quartier ou plus d'un arrondissement. Il s'agit des territoires suivants :

- le centre-ville;
- le plateau de Sainte-Foy;
- le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est;
- le littoral ouest;
- les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger;
- l'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière.

D'autres secteurs de la ville, plus restreints mais recelant également un intérêt ou des problématiques particulières, pourront faire l'objet d'une planification plus fine. C'est notamment le cas des territoires suivants :

- le Vieux-Cap-Rouge;
- le centre de l'arrondissement de Charlesbourg;
- les sablières de Beauport situées à l'est du boulevard Raymond;
- l'axe Pierre-Bertrand;
- le site patrimonial de Sillery et ses environs ;
- le pôle urbain Belvédère.

En marge des travaux associés aux secteurs particuliers de planification, rappelons que d'autres études particulières devront également être réalisées à l'égard des artères de consolidation, des concentrations patrimoniales, des artères commerciales, des parcs industriels, etc.

Seule, la Ville ne peut mettre en œuvre ces projets ambitieux. La synergie des initiatives des intervenants locaux et des partenaires majeurs est la condition essentielle à leur réalisation. La Ville veut poursuivre ses efforts pour sensibiliser et mobiliser les différents acteurs du milieu à l'égard du potentiel social et économique que présentent le réaménagement et la revitalisation de ces secteurs.

2010, R.V.Q. 1639, a. 1; 2016, R.V.Q. 2268, a. 2; 2017, R.V.Q. 2496, a. 1

5.2.1 Le centre-ville

Centre économique et culturel régional, le centre-ville de Québec constitue d'abord et avant tout un milieu de vie habité, dynamique et diversifié. La particularité du centre-ville de Québec tient en effet à l'existence d'une population résidante nombreuse et variée, à laquelle s'ajoutent les travailleurs et les visiteurs. Le fleuve Saint-Laurent, le patrimoine bâti, les grands espaces verts et le promontoire du cap Diamant lui confèrent une qualité paysagère remarquable. Siège du gouvernement, le centre-ville se caractérise par la présence imposante des édifices de la colline Parlementaire dans le paysage urbain. Les grands chantiers de revitalisation urbaine de la dernière décennie ont considérablement transformé l'image du centre-ville et contribué à accroître sa notoriété.

Le centre-ville se compose de trois grands secteurs d'activités : le Vieux-Québec, le centre d'affaires de la Haute-Ville et le centre d'affaires de la Basse-Ville. Les liens physiques unissant ces trois secteurs sont très peu perceptibles, chacune de ces composantes constituant une entité propre. La topographie accidentée qui subdivise le territoire en deux grands secteurs, la Haute-Ville et la Basse-Ville, rend difficiles les liens entre ces secteurs, malgré les accès via les grands axes routiers, les escaliers à même la falaise, l'ascenseur du Faubourg et le funiculaire de Québec.

Reconnu pour son caractère patrimonial et son achalandage touristique, le Vieux-Québec se caractérise par la qualité de ses aménagements, résultats d'efforts constants pour mettre en valeur ce secteur unique, berceau de Québec.

Le centre d'affaires de la Haute-Ville se compose de la colline Parlementaire, de la Grande Allée et des secteurs résidentiels de la partie sud du quartier Saint-Jean-Baptiste. L'aménagement de la colline Parlementaire a transformé irrémédiablement le paysage de la Grande Allée, voire du centre-ville. Depuis plusieurs années, les efforts soutenus de la CCNQ et de la Ville ont permis d'améliorer de façon significative les aménagements de ce lieu symbolique et ses liens avec les quartiers limitrophes.

> *« Un principe en particulier devrait diriger les réflexions et les actions pour le Vieux-Québec/Basse-Ville et le Cap-Blanc; on doit miser sur un développement prudent et équilibré des fonctions urbaines dans le respect d'un environnement caractérisé par la présence d'un riche patrimoine inscrit dans un site portuaire de premier plan. »*
>
> Tiré du Plan directeur du Vieux-Québec/Basse-Ville, Cap-Blanc : entre la falaise et le fleuve, 1993.

Le centre d'affaires de la Basse-Ville se compose du secteur d'affaires de Saint-Roch et du secteur de la gare du Palais, dans lequel on trouve, outre cet équipement, le palais de justice, la Société canadienne des postes ainsi que d'autres institutions gouvernementales. Ces deux secteurs sont aujourd'hui séparés par la présence marquée des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency. La revitalisation du centre d'affaires de Saint-Roch a redonné vie à un secteur dévitalisé et a favorisé la venue de nouveaux arrivants.

La Ville désire établir une vision d'ensemble du développement du centre-ville, qui constituera l'assise fondamentale d'un environnement urbain harmonieux, dynamique et respectueux de la qualité de vie des résidants. Elle poursuivra les efforts entrepris depuis plus de vingt ans pour assurer la saine cohabitation des différentes fonctions urbaines, la consolidation de la fonction résidentielle, la mise en valeur du paysage urbain, la protection du patrimoine bâti et l'intermodalité des déplacements.

Faire du centre-ville un milieu de vie habité et animé en renforçant la fonction résidentielle, en assurant une saine cohabitation entre les différentes fonctions urbaines et en faisant la promotion de l'intermodalité des déplacements

La mixité et l'équilibre des fonctions urbaines constituent les plus grands défis d'aménagement de ce secteur. La Ville veut faire de son centre-ville un lieu habité et fréquenté par la population qui y réside ou y travaille et par les visiteurs. Consciente de l'effet attractif du centre-ville, tant pour les travailleurs

que pour les visiteurs, la Ville maintiendra une offre de services adaptée aux besoins des résidants, en répondant également à ceux des autres clientèles.

La Ville entend protéger la fonction résidentielle, notamment dans les secteurs très fréquentés par la population non résidante. La norme « grands logements » et le principe « habitation protégée » seront en ce sens maintenus. Afin de contrôler l'implantation de la fonction hôtelière et les besoins de cette industrie au centre-ville, et plus particulièrement dans le Vieux-Québec, la Ville fera, à des fins de développement hôtelier, la promotion d'autres secteurs, notamment celle du centre majeur d'activités de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery. Elle veut également favoriser la déconcentration des activités touristiques – c'est-à-dire leur localisation hors du centre-ville.

Les efforts d'embellissement du centre-ville seront maintenus afin de créer un environnement urbain axé sur le confort et la sécurité des piétons. Ces efforts se traduiront notamment par l'élargissement des trottoirs, un éclairage approprié et un aménagement urbain favorisant à la visibilité des lieux publics. De même, la Ville souhaite poursuivre ses efforts en vue de l'amélioration et de la création de places publiques et de parcs, par l'installation de sculptures et de mobilier urbain ainsi que par des aménagements paysagers qui contribuent à la qualité du milieu de vie des résidants, des visiteurs et des travailleurs.

La qualité des déplacements au centre-ville est un aspect fondamental de l'aménagement de milieux de vie de qualité pour la population résidante. Les déplacements piétons et par transport en commun sont donc les modes de déplacement privilégiés au centre-ville. La qualité de la desserte en transport en commun peut devenir un moteur important de consolidation du centre-ville. À cet égard, l'ajout d'un nouveau mode de déplacement collectif dans les limites du centre-ville permettrait de répondre à cet objectif, de réduire la circulation, de sécuriser le piéton et d'améliorer la qualité de l'air.

À l'instar des efforts entrepris sur l'avenue Honoré-Mercier, le boulevard René-Lévesque, le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph, la Ville poursuivra ses travaux d'amélioration des circuits piétons au centre-ville, en améliorant les accès entre les parties haute et basse du centre-ville et en mettant en réseau les principaux attraits. Afin d'encourager les déplacements collectifs et non motorisés, les stationnements de surface seront limités aux secteurs où ils sont actuellement autorisés. D'autres mesures incitatives pourraient également être adoptées.

La requalification du boulevard Charest Ouest et des secteurs limitrophes vise à :

- *Consolider le caractère distinctif des différentes zones paysagères du boulevard Charest et faire de celui-ci un axe vert. (d'est en ouest se succèdent une zone commerciale régionale, une zone mixte, une zone résidentielle et une zone mixte dite « de transition », entre les portions ouest et est du boulevard);*
- *Réaménager le boulevard Charest Ouest en favorisant son appropriation par les citoyens et en assurant la sécurité des piétons qui le franchissent;*
- *Contribuer à la réunification des secteurs nord et sud du quartier Saint-Sauveur par la qualification des rues transversales en mettant l'accent sur certains parcours piétonniers privilégiés.*

Étude de requalification du boulevard Charest Ouest et des secteurs limitrophes dans le quartier Saint-Sauveur; Rapport final, ABCP architecture + urbanisme, 8 juin 2004.

Pistes d'action

- Élaborer le plan directeur du quartier Saint-Roch et le plan du Vieux-Québec–Haute-Ville.
- Poursuivre les partenariats avec la CCNQ pour l'amélioration des places publiques du centre-ville;
- Poursuivre les efforts afin d'implanter un mode alternatif de transport en commun tel qu'une navette, dans les limites du centre-ville;
- Poursuivre les efforts pour faciliter les déplacements piétons (élargissement ou reconstruction des trottoirs, amélioration des liens piétons entre les parties haute et basse de la ville, etc.);
- Planifier le réaménagement et la mise en valeur du boulevard Charest Ouest et de ses principales intersections, formées par le boulevard Langelier, la rue Saint-Vallier Ouest et la rue Marie-de-l'Incarnation.

Poursuivre la consolidation du centre-ville et accroître les liens entre ses trois grands secteurs

La Ville planifie dès aujourd'hui les grands chantiers visant à conférer au centre-ville une image de marque, propre à son statut de capitale et de ville du patrimoine mondial. La création de liens forts entre ses trois grands secteurs, tant en ce qui concerne l'aménagement urbain que la dynamique économique du centre-ville, est au cœur des grandes opérations urbaines et des stratégies de développement privilégiées par la Ville dans un horizon de vingt ans.

Les grands projets d'intervention envisagés par la Ville et ses partenaires sont le réaménagement de la jonction entre le quartier Saint-Roch et le Vieux-Québec, le parachèvement de la colline Parlementaire, la consolidation du bassin Louise et la mise en valeur du littoral. À plus long terme, la transformation en boulevard urbain de l'entrée nord du centre-ville, depuis l'autoroute Laurentienne, favorisera la perméabilité du tissu urbain entre le Vieux-Limoilou et le centre-ville et rendra par le fait même plus accessibles les berges de la rivière Saint-Charles. De plus, les plans directeurs élaborés pour les quartiers Vieux-Québec/Basse-Ville/Cap-Blanc, Saint-Jean-Baptiste et Saint-Sauveur, de même que le plan concept de Saint-Roch, définissent les grandes orientations d'aménagement et de développement pour chacun de ces secteurs.

Pour assurer une meilleure perméabilité entre les parties haute et basse de la ville et créer un lien entre les trois grands secteurs du centre-ville, la Ville souhaite réaménager la zone localisée à l'entrée est du quartier Saint-Roch, à la sortie de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Ce vaste projet de requalification consiste à réaménager l'accès au centre-ville depuis l'autoroute Dufferin-Montmorency, en retirant les bretelles autoroutières non utilisées, et à compléter la trame urbaine du premier faubourg de Québec. Il permettra de libérer de nouveaux espaces à construire, de sécuriser les déplacements piétons entre la Haute-Ville et la Basse-Ville, entre Saint-Roch et le Vieux-Québec, notamment par l'aménagement d'un nouveau lien dans la falaise. Des aménagements plus conviviaux pour les piétons inciteront les visiteurs à poursuivre leur circuit de découvertes depuis le Vieux-Québec–Basse-Ville jusque vers le quartier Saint-Roch.

La Ville poursuivra les efforts entrepris dans le redéveloppement du centre d'affaires de la Basse-Ville en revitalisant le bâti existant et en consolidant ses principaux axes, soit le boulevard Charest, à l'entrée est du quartier, les rues Dorchester, de la Couronne, Saint-Joseph et Saint-Vallier, le boulevard Langelier ainsi que l'autoroute Laurentienne.

La consolidation et la mise en valeur des secteurs historiques demeurent des préoccupations majeures, tant au regard de l'arrondissement historique de Québec que des autres secteurs anciens, les faubourgs Saint-Jean-Baptiste, Saint-Roch et Saint-Sauveur. Le maintien des bâtiments qui caractérisent une époque ou un secteur du centre-ville sera préféré à la construction de nouveaux bâtiments sur ces mêmes sites.

La Ville privilégie le développement prioritaire des terrains vacants et les projets de recyclage des bâtiments existants afin de compléter la trame urbaine d'une part et, d'autre part, de respecter ses orientations en matière de consolidation et de structuration du territoire. Les secteurs de la colline Parlementaire, de la pointe aux Lièvres, du Vieux-Port, les abords de la rivière Saint-Charles et les grands axes urbains tels que le boulevard Charest et le chemin Sainte-Foy présentent un important potentiel de redéveloppement. La Ville maintiendra l'interdiction d'exploiter un stationnement de surface à des fins commerciales et interdira l'installation de panneaux-réclames sur des terrains vacants afin de favoriser la construction sur ces terrains.

Pistes d'action

- Élaborer, au besoin, un ou des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour certains secteurs du centre-ville;
- Développer un concept de requalification de l'axe Laurentien en boulevard urbain, à l'entrée du centre-ville, en prenant en compte le milieu urbain adjacent;

- Planifier le réaménagement de la jonction du quartier Saint-Roch et du Vieux-Québec et poursuivre les discussions avec le gouvernement pour le retrait des bretelles autoroutières;
- Réduire les exigences réglementaires du centre-ville en matière de stationnement pour les agrandissements et les nouveaux projets;
- Planifier le réaménagement et la densification des axes Dorchester et de la Couronne;
- Initier, de concert avec des partenaires privés, des projets d'habitation sur certains terrains vacants ou utilisés comme stationnements commerciaux;
- Revoir la réglementation sur l'affichage.

2010, R.V.Q. 1639, a. 3

Développer le plein potentiel du littoral comme vitrine paysagère du centre-ville

Avec le patrimoine bâti du centre-ville, le littoral fluvial contribue grandement à la qualité du paysage urbain. Son potentiel de mise en valeur repose sur le développement d'un corridor récréotouristique à vocation régionale et sur le renforcement du secteur du Vieux-Port, notamment par le réaménagement de la zone du bassin Louise. Actuellement sous-exploité, ce secteur offre un potentiel récréatif important en raison de sa localisation, à proximité du plan d'eau, de sa contiguïté au corridor du littoral et de son intégration à une zone récréotouristique déjà très achalandée. La Ville entrevoit diverses possibilités pour ce site. Elle souhaite affecter ce secteur à des fins publiques et récréatives associées au fleuve, en cherchant entre autres à accroître l'accès à l'eau. L'aménagement d'un espace public intérieur ou extérieur, d'une plage, d'une promenade piétonne ou de toute autre activité complémentaire à la marina sont au nombre des projets à l'étude. Dans la mesure où l'espace disponible le permettrait, un meilleur encadrement bâti de ce secteur serait souhaitable.

Principes directeurs pour le réaménagement de la zone du bassin Louise

- *Développer un projet d'aménagement urbain fort et cohérent autour du bassin, qui serait remarquable et qui saurait tirer avantage du génie du lieu; réhabiliter les infrastructures et les équipements présents autour du bassin;*
- *Multiplier les possibilités de contact direct des usagers avec l'eau (par exemple, au moyen d'une pente douce et d'un emmarchement);*
- *Réhabiliter le marché en multipliant les vues et le contact physique entre les étals des vendeurs, les restaurants et l'eau, afin d'en faire un espace vivant et animé.*

Espace 400e au bassin Louise : diagnostic et prescriptions, Comité conjoint pour l'aménagement de l'Espace 400e.

Pistes d'action

- Développer un concept d'aménagement pour le secteur du bassin Louise en tenant compte des différents concepts déjà proposés pour ce site et en évaluant la possibilité de l'intégrer, au besoin, à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Compléter les aménagements dans le secteur de La Pointe-à-Carcy en y intégrant une nouvelle place publique.

5.2.2 Le centre majeur d'activités de Sainte-Foy et ses environs

Le centre majeur d'activités (CMA) de Sainte-Foy regroupe un ensemble de composantes urbaines et de fonctions hautement structurantes. Stratégiquement localisé à l'entrée des ponts de Québec et Pierre-Laporte, il constitue, pour les visiteurs en provenance de la rive sud, le premier point de contact avec le cadre urbain de Québec. Il se distingue par une concentration significative d'activités répondant aux besoins d'une forte proportion de la population, dont trois centres commerciaux régionaux, de nombreux services ainsi que divers établissements administratifs publics ou privés longeant le boulevard Laurier. À ces établissements s'ajoutent des institutions majeures comme le campus de l'Université Laval et le pavillon CHUL du Centre hospitalier universitaire de Québec. Attirant quotidiennement de nombreux résidants, travailleurs et étudiants, le CMA de Sainte-Foy constitue le second pôle économique en importance après le centre-ville de Québec et une destination majeure à l'échelle métropolitaine.

Produit typique de l'urbanisme d'après-guerre, les milieux résidentiels entourant le CMA de Sainte-Foy présentent une densité d'occupation relativement faible. Malgré de récents projets résidentiels de haute densité, l'habitation unifamiliale demeure majoritaire. Le centre majeur d'activités a été préservé de cette forme d'occupation, mais l'habitation y est pour ainsi dire absente. Cette particularité met en évidence une autre caractéristique du plateau de Sainte-Foy, qui se démarque par une faible mixité des fonctions. Le même phénomène subsiste sur le campus de l'Université Laval.

Dans un autre ordre d'idées, le plateau de Sainte-Foy a essentiellement été développé en fonction des déplacements motorisés. D'une part, les axes autoroutiers qui traversent le plateau génèrent des coupures importantes et contribuent à accroître les difficultés de déplacement des piétons. C'est le cas de l'autoroute Robert-Bourassa qui constitue un obstacle entre le campus et les centres commerciaux. Les autoroutes Henri-IV et Duplessis créent aussi une rupture dans le tissu urbain et entretiennent des relations déficientes avec les milieux adjacents. D'autre part, l'espace public n'est pas suffisamment convivial pour les piétons et les cyclistes, qui ressentent parfois de l'inconfort et de l'insécurité alors que les trottoirs sont souvent déficients. En outre, le manque d'encadrement, la largeur et la configuration du boulevard Laurier favorisent les déplacements rapides et limitent par le fait même les possibilités d'interactions avec le milieu urbain. La route de l'Église, le chemin des Quatre-Bourgeois et le chemin Sainte-Foy requièrent aussi une attention particulière dans le but d'en améliorer la convivialité. Enfin, le maillage incomplet du réseau de rues, la dimension importante des îlots et la présence de terrains vacants contribuent à accroître les distances de de marche.

La Ville souhaite intervenir en priorité au sein de centre majeur d'activités de Sainte-Foy et ses environs. Elle veut favoriser son renforcement au moyen de la consolidation et de la densification du milieu construit, du développement de la fonction résidentielle, de l'intégration des divers modes de transport et de la réalisation d'aménagements plus conviviaux pour les différents usagers de l'espace ce public.

Valoriser le secteur des ponts à titre d'accès majeur de la ville

À l'heure actuelle, le rôle d'accès majeur du secteur des ponts n'est pas mis en évidence par l'aménagement urbain, qui ne favorise ni l'accès aux établissements touristiques adjacents ni leur mise en valeur. En collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Commission de la Capitale nationale (CCNQ), la Ville souhaite qu'un concept d'aménagement soit développé pour le secteur des ponts, dans une perspective de mise en valeur des entrées de ville. Elle veut collaborer au développement d'une stratégie de requalification et de développement pour les terrains localisés de part et d'autre des voies d'accès aux ponts. Elle souhaite également soutenir la vitalité des établissements touristiques existants en favorisant leur visibilité et leur accessibilité. Le réaménagement de l'avenue des Hôtels devrait contribuer à la mise en valeur des établissements d'hébergement et à l'amélioration de l'environnement de vie des usagers. Il apparaît d'ailleurs souhaitable de favoriser le développement et la diversification des usages en place. Les fonctions incompatibles avec cette vocation devront être remplacées progressivement.

Pistes d'action

- En collaboration avec la CCNQ et le MTQ, développer un concept d'aménagement et de mise en valeur pour le secteur des ponts et intégrer ce dernier à un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Confirmer la vocation touristique du secteur de l'avenue des Hôtels en en insistant sur l'attrait que représente le Parc Aquarium du Québec, en consolidant la fonction hôtelière et en améliorant l'accès aux établissements en place;
- Consolider le développement des milieux adjacents aux voies d'accès aux ponts en valorisant les terrains vacants ou désaffectés à des fins compatibles avec la vocation première du secteur des ponts;
- Valoriser et améliorer l'accès à la gare de Sainte-Foy;
- Rechercher des moyens d'atténuer les impacts visuels et sonores associés à la cour de triage du Canadien National.

Favoriser une meilleure intégration au milieu urbain des axes autoroutiers traversant le plateau de Sainte-Foy

La Ville désire atténuer l'effet de coupure et les nuisances sonores, visuelles et environnementales générés tant par l'autoroute Duplessis que par l'autoroute Henri-IV. Ces dernières ont aussi pour conséquence d'isoler une partie du plateau de Sainte-Foy, soit la portion de la paroisse Saint-Mathieu comprise au sud du chemin des Quatre-Bourgeois. Pourtant stratégiquement localisée directement à l'ouest du centre majeur d'activités, cette dernière comporte encore d'importantes superficies de terrains disponibles pour le développement, notamment en bordure de l'autoroute Henri-IV. Une réflexion approfondie s'impose pour valoriser et encadrer l'utilisation future de ce secteur.

La Ville favorisera également la réalisation d'aménagements permettant d'améliorer les échanges entre les quartiers localisés de part et d'autre des autoroutes, d'embellir leurs abords. Ainsi, elle soutient les efforts du MTQ, qu'elle accompagne au même titre que la CCNQ dans le cadre de l'élaboration d'un Schéma directeur pour l'entrée de la Capitale. Elle appuie également la CCNQ qui souhaite mettre en valeur le corridor de l'autoroute Duplessis, une intervention qui s'inscrit dans la volonté de la CCNQ de développer un Parcours d'accueil à la colline parlementaire.

La CCNQ recommande de prendre en compte la configuration de l'autoroute Duplessis et l'effet qu'elle produit en regard de la perspective urbaine globale. Elle entend redonner une échelle humaine à l'ensemble du parcours cérémoniel en réalisant des aménagements distinctifs contribuant à l'embellissement des paysages et par l'intégration d'un marquage lumineux et de pavoisement.

Le tronçon de l'autoroute Robert-Bourassa compris au sud de la rue de la Terrasse est davantage intégré au tissu urbain puisque, contrairement aux autoroutes Duplessis et Henri-IV, il ne se présente pas sous forme de tranchée ouverte. Néanmoins, son aménagement, son faible encadrement bâti, sa largeur et sa configuration demeurent caractéristiques d'une voie de transit. Ce tronçon de l'axe Robert-Bourassa requiert des interventions visant à le rendre plus convivial pour l'ensemble des usagers. À moyen terme, sa transformation en boulevard urbain permettra d'accroître les liens entre la zone d'affaires du boulevard Laurier, le quartier Saint-Denys et le campus de l'Université Laval tout en sécurisant les déplacements des piétons et des cyclistes.

Pistes d'action

- Profiter de toute opération majeure de réfection du MTQ pour améliorer l'intégration des autoroutes Henri-IV et Duplessis, tout en atténuant leurs impacts sur la qualité des milieux de vie et le paysage urbain;
- Poursuivre les études et les échanges avec le MTQ concernant la transformation en boulevard urbain du tronçon de l'autoroute Robert-Bourassa localisé au sud de la rue de la Terrasse;
- Évaluer et établir les possibilités de développement et d'occupation des terrains vacants compris entre les autoroutes Henri-IV et Duplessis, au sud du chemin des Quatre-Bourgeois;

Valoriser, consolider et rendre plus conviviaux le centre majeur d'activités et les principales artères

La Ville souhaite rendre le centre majeur d'activités de Sainte-Foy plus convivial afin d'accroître le bien-être des personnes qui le fréquentent. L'aménagement d'espaces de détente pour les usagers et les employés du secteur est déjà projeté. Le boulevard Laurier devra faire l'objet d'aménagements distinctifs, à la hauteur de son rôle d'accès urbain majeur. La Ville accordera une attention particulière à la qualité de l'affichage à proximité des ponts et le long du boulevard Laurier. Elle favorisera l'ouverture des centres commerciaux sur l'extérieur, la continuité des cheminements piétonniers internes et externes ainsi que la réduction des distances à parcourir entre les accès et les trottoirs. Les aménagements destinés aux usagers du transport en commun devront être arrimés aux réseaux piétonniers et devraient être compatibles avec l'intégration d'un tramway. Globalement, la Ville cherchera à densifier et à restructurer le cadre bâti tout en complétant la trame urbaine de manière à mieux relier les quartiers adjacents. Elle préconise l'insertion de constructions sur les terrains sous-exploités et la subdivision des îlots de grandes superficies, dont le le quadrilatère Hochelaga/Germain-des-Prés/Laurier/Lavigerie.

La Ville veut améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes sur les principales artères du plateau de Sainte-Foy tout en gérant de façon appropriée l'important flux de circulation automobile. Elle souhaite revoir l'aménagement des traverses et des cheminements piétonniers de manière à les rendre sécuritaires et agréables. Dans certains cas, elle évaluera la possibilité de réduire la largeur de la chaussée. Outre le boulevard Laurier, elle souhaite aussi bonifier l'aménagement des artères principales suivantes : le boulevard Hochelaga, la route de l'Église, le chemin des Quatre-Bourgeois et et le chemin Sainte-Foy.

La Ville souhaite que les principales artères du plateau de Sainte-Foy bénéficient d'un encadrement bâti approprié, suffisamment continu et proportionnel à la voie de circulation qu'il borde. Les constructions incompatibles avec le secteur, en raison de leur fonction ou de leur petit gabarit, sont appelées à être remplacées graduellement. On devra porter une attention particulière à la conception des édifices de plus fort gabarit afin d'assurer une cohabitation harmonieuse et respectueuse avec les secteurs construits voisins présentant une plus faible densité. Les stationnements qui bordent les différentes artères du plateau gagneraient à être relocalisés progressivement. Les espaces publics et les principaux carrefours devront recevoir un traitement particulier. Des alignements d'arbres, des aménagements paysagers attrayants ainsi que des éléments de mobilier urbain et un éclairage personnalisé pourront également être introduits.

Pistes d'action

- Réaliser une planification d'ensemble pour le centre majeur d'activités de Sainte-Foy dans le but de planifier la consolidation de son développement, son renforcement et sa mise en valeur et intégrer ce secteur à un programme particulier d'urbanisme (PPU);
- Définir et appliquer des critères concernant la qualité de l'architecture dans le centre majeur d'activités de Sainte-Foy et ses environs; assujettir ce secteur à des mesures de contrôle appropriées;
- Poursuivre, en partenariat avec le MTQ et la CCNQ, les démarches entreprises en vue de réaménager et de mettre en valeur cette entrée à la capitale;
- Planifier le réaménagement global du boulevard Laurier et considérer différents moyens de bonifier les aménagements en rive du boulevard Hochelaga, de la route de l'Église, du chemin des Quatre-Bourgeois et du chemin Sainte-Foy; profiter de tout projet de réfection d'infrastructures pour réaliser ces travaux de réaménagement;
- Poursuivre les efforts visant le renforcement de la desserte en transport en commun sur l'axe Laurier par l'intégration de voies en site propre convenant à l'implantation du tramway.

Consolider le quartier Saint-Denys-du-Plateau

La Ville entend favoriser la diversification de l'offre en logement et accroître la densité construite au sein du secteur Saint-Denys-du-Plateau. Elle poursuivra les démarches entreprises auprès de l'Université Laval pour permettre la réalisation d'un développement résidentiel de densité moyenne et élevée sur une portion des terrains vacants présents dans la portion nord-est du quartier. En bordure immédiate de l'axe Robert-Bourassa, il apparaît opportun de poursuivre l'implantation de centres de recherche, de manière à favoriser l'émergence d'un axe du savoir à la frange du campus. La Ville souhaite améliorer la perméabilité du quartier Saint-Denys et faciliter les déplacements piétons vers les établissements de service adjacents sans pour autant générer un transit indésirable. Pour ce faire, elle préconise le parachèvement de la trame de rues et le développement de liens piétonniers et cyclables, mettant à profit les espaces verts qui subsistent au centre du quartier. Enfin, les propriétés de la Défense nationale bordant le boulevard Hochelaga devront faire l'objet d'une requalification globale afin de valoriser et de tirer profit du potentiel du secteur, par l'implantation de bâtiments de plus fort gabarit et l'accroissement des densités d'occupation. Une densification des abords des artères qui traversent le secteur, dont la route de l'Église, s'avère pertinente. Cette densification devra cependant se faire dans le respect des milieux construits de plus faible densité situés en marge des artères.

La Ville favorisera la consolidation de la zone de services locaux localisée à l'ouest de la route de l'Église, à l'intérieur du quadrilatère Henri-IV – des Quatre-Bourgeois – de l'Église – Hochelaga. Cette volonté est justifiée par l'envergure de certains des établissements qui s'y trouvent et par le potentiel de développement que recèle le secteur. La Ville souhaite consolider et valoriser les différents équipements publics et communautaires compris dans ce quadrilatère. Elle souhaite également réduire la taille de cet îlot imposant, mettre à profit son potentiel et diversifier les fonctions qui s'y trouvent dans une perspective de renforcement de sa vocation publique et institutionnelle. Elle considérera également l'ajout d'habitation dans cette zone à fort potentiel.

Piste d'action

- Réaliser une planification détaillée pour assurer la consolidation, le développement des terrains vacants ainsi que la requalification de certaines portions du tissu résidentiel du quartier Saint-Denys et intégrer ce secteur à un programme particulier d'urbanisme (PPU).

Assurer une meilleure intégration du campus de l'Université Laval dans le tissu urbain

L'Université Laval contribue à la notoriété et au dynamisme de la ville de Québec. Malgré son influence indéniable, le campus s'apparente à une ville dans la ville. Il demeure insuffisamment intégré au milieu urbain et ne bénéficie pas d'une visibilité à la mesure de son importance. On note la présence de vastes terrains vacants ou non aménagés au pourtour du campus et l'absence de percées visuelles intéressantes. Le maillage du réseau de circulation interne est relativement indépendant de la trame de rues publiques, ce qui contribue à son isolement. Par ailleurs, le campus est peu adapté aux piétons. Son surdimensionnement et l'éloignement des bâtiments impliquent de longues distances de marche dans un environnement peu convivial et mal adapté à la rigueur des hivers québécois.

Pour l'ensemble de ces raisons, la Ville souhaite poursuivre les efforts qu'elle a entrepris par le passé pour favoriser une meilleure intégration du campus et sa mise en valeur, le tout en collaboration avec l'Université Laval. Cette dernière a d'ailleurs mis sur pied une commission d'aménagement, la CAMUL, dont le mandat consistait à planifier le développement futur de son campus. Dans le cadre de consultations menées en février 2004, la Ville a eu l'occasion de signifier à la CAMUL ses principales préoccupations par rapport à la place et à l'intégration du campus dans la ville.

En février 2005, l'Université Laval dévoilait le Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval. Fruit d'une année de travail, cet outil vise à favoriser l'amélioration du cadre de vie universitaire, l'ouverture du campus sur la ville et la mise en valeur de son identité

propre. Les recommandations de ce plan directeur sont, dans l'ensemble, conformes aux orientations énoncées par la Ville en ce qui concerne l'aménagement et le développement du secteur du plateau de Sainte-Foy.

Afin de mettre en valeur le campus et de lui assurer une meilleure intégration au milieu urbain, la Ville a formulé les recommandations suivantes à la CAMUL :

- *Établir de meilleures relations entre le campus et le milieu urbain par l'implantation de bâtiments et la réalisation d'aménagements à caractère urbain au pourtour du campus;*
- *Restructurer et marquer par une signalétique particulière l'ensemble des accès au campus, réaménager les artères publiques adjacentes de manière à les rendre plus conviviales pour les piétons et les cyclistes;*
- *Faire de l'axe Robert-Bourassa un véritable boulevard urbain afin de réunifier le campus et le quartier Saint-Denys;*
- *Intégrer les divers modes de déplacement en favorisant la polyvalence des voies de circulation et rendre les parcours conviviaux et sécuritaires pour l'ensemble des usagers;*
- *Consolider le réseau de circulation interne de manière à améliorer la perméabilité du campus, à favoriser son intégration à la trame urbaine et à renforcer ses liens avec les pôles d'activités et les quartiers adjacents;*
- *Prévoir des mesures d'atténuation de la vitesse sur l'ensemble du réseau de circulation du campus pour décourager toute forme de transit et maintenir la convivialité des lieux pour les piétons;*
- *Contribuer à l'animation du campus par l'ajout d'usages susceptibles de profiter de la proximité de l'université (centres de recherche) ou de répondre aux besoins des citoyens et des usagers du campus (fonction résidentielle);*
- *Valoriser et intégrer au milieu urbain les boisés présentant un potentiel en les dotant d'aménagements compatibles avec leur conservation et susceptibles de les rendre accessibles et sécuritaires;*
- *Privilégier le transport en commun, la marche et le vélo comme principaux modes de déplacement sur le campus;*
- *Faire de l'axe central nord-sud un lieu privilégié de contact entre le public et l'université, annoncer la présence du campus dans la ville au moyen de percées visuelles et explorer divers moyens d'en assurer l'animation.*

Certaines facettes du plan directeur interpellent davantage la Ville, qui pourrait être appelée à collaborer avec l'administration universitaire afin de préciser la nature des interventions à réaliser. De façon générale, les sujets susceptibles de faire l'objet de réflexions conjointes sont :

- - l'arrimage entre le réseau de rues municipal, les parcours piétonniers et cyclables municipaux et du campus;
- - la desserte en transport en commun et les itinéraires privilégiés sur le campus;
- - la restructuration des différents accès au campus;
- - le développement des terrains compris dans la partie nord-est du campus;
- - l'aménagement d'une interface reliant le boisé du pavillon Louis-Jacques-Casault et le quartier Saint-Thomas-d'Aquin;
- - le développement de la fonction de recherche aux abords de l'axe du Robert-Bourassa;
- - le réaménagement et le développement des terrains appartenant à l'Université Laval en périphérie du campus, notamment ceux à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa.

Piste d'action

- Maintenir une collaboration soutenue avec le conseil d'administration et les commissions représentant l'Université Laval, dont la CAMUL, afin d'assurer la mise en valeur du campus et son intégration au milieu urbain.

2012, R.V.Q. 1935, a.2

5.2.3 Le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est

Le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est recèle un potentiel de développement majeur, qui s'explique à la fois par sa position centrale sur le territoire, sa facilité d'accès, la présence de divers services et le grand nombre de terrains vacants qu'il comporte. Il comprend, dans sa partie nord, l'un des secteurs de développement présentant le plus grand potentiel de la ville (la zone du futur boulevard du Vallon) et, dans sa partie sud, l'un des centres majeurs d'activités de l'agglomération (la zone du boulevard Lebourgneuf). Ce dernier génère un flux important de déplacements motivés par les nombreux emplois, les commerces et les services en place.

La Ville souhaite favoriser l'émergence de collectivités viables sur son territoire. Dans le cadre du développement du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est, elle privilégie la mise en place de milieux de vie accueillants, dotés d'une mixité appropriée des fonctions et des densités, permettant l'accès à des services de proximité et soutenant les déplacements piétonniers, cyclables ou en transport en commun.

Le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est a fait l'objet de nombreux exercices de planification au cours des dernières décennies. Malgré l'essor de son développement résidentiel et commercial depuis les années 1980, il requiert encore d'importants efforts de consolidation et est susceptible d'accueillir de nombreux logements additionnels. Le développement du centre majeur d'activités de Lebourgneuf doit aussi être complété en s'assurant que les fonctions, le cadre bâti, la desserte en transport en commun ainsi que l'aménagement de l'espace public et des voies de circulation sont adaptés à sa vocation régionale.

Orientations d'aménagement et de développement retenues pour le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est

- *Favoriser la présence de commerces et de services communautaires et récréatifs appropriés pour les résidants;*
- *Exploiter le mieux possible le potentiel de développement du quartier Lebourgneuf à des fins résidentielles, commerciales, industrielles et récréatives;*
- *S'assurer de la compatibilité des différents secteurs résidentiels et d'une transition harmonieuse en ce qui concerne les types et les gabarits des maisons;*
- *Planifier des réseaux routier, cyclable, piétonnier et de transport en commun desservant le territoire de façon efficace et sécuritaire.*

Plan directeur Lebourgneuf – Orientations d'aménagement et de développement; juillet 1997.

Le prolongement de l'axe du Vallon fait partie intégrante des orientations d'aménagement retenues par la Ville pour le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est. Devant initialement relier les boulevards Laurier et Bastien, l'autoroute du Vallon n'a jamais été prolongée au-delà du boulevard Lebourgneuf puisque l'évolution des contextes et des pratiques ne permettait plus de justifier la construction d'un tronçon autoroutier additionnel. La Ville et le ministère des Transports du Québec ont plutôt privilégié le prolongement de l'axe en boulevard urbain et ont scellé cet accord en 2002 par la signature d'un protocole d'entente. Le projet a également reçu un avis favorable du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) à l'automne 2004. Le boulevard urbain du Vallon est essentiel non seulement à la consolidation du réseau des grandes artères dans cette portion du territoire mais aussi au développement, à la consolidation et à la valorisation des milieux adjacents au futur boulevard.

La Ville reconnaît l'importance que revêt la poursuite du développement du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est, autant au regard de la consolidation du territoire que de l'optimisation des déplacements.

Consolider la trame urbaine par la construction du boulevard du Vallon, et ce, en accord avec le parti de développement durable de la Ville

L'absence d'un lien routier à caractère urbain entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien a une incidence majeure sur les réseaux routiers artériel et local, qui doivent supporter une circulation plus importante que celle pour laquelle il a été conçu. C'est notamment le cas du boulevard Lebourgneuf, qui doit assumer à lui seul la redistribution du flux de circulation en provenance de l'autoroute du Vallon. Le prolongement de l'axe du Vallon en boulevard urbain permettra d'assurer une meilleure transition entre les réseaux de circulation autoroutier et local. Afin d'en optimiser la fonctionnalité et d'améliorer la sécurité et la mobilité des différents usagers, ce nouvel axe devra faire l'objet d'une gestion efficace des déplacements par un nombre limité d'intersections et un aménagement convivial des points de franchissement. Il permettra de réduire la congestion sur les boulevards Lebourgneuf, Bastien, de l'Ormière et Saint-Jacques et de supporter le flux additionnel de circulation que devraient générer les quelque 5 000 nouvelles unités d'habitations projetées dans la portion nord-ouest du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est. Enfin, il soutiendra la réduction du transit dans les rues locales et permettra d'améliorer l'accès et les liens entre les quartiers adjacents.

Par une conception appropriée de l'infrastructure routière (dimensions, configuration, etc.), la Ville souhaite minimiser son impact sur l'environnement, particulièrement aux endroits sensibles tels que le parc de l'Escarpement et le parc linéaire de la rivière du Berger. Il importe d'assurer une intégration harmonieuse du boulevard, de favoriser la visibilité et la mise en valeur du paysage et de maintenir la perméabilité des déplacements pour la faune et les usagers de ces milieux naturels. La Ville prévoit donc maintenir la continuité du parc de l'Escarpement dans l'axe est-ouest. En outre, elle privilégie le maintien d'un couvert végétal important dans le parc de l'Escarpement, l'introduction de bandes de protection riveraines aux abords de la rivière du Berger ainsi que la plantation de végétaux sur le terre-plein et de part et d'autre du boulevard.

Enfin, il sera nécessaire de prévoir l'emprise nécessaire pour permettre l'aménagement de voies réservées au transport en commun lorsque les besoins le justifieront. À cet égard, une densité construite accrue de part et d'autre du boulevard Du Vallon permettrait d'atteindre une part modale suffisante pour justifier la création d'un nouveau parcours. Des aménagements conviviaux pour les piétons et les cyclistes borderont également cet axe.

Pistes d'action

- Poursuivre les démarches amorcées conjointement avec le ministère des Transports du Québec dans le but de réaliser dans les meilleurs délais le projet de prolongement de l'axe du Vallon en boulevard urbain;
- Planifier avec le RTC l'implantation d'un parcours de transport en commun sur le boulevard du Vallon.

Compléter le développement résidentiel du secteur dans une perspective de consolidation du territoire urbain

Le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est recèle un important potentiel de développement. La construction du boulevard urbain projeté favorisera le développement des terrains vacants dans la portion nord-ouest du quartier, permettant ainsi de rentabiliser les services et infrastructures existants tout en limitant l'étalement urbain dans des secteurs moins stratégiques. La Ville souhaite soutenir l'émergence de collectivités viables dans ce secteur, en établissant les paramètres qui permettront d'encadrer leur développement. Ainsi, elle favorisera l'émergence de petits noyaux de services de proximité accessibles, à distance de marche. Elle privilégiera la réalisation d'un développement de haute densité de part et d'autre du nouveau boulevard urbain et une gradation appropriée des densités sur l'ensemble de la zone de développement. La densité globale du développement devrait y être suffisamment élevée pour justifier la mise en place d'un parcours de transport en commun à haute fréquence.

Par ailleurs, rappelons que le boulevard urbain projeté formera l'épine dorsale du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est, puisque c'est à partir de celui-ci que pourra se déployer le réseau de rues local. Il permettra d'ailleurs d'améliorer la mobilité des piétons, des cyclistes et des automobilistes dans l'ensemble du secteur particulier de planification. En effet, les unités de voisinage qui sont actuellement isolées les unes des autres seront enfin reliées par une trame de rues, ce qui aura pour effet d'améliorer l'accessibilité au centre majeur d'activités.

Pistes d'action

- Réaliser une planification détaillée pour le secteur Neufchâtel-Est–Lebourgneuf et évaluer la possibilité de l'intégrer à un éventuel programme particulier d'urbanisme (PPU) afin d'assurer le maintien dans le temps des orientations le concernant (densités, mixité, services de proximité, transport collectif, déplacements non motorisés);
- Développer en priorité les terrains vacants à fort potentiel de développement du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est;
- Concevoir et développer une trame de rues dont le maillage contribue à relier les différentes unités de voisinage existantes et à venir.

Favoriser la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf et de la zone commerciale adjacente

Le centre majeur d'activités de Lebourgneuf s'étend de part et d'autre du boulevard Lebourgneuf, depuis l'axe du Vallon jusqu'à l'autoroute Laurentienne. Le secteur de l'Atrium, localisé à l'est de l'autoroute Laurentienne dans le prolongement du boulevard Lebourgneuf, en fait aussi partie intégrante. La Ville devra améliorer de manière significative la sécurité et la convivialité des déplacements des piétons et des cyclistes entre ces deux parties du centre majeur d'activités. Au cours des dernières décennies, la Ville a favorisé l'implantation d'activités fortes et elle souhaite poursuivre la consolidation et la valorisation de ce secteur d'envergure régionale. Elle maintiendra une attention soutenue pour assurer la qualité de l'architecture et des aménagements urbains. Les abords du boulevard Lebourgneuf et les sites commerciaux de grande surface feront l'objet d'efforts de consolidation de manière à optimiser l'utilisation des terrains, à améliorer l'encadrement bâti et à valoriser les artères adjacentes. L'axe Lebourgneuf se voulant résolument « urbain », la convivialité des lieux – tant pour les piétons que pour les cyclistes – fera partie des préoccupations de la Ville. Dans un même sens, le renforcement de la desserte en transport en commun est nécessaire. Compte tenu des services en place et de l'envergure du boulevard, la Ville poursuivra les efforts de densification résidentielle amorcés au nord de cet axe. Elle devra également déterminer l'utilisation des terrains localisés à l'ouest de l'axe du Vallon : un développement résidentiel de haute densité et bien intégré aux boisés existants pourrait convenir.

Directement au sud du centre majeur d'activités se trouve également un secteur d'activité commerciale intense, qui comprend un certain nombre de magasins de type entrepôt implantés en bordure de l'autoroute Félix-Leclerc. L'îlot délimité par les boulevards des Galeries, Lebourgneuf, Pierre-Bertrand et la rue Bouvier recèle un potentiel de développement majeur en son centre et les terrains localisés en son pourtour mériteraient un changement graduel de vocation. En effet, la vocation industrialo-commerciale qui leur était associée jusqu'à maintenant apparaît désormais peu appropriée si l'on tient compte de la valeur foncière élevée des terrains. La Ville privilégie l'implantation d'usages commerciaux adaptés au caractère urbain du secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est ainsi que la réduction de la taille de cet îlot pour en améliorer la perméabilité et faciliter son développement.

Pistes d'action

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le centre majeur d'activités de Lebourgneuf et le secteur commercial adjacent dans le but de soutenir la poursuite de son développement et sa consolidation;
- Poursuivre les démarches visant la mise en place, à court terme, d'un parcours de transport collectif structurant, c'est-à-dire de haute fréquence, sur le boulevard Lebourgneuf;

- Modifier la réglementation pour soutenir les orientations relatives à la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf et du secteur commercial adjacent, notamment en ce qui concerne les usages qui y sont autorisés.

5.2.4 Le littoral ouest

Le fleuve Saint-Laurent est à l'origine de l'histoire de Québec. L'occupation graduelle des berges, notamment à des fins industrielles, a grandement contribué à modifier le paysage riverain et à bouleverser les systèmes écologiques. De toutes les interventions antérieures effectuées sur les rives du fleuve à l'ouest du Vieux-Québec, la construction du boulevard Champlain, au milieu des années 1960, est celle qui a le plus contribué à isoler la rive du fleuve et à couper les liens qui, auparavant, donnaient accès au cours d'eau.

Vision 2020 du Plan stratégique

« Québec est une ville fluviale, traversée par de multiples cours d'eau […]. Ils sont nombreux à se balader le long du fleuve, entre la chute Montmorency et le marais Léon-Provancher ou à fréquenter la plage de la baie de Beauport, celle de l'anse au Foulon ou encore la plage du parc de la Plage-Jacques-Cartier.»

Aujourd'hui, la portion ouest du littoral, qui s'étend du Vieux-Québec à la limite ouest de la ville, présente toutefois un très grand potentiel. La présence d'un paysage remarquable et la possibilité d'accéder facilement au fleuve en font un secteur privilégié pour l'aménagement d'espaces publics d'envergure. Les terrains autrefois utilisés à des fins industrielles et l'enlèvement des réservoirs d'essence ont libéré d'importantes superficies de développement le long de la frange urbaine entre les ponts et la côte de l'Église. De plus, la bordure fluviale, à l'ouest du Vieux-Québec, compte actuellement de nombreuses zones d'intérêt à vocation récréative ou de conservation. Le parc de la Plage-Jacques-Cartier, les marinas de Cap-Rouge, Sillery et Québec, le parc Notre-Dame-de-la-Garde, le Vieux-Port et le parc du Haut-Fond ont fait l'objet d'importants travaux d'aménagement à des fins récréatives et de conservation, auxquels s'est ajoutée la piste cyclable du Littoral sur certains tronçons de la bordure fluviale.

Le boulevard Champlain, la diversité des fonctions urbaines, les terrains libres sans vocation définie, la protection du milieu naturel et les contraintes environnementales constituent la base de la réflexion pour la mise en valeur du littoral ouest. À la lumière des projets déjà élaborés pour ce secteur, la Ville veut développer un concept d'aménagement basé sur un objectif fondamental, qui est de redonner le fleuve aux citoyens.

Consolider l'environnement urbain entre la falaise et le fleuve en favorisant l'accès au littoral et développer un axe récréotouristique

Le littoral constitue l'épine dorsale du plan vert, bleu et blanc. L'élaboration d'un concept d'aménagement du littoral ouest permettra de dégager une vision d'ensemble nécessaire à la mise en œuvre d'un projet intégré et rassembleur, dans la foulée des exercices de planification élaborés par la CCNQ. Le réaménagement des berges fera une place prépondérante à la récréation et au tourisme, en multipliant les accès publics au fleuve. Les objectifs sous-jacents au concept viseront à permettre aux résidants de se réapproprier les berges pour la pratique d'activités de plein air, à densifier certains secteurs, à redonner un caractère plus convivial au boulevard Champlain, à mettre en valeur le paysage, à protéger l'environnement naturel et à exploiter le plein potentiel du littoral et de ses berges.

En plus de se prêter à la pratique d'activités nautiques, la plaine littorale est un lieu privilégié pour la pratique d'activités récréatives en toutes saisons telles que la marche, le vélo et le ski de fond. La piste cyclable du corridor du Littoral pourrait être prolongée vers l'ouest. Elle longera le chemin du Foulon puis la voie ferrée via la côte Ross, pour rejoindre le Parc Aquarium du Québec et le chemin Saint-Louis. À plus long terme, un lien piéton ou cyclable sous les ponts, vers le parc de la Plage-Jacques-Cartier, permettrait de parcourir le littoral d'ouest en est, dans la mesure où les moyens techniques rendront possibles ces aménagements. Les quais Irving et de l'anse au Foulon, la pointe à Puiseaux et une partie des terrains de la gare maritime Champlain au bassin Brown constituent des secteurs potentiels pour l'aménagement d'espaces publics qui permettront à la population de jouir pleinement du paysage fluvial et d'accéder directement au littoral. La création d'un sentier pédestre longeant le promontoire Québec/Cap-Rouge au sommet de la falaise ou au pied de celle-ci reliera les

principales zones d'intérêt du plateau, depuis le Vieux-Québec jusqu'au parc Cartier-Roberval, en passant par le Parc Aquarium du Québec, en offrant des perspectives imprenables sur le littoral.

Dans le secteur du Vieux-Port, l'ajout d'une nouvelle place publique complétera les espaces publics existants. Des aménagements à des fins récréatives sont également prévus à la tête du bassin Louise, notamment l'implantation d'un théâtre. D'autres projets sont également à l'étude, dont l'aménagement d'une plage et d'une promenade.

Au cours des dernières années, de nombreux terrains privés, autrefois occupés par des compagnies pétrolières, se sont libérés. Compte tenu de leur localisation en bordure du fleuve, la Ville prévoit réaménager ces terrains à des fins publiques. Elle n'envisage toutefois aucune privatisation des berges entre le boulevard Champlain et la rive.

Pistes d'action

- Élaborer un concept d'aménagement pour le littoral ouest et, au besoin, des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) pour certains tronçons;
- Développer un concept de promenade publique qui relierait les différents secteurs d'intérêt du littoral ouest;
- Développement un concept d'aménagement public pour le secteur du bassin Louise;
- Compléter la piste cyclable du corridor du Littoral en reliant les portions existantes au sommet et au pied de la falaise en passant par le Parc Aquarium du Québec;
- Aménager un lien cyclable ou piéton sous les ponts pour rejoindre le parc de la Plage-Jacques-Cartier;
- Aménager la pointe à Puiseaux (quai Frontenac) à des fins publiques ainsi qu'un parc linéaire dans le secteur de l'anse au Foulon;
- Élaborer un projet d'aménagement et d'animation au quai Irving en y intégrant au besoin un pavillon d'accueil;
- Agrandir le parc Notre-Dame-de-la-Garde à même les terrains non aménagés du bassin Brown;
- Bonifier les liens entre le parc des Champs-de-Bataille et le secteur du bassin Brown à proximité de l'escalier existant;
- Aménager une nouvelle place publique dans le secteur du Vieux-Port;
- Décontaminer les terrains localisés entre le chemin du Foulon et le boulevard Champlain et les réaménager à des fins de parcs publics.

Mettre en valeur les qualités paysagères du littoral et assurer l'intégrité du patrimoine bâti

La mise en valeur du littoral ouest passe par une revalorisation générale du paysage naturel et construit. Des percées visuelles depuis les côtes et les terrains longeant le sommet de la falaise offrent des vues imprenables sur le littoral, qui seront mises en valeur par le sentier du promontoire. Les interventions assureront la préservation et la mise en valeur des panoramas et des perspectives sur le littoral et les berges et, réciproquement, sur les falaises. Elles permettront également la valorisation des composantes paysagères qui caractérisent l'environnement urbain, soit les églises Saint-Michel (Sillery) et Notre-Dame-de-la-Garde, les cimetières-jardins et les grandes propriétés religieuses en haut de la falaise, le cadastre et le patrimoine bâti du Vieux-Cap-Rouge, du Cap-Blanc et du chemin du Foulon. En ce sens, la protection du patrimoine bâti est au nombre des objectifs d'aménagement.

L'ancienne ligne naturelle de rivage, les parcours anciens et les côtes reliant le plateau au fleuve sont autant d'endroits où l'on peut améliorer le paysage par des plantations d'alignement dont la disposition permettra de préserver et de renforcer la qualité des percées visuelles sur le fleuve.

Pistes d'action

- Intégrer la préoccupation relative au patrimoine naturel et humain dans un éventuel concept d'aménagement du littoral ouest;

- Établir des critères pour assurer le respect des caractéristiques d'ensemble du promontoire (hauteurs maximales pour les nouveaux bâtiments sur le promontoire, protection d'une bande minimale de couvert naturel au sommet et au pied de la falaise, etc.).

Protéger et mettre en valeur les zones du littoral, des rives et de la falaise et accroître le couvert végétal

La minéralisation très importante du littoral, due à la construction de quais, ainsi que l'enrochement de la berge et de l'assise du boulevard Champlain ont grandement contribué à la dégradation du paysage riverain. Une importance accrue sera portée à la restauration des berges du Saint-Laurent et à l'accroissement du couvert végétal le long du littoral, plus particulièrement entre le plan d'eau et la rive. À cet égard, la Ville prévoit collaborer avec le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches pour définir les solutions optimales afin de redonner aux rives, dans la mesure du possible, leur caractère naturel. De plus, plusieurs terrains longeant le littoral présentent un niveau important de contamination et devraient être remis en état.

Allié à la topographie remarquable du cap et de l'escarpement, le couvert forestier de la falaise Québec/Cap-Rouge constitue la toile de fond du paysage fluvial tout en contribuant à contenir l'érosion et à stabiliser les sols. La Ville assurera la protection du couvert boisé de la falaise en balisant notamment les éventuelles constructions au sommet de la falaise, par la préservation d'une bande de verdure et le contrôle des hauteurs. Le document complémentaire prescrit des distances minimales de non-construction à partir du sommet et du pied de la falaise. Enfin, la protection intégrale et la mise en valeur du boisé Irving abritant un écosystème unique et remarquable par son paysage forestier et ses trésors archéologiques sont privilégiées.

Pistes d'action

- Mettre en valeur le boisé Irving et le rendre accessible à la population;
- Aménager des plantations d'alignement dans l'axe du boulevard Champlain;
- Établir des critères de protection des paysages vers la falaise à partir du boulevard Champlain et du haut de celle-ci, vers le fleuve;
- Poursuivre les actions de restauration des berges.

Rendre plus convivial le boulevard Champlain

Le boulevard Champlain est l'un des deux principaux parcours cérémoniels vers la colline Parlementaire. L'aménagement d'un tel parcours doit donc offrir un environnement qui exprime le statut de capitale de la ville et reflète la qualité de vie dont bénéficie la population de Québec. L'axe Champlain constitue également une voie d'accès privilégiée au port de Québec, notamment à la gare maritime Champlain.

La qualité de l'accès au littoral et la mise en valeur du site commandent donc une réflexion sur l'amélioration de cette artère, de manière à sécuriser les piétons et les cyclistes, à valoriser le potentiel paysager du littoral tout en assurant la fluidité des déplacements pour répondre de façon appropriée aux exigences relatives à la desserte routière vers le port.

Pistes d'action

- Prévoir un éclairage, une largeur de voie et des traverses piétonnes appropriées pour rendre plus sécuritaire et convivial le boulevard Champlain;
- Participer aux études que pourrait mener la CCNQ ou d'autres partenaires pour revoir la configuration du boulevard Champlain.

Assurer un équilibre entre la création d'un milieu de vie de qualité et le développement économique

La mise en valeur du littoral conjuguera économie, paysage, desserte portuaire, qualité de vie et accès public au fleuve et à ses rives. Par ses actions sectorielles, la Ville veut favoriser la cohabitation harmonieuse des fonctions résidentielle, commerciale, industrielle et récréotouristique. Elle appuie le maintien des activités portuaires au bassin Brown, en contrôlant les impacts qui en découlent sur les autres activités urbaines du secteur. En ce sens, la Ville est favorable à une utilisation accrue du tunnel ferroviaire et privilégie l'utilisation de l'axe Henri-Bourassa pour le camionnage desservant la section est du port de Québec. L'utilisation du tunnel ferroviaire permet d'autre part de détourner la circulation des trains au pied de la falaise et de réduire ainsi les nuisances.

Pistes d'action

- Prendre des ententes avec l'Administration portuaire de Québec et Chemin de fer Québec-Gatineau pour favoriser une utilisation accrue du tunnel ferroviaire;
- Prendre des ententes avec l'Administration portuaire de Québec afin d'aménager les terrains vacants à proximité du bassin Brown.

5.2.5 Les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

Nommée Kabir Kouba ou « rivière aux mille détours » par les Amérindiens qui furent les premiers à découvrir ses méandres, la rivière Saint-Charles sillonne le territoire de Québec sur plus de trente kilomètres, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Elle traverse un bassin habité par 350 000 personnes, l'un des plus densément peuplés au Québec. Plusieurs tributaires s'y greffent, formant un réseau bleu et vert qui s'étend à l'ensemble de la ville. Ce cours d'eau présente un grand potentiel récréatif, décuplé par la proximité du milieu urbain. Des interventions demeurent toutefois nécessaires pour en permettre l'accès, la valorisation et l'assainissement.

Depuis les années 1960, la mise en valeur et la dépollution de la rivière Saint-Charles font partie des grandes préoccupations de la Ville. Les premiers gestes posés furent la construction de barrages et d'ouvrages d'interception d'eaux usées, d'une promenade de neuf kilomètres et de murets bétonnés. Au fil des ans, la Ville a maintes fois réaffirmé sa volonté de mettre en valeur la rivière Saint-Charles et d'en faire une composante structurante de son territoire. Depuis 1995, elle poursuit un projet majeur de restauration des berges et de dépollution de la rivière par l'installation de bassins de rétention. Elle a aussi entrepris d'aménager un vaste parc linéaire couvrant l'ensemble du corridor de la rivière Saint-Charles ainsi que le tronçon de la rivière du Berger compris entre la rivière Saint-Charles et le parc de Duberger. Ce projet, dont la fin est prévue pour 2008, soulignera le 400e anniversaire de la fondation de Québec.

Un aménagement respectueux de l'environnement naturel

Les aménagements projetés et leur utilisation respecteront les particularités des milieux naturels riverains, qui peuvent être regroupés en deux groupes bien distincts :

- *le premier groupe, dit de « restauration des berges », vise le tronçon de la rivière Saint-Charles compris entre le barrage Joseph-Samson et le pont Scott, dont les berges ont été bétonnées au cours des années 1970. Des travaux de démolition des murs et de restauration des berges sont amorcés depuis 1996. On prévoit y aménager un sentier pédestre continu et une piste multifonctionnelle pour le vélo et le patin à roues alignées;*
- *le second groupe, dit du « parc linéaire en milieu naturel », vise la portion des rivières comprise entre le pont Scott et l'exutoire du lac Saint-Charles. À cet endroit, la fragilité des berges, à l'état naturel, justifie la réalisation d'aménagements légers respectant la capacité de support du milieu. Ainsi, seul un sentier destiné aux amateurs de randonnée pédestre, de raquette ou de ski de fond y est prévu.*

Outre le parachèvement de ce projet majeur, l'un des principaux défis associés à l'aménagement du parc linéaire consiste maintenant à assurer sa pleine intégration au milieu urbain et à favoriser une saine interaction avec les noyaux de services, les lieux d'intérêt et les équipements récréatifs adjacents. Le parc linéaire doit être perçu comme un élément rassembleur dans la ville, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au Vieux-Port.

L'aménagement d'un tel parc constitue une occasion privilégiée d'améliorer la mobilité des personnes et de réunifier les quartiers localisés de part et d'autre des rivières. Il offre également la possibilité de requalifier ou de consolider les milieux adjacents et de revitaliser certains axes ou noyaux commerciaux susceptibles d'être fréquentés par les usagers du parc linéaire. Tout au long du parcours, la Ville souhaite valoriser les espaces récréatifs existants et créer de nouveaux lieux de détente tout en favorisant la consolidation et la mise en valeur des milieux adjacents ainsi que le développement des sites vacants recelant un potentiel d'aménagement ou de développement. Toute nouvelle intervention ou occupation devrait être compatible avec le contexte urbain et la vocation des lieux.

Protéger les milieux naturels sensibles compris dans le corridor des rivières Saint-Charles et du Berger

Les abords des rivières comptent d'importantes zones inondables, notamment à la décharge du lac Saint-Charles et dans les parcs de Duberger et Duberger–Les Saules. Certaines portions des berges des rivières s'avèrent également instables en raison de leur escarpement prononcé. Tout au long du parc linéaire, la Ville veillera à mettre en valeur les écosystèmes riverains et à préserver l'intégrité de ces milieux sensibles en ajustant en conséquence la localisation des aménagements projetés. Des précautions et des mesures doivent aussi être mises en place afin de sensibiliser la population au rôle que jouent les rivières et les milieux boisés et de promouvoir leur attrait écologique.

Pistes d'action

- Poursuivre la restauration des berges de la rivière Saint-Charles et l'installation des bassins de rétention;
- Poursuivre l'aménagement du sentier pédestre dans le parc linéaire en milieu naturel;
- Caractériser les milieux naturels et boisés remarquables adjacents et définir des mesures de protection et de mise en valeur;
- Assurer le maintien de l'intégrité des aménagements fauniques réalisés dans la zone de restauration des berges
- Développer des outils permettant de promouvoir l'attrait écologique du lac Saint-Charles ainsi que des corridors des rivières Saint-Charles et du Berger et de sensibiliser la population à la fragilité de ces milieux naturels.

Améliorer l'accès au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger et en accroître la visibilité

La Ville désire optimiser la vocation récréative du parc linéaire en vue de permettre l'accès aux rivières et de favoriser leur appropriation par la population. À moyen terme, la dépollution du cours d'eau devrait permettre la pratique d'activités nautiques. Par ailleurs, si le parc linéaire est actuellement accessible au printemps, en été et à l'automne, son potentiel hivernal pourrait être développé de manière à permettre aux usagers d'y effectuer, lorsque la topographie le permet, des randonnées de ski de fond ou de raquette.

À ce jour, les rivières Saint-Charles et du Berger demeurent méconnues en raison de leur isolement. Le réaménagement des rives et le prolongement du parc linéaire ne sauraient à eux seuls assurer la pleine réappropriation des rivières par la population. On doit également intervenir de manière à mieux signaler la présence des rivières dans le tissu urbain, en favorisant la création d'ouvertures sur le parc linéaire et en maintenant ou en développant de nouvelles percées visuelles sur les rivières. Des efforts doivent être apportés afin d'améliorer la qualité et l'efficacité de la signalisation, de marquer les portes d'entrée et, lorsque cela est possible, d'accroître l'encadrement public du parc en complétant la trame de rues.

Présentement, le projet de parc linéaire englobe la totalité de la rivière Saint-Charles mais seulement la portion de la rivière du Berger comprise au sud de l'autoroute Félix-Leclerc. Pour l'instant, cette infrastructure autoroutière empêche en effet le prolongement du corridor récréatif plus au nord. La Ville souhaite néanmoins étudier, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, les moyens permettant de surmonter cet obstacle. Elle pourrait alors envisager la possibilité de prolonger le parc linéaire jusqu'au croisement du boulevard Chauveau, puisqu'elle possède déjà plusieurs terrains adjacents à la rivière à cet endroit.

Pistes d'action

- Concevoir et mettre en place une signalisation et des éléments de mobilier urbain propres au parc linéaire, qui permettront de signaler sa présence;
- Créer des accès piétonniers et des aires de stationnement aux principaux points d'entrée du parc;

- Établir et appliquer des critères visant le maintien et la création de percées visuelles directes sur les rivières lorsque des interventions sont réalisées dans les milieux adjacents au parc linéaire;
- Étudier, en collaboration avec le MTQ, la possibilité d'aménager un passage sous l'autoroute Félix-Leclerc et évaluer la possibilité de prolonger le parc linéaire le long de la rivière du Berger jusqu'au boulevard Chauveau.

Favoriser une saine interaction entre le parc linéaire et les milieux construits adjacents dans une perspective de renforcement de leur potentiel d'attraction mutuel

Le parc linéaire a pour vocation première la récréation de plein air. Mis en réseau avec les principaux espaces et équipements récréatifs ou communautaires, il répondra aux besoins des diverses clientèles en permettant aux résidants de certains quartiers d'accéder à des loisirs et à des services jusqu'alors inaccessibles sans voiture. Le parc linéaire doit aussi être mis en lien avec les éléments d'attraction présents dans les milieux adjacents, contribuant ainsi à accroître leur attrait et leur fréquentation. Pour ce faire, des parcours urbains devront être aménagés de façon distinctive tout en mettant en évidence les accès au parc linéaire depuis les noyaux locaux et les espaces publics adjacents.

En plus de jouer son rôle de réseau vert, le parc linéaire doit être perçu comme un élément rassembleur dans la Ville, depuis le lac Saint-Charles jusqu'au Vieux-Port. En effet, il constitue une occasion privilégiée d'améliorer la mobilité des personnes et de réunifier les quartiers localisés de part et d'autre des rivières. Pour ce faire, la Ville favorisera la création de liens entre le parc linéaire et les quartiers adjacents, par l'aménagement de parcours urbains désignés et la mise en lien des espaces publics de quartier. Les quartiers localisés de part et d'autre des cours d'eau pourront être réunifiés par l'aménagement de passerelles, de ponts, de voies d'accès, etc. Le parc linéaire et les milieux adjacents devront être dotés d'éléments de mobilier urbain contribuant au confort et à la sécurité des usagers tout en étant compatibles avec la nature du sentier et le caractère des lieux. De même, il importe que le parc linéaire soit accessible depuis l'ensemble du territoire adjacent à une clientèle diversifiée, y compris aux personnes à mobilité réduite lorsque la topographie le permet.

Enfin, la Ville prévoit créer des liens avec les lieux d'intérêt naturel, historique, récréatif ou touristique ponctuant le parcours du parc linéaire. Elle favorisera la mise en réseau des grands corridors naturels de la ville, soit la bordure fluviale, les falaises boisées du plateau urbain et les corridors naturels des cours d'eau, dont les rivières Saint-Charles et du Berger. S'ils sont reliés, ceux-ci sont susceptibles d'unifier les différentes parties, urbaines et non urbaines, du territoire.

Lieux d'intérêt ponctuant le parc linéaire

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

Pistes d'action

- Poursuivre l'aménagement du parc linéaire et, au besoin, procéder à l'acquisition de propriétés riveraines;
- Établir une stratégie visant la mise en réseau des principaux corridors naturels ou récréatifs de la ville;
- Aménager des liens permettant d'assurer la mise en réseau des parcs et équipements récréatifs et des lieux d'intérêt avec le parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger;
- Bonifier les parcs et les équipements récréatifs en bordure du parc linéaire.

Bonifier le paysage urbain et consolider les milieux construits adjacents au parc linéaire

Afin d'appuyer les aménagements qu'elle réalisera à l'intérieur du corridor des rivières Saint-Charles et du Berger, la Ville désire mettre en valeur le paysage urbain et les milieux construits adjacents. Elle accordera une attention particulière à la revitalisation et à la mise en valeur des lieux d'intérêt, des axes commerciaux et des noyaux de services locaux susceptibles d'être fréquentés par les usagers du parc linéaire. Enfin, elle souhaite marquer leur présence et renforcer leur caractère distinctif par des aménagements appropriés. Au besoin, elle favorisera l'ajout de services destinés aux usagers du parc linéaire.

Compte tenu de la diversité des milieux traversés et dans le but d'orienter les interventions qui y seront réalisées, il est apparu opportun de définir des zones d'ambiance. Celles-ci viennent préciser la vocation et le caractère des milieux urbains adjacents aux différentes portions du parc linéaire :

- *la Zone du lac et des méandres inclut le lac Saint-Charles ainsi que les zones inondables et milieux humides situés à la décharge du lac, en amont de la prise d'eau Château d'eau. En raison du rôle particulier que joue le lac à titre de principale source d'eau potable de la ville, une attention particulière doit être portée aux activités qui s'effectuent dans les milieux adjacents;*
- *la Zone de la chute Kabir Kouba recèle un intérêt patrimonial et culturel particulier associé à la présence du noyau traditionnel de Loretteville, adjacent au vieux Wendake et à la chute Kabir Kouba. La proximité du corridor des Cheminots constitue également une occasion de mettre en lien deux corridors récréatifs;*
- *la Zone du parc Chauveau englobe une partie du parc de l'Escarpement ainsi que la totalité du parc Chauveau, un vaste espace vert qui recèle un potentiel récréatif élevé et offre une bonne visibilité sur la rivière Saint-Charles;*
- *la Zone Duberger–Les Saules englobe les quartiers Duberger et Les Saules ainsi que les parcs des mêmes noms. Elle constitue le lieu de convergence des rivières Saint-Charles, Lorette et du Berger. Le secteur sud de cette zone se distingue par la forte présence de la fonction industrielle – les parcs industriels Duberger, Frontenac, Saint-Malo et Cardinal –, exception faite de quelques rues résidentielles enclavées. La réalisation du projet de parc linéaire offre la possibilité d'appuyer la consolidation et la mise en valeur de ce quartier de première couronne de banlieue. Elle est aussi une occasion d'améliorer la qualité de vie du milieu et de développer de nouveaux liens dans le secteur;*
- *la Zone des quartiers centraux se distingue par la densité d'occupation et la mixité des fonctions. La restauration des berges est une occasion d'accroître l'attrait des quartiers centraux.*

Dans un même ordre d'idées, l'aménagement du parc linéaire constitue une occasion de consolider le développement des milieux construits adjacents et, dans certains cas, de requalifier certains axes commerciaux. La Ville souhaite confirmer ou réviser l'affectation du sol pour l'ensemble des espaces vacants voisins du parc linéaire. Dans certains cas, elle privilégiera le développement des terrains vacants en fonction des zones d'ambiance auxquelles ils appartiennent et de leur potentiel respectif. Dans d'autres cas, elle favorisera leur intégration au parc linéaire en leur donnant une vocation récréative ou de conservation naturelle.

Enfin, elle devra évaluer la possibilité de requalifier certains sites en favorisant un changement d'usage progressif, la transformation ou le recyclage de bâtiments existants de manière à revaloriser leur aspect et à assurer leur compatibilité avec la zone d'ambiance dans laquelle ils s'insèrent. De manière plus spécifique, la Ville veillera à favoriser la consolidation et la revalorisation des principaux axes de circulation adjacents au parc linéaire, dont les boulevards Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre.

Pistes d'action

- Établir des critères d'aménagement applicables aux interventions dans les milieux adjacents au parc linéaire;
- Réaliser une planification détaillée pour les milieux adjacents au parc linéaire compris dans les zones Duberger–Les Saules et des quartiers centraux de manière à englober notamment le secteur de la pointe aux Lièvres et les axes Wilfrid-Hamel et Père-Lelièvre; évaluer la possibilité de les doter d'un programme particulier d'urbanisme;
- Modifier la réglementation pour soutenir la valorisation et la consolidation des milieux adjacents au parc;

- Définir les priorités d'intervention, d’aménagement ou de développement dans les milieux adjacents.

5.2.6 L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière

Vision 2020 du Plan stratégique

« Québec est une ville fluviale, traversée par de multiples cours d'eau. […] Ils sont nombreux à se balader le long du fleuve, entre la chute Montmorency et le marais Léon-Provancher ou à fréquenter la plage de la baie de Beauport, celle de l'anse au Foulon ou encore la plage Jacques-Cartier.»

Ce secteur particulier de planification s'étend depuis la zone industrielle de la Canardière, à l'ouest, jusqu'au parc de la Chute-Montmorency, à l'est. Il longe le chemin de la Canardière et le boulevard Sainte-Anne. Ce vaste corridor urbain occupe une position stratégique puisqu'il constitue la porte d'entrée est de la ville et établit un lien de transit est-ouest entre le centre-ville et la porte d'entrée est principale du territoire. Le projet de requalification de l'axe revêt une importance stratégique pour la Ville puisqu'il constitue un levier de développement économique, social et urbain pour les quartiers qu'il traverse. La revitalisation des grands axes et du milieu urbain adjacent, le renforcement de l'activité économique de même que l'accès au littoral sont les grands objectifs ciblés par ce vaste projet.

Le paysage urbain du corridor Maizerets-Montmorency subit aujourd'hui les conséquences des transformations majeures de la structure urbaine de l'est de la ville, depuis les années 1970. La construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency a entraîné une déstructuration graduelle du milieu, qui se caractérise aujourd'hui par la prédominance du réseau routier, par un tissu industriel et commercial affaibli, une végétation quasi inexistante et des aménagements déficients. Le fleuve agit comme toile de fond, sans lien avec l'environnement urbain, puisque aucun aménagement ne favorise le contact avec la rive.

Le boulevard des Capucins et le chemin de la Canardière, axes stratégiques unissant le centre-ville au secteur est de la ville, présentent également une activité économique peu dynamique et d'importantes lacunes en matière de design urbain. La présence de l'incinérateur, de l'usine Stadacona, d'une cour de triage et d'un parc industriel nécessitant des efforts de consolidation rendent difficile la cohabitation harmonieuse avec les autres fonctions urbaines, d'où un affaiblissement marqué de l'activité commerciale de cette zone et la quasi-absence de fonctions résidentielles en bordure de ces axes.

Tout comme dans sa portion ouest, la bordure fluviale ajoute une très grande plus-value à l'espace urbain. La Ville veut conserver et mettre en valeur les panoramas sur le littoral, permettre au plus grand nombre d'en bénéficier et faciliter l'accès aux rives du fleuve. De plus, le réaménagement du chemin de la Canardière et de l'axe Maizerets-Montmorency permettra de revitaliser une zone urbaine déstructurée, de consolider la fonction commerciale, d'accroître la densité résidentielle, de revitaliser le bâti existant, de protéger l'environnement naturel et d'améliorer le paysage urbain dans son ensemble.

Renforcer l'activité économique et accroître l'offre résidentielle dans l'est de la ville en développant un centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville

La proximité du centre-ville, la localisation centrale de l'axe D'Estimauville, la présence d'institutions reconnues, la densité urbaine, ainsi que la proximité d'activités récréotouristiques à caractère régional représentent autant d'atouts sur lesquels la Ville a choisi de miser pour développer un centre majeur d'activités dans ce secteur, complémentaire au centre-ville.

La Ville veut stimuler le développement économique dans l'est de la ville, tout en rendant possible la coexistence entre les différentes fonctions urbaines, qu'elles soient commerciales, résidentielles, institutionnelles ou récréatives. En ce sens, le projet de requalification visera à réduire les nuisances entre des fonctions moins compatibles. Les atouts en place seront mis à profit dans le développement d'un centre majeur d'activités. Outre la concentration de nouveaux espaces à bureaux, la Ville souhaite accroître et diversifier l'offre résidentielle de ce secteur.

Puisque les déplacements piétons et par transport en commun y sont très importants, le réaménagement du secteur D'Estimauville donnera une place plus grande aux piétons par l'élargissement des trottoirs, l'ajout de mobilier urbain, la création d'une place publique centrale et le déplacement de l'actuel terminus d'autobus au cœur de cette zone d'activité.

Piste d'action :

- Élaborer un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour le secteur D'Estimauville.

Consolider les secteurs contigus à l'axe Maizerets-Montmorency et à la zone des Capucins/de la Canardière et minimiser les impacts des activités industrialo-commerciales

La revitalisation de ce vaste corridor urbain s'inscrit dans le cadre des orientations gouvernementales visant à privilégier la consolidation des zones urbaines existantes et à donner priorité à la revitalisation des quartiers anciens. Dans cette optique, la Ville veut aménager des milieux de vie de qualité pour la population des quartiers résidentiels adjacents en consolidant le milieu bâti, par le recyclage des terrains et bâtiments désaffectés et en favorisant la compatibilité et la diversité des fonctions urbaines.

La présence d'une population bénéficiant des services du Centre hospitalier Robert-Giffard dans les quartiers de Maizerets et de Giffard sera prise en compte dans la construction de nouveaux logements, l'aménagement des lieux publics et la consolidation de la fonction commerciale.

L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière accueillent des activités qui nuisent au milieu telles que les activités industrielles, le site municipal du dépôt de neiges usées et l'entreposage de wagons. Leur relocalisation est nettement souhaitable. La Ville reconnaît néanmoins la présence des activités industrialo-commerciales du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne, implantées dans ces quartiers depuis de nombreuses années. Elle favorise le maintien et la revitalisation de la zone industrielle de la Canardière en privilégiant une zone tampon en bordure du boulevard des Capucins et du chemin de la Canardière afin de concilier qualité de vie et maintien de fonctions peu compatibles avec des fonctions résidentielles. Enfin, des aménagements appropriés permettront d'atténuer la présence de la voie ferrée et de l'autoroute Dufferin-Montmorency. La requalification du secteur de l'ancienne cimenterie est un enjeu de taille dans la revitalisation du boulevard Sainte-Anne puisque le potentiel de développement y est considérable. La Ville entrevoit pour ce site un développement mixte (résidentiel et commercial).

Les critères d'aménagement du site de l'ancienne cimenterie sont les suivants :

- *Définir de nouvelles vocations non contraignantes pour le voisinage et promouvoir leur développement;*
- *Insérer de manière harmonieuse et progressive les nouveaux usages en prévoyant, le cas échéant, des mesures d'atténuation pour les quartiers résidentiels limitrophes;*
- *Assurer une intégration avec le tissu urbain du quartier en retissant la trame urbaine et en privilégiant l'implantation de bâtiments s'harmonisant au gabarit des constructions existantes;*
- *Préserver et mettre en valeur les percées visuelles vers le fleuve, l'île d'Orléans et la Haute-Ville;*
- *Tenir compte des potentiels et contraintes des terrains et de leur environnement, notamment des pentes;*
- *Restaurer les zones de talus et de pentes;*
- *Atténuer l'impact lié aux activités ferroviaires en prévoyant notamment une interface entre le développement projeté et l'emprise ferroviaire;*
- *Atténuer les nuisances relatives aux bruits causés par la circulation sur l'autoroute en prévoyant des aménagements appropriés;*
- *Donner aux futures constructions une façade sur le boulevard Sainte-Anne;*
- *prévoir la localisation d'espaces verts et de liens verts tels que des sentiers piétonniers.*

Pistes d'action

- Appliquer les programmes de rénovation résidentielle dans les quartiers contigus à l'axe Maizerets-Montmorency et à la zone des Capucins/de la Canardière;
- Prévoir diverses mesures pour favoriser la relocalisation des entreprises industrielles le long du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne;
- Appliquer des dispositions réglementaires limitant les agrandissements des entreprises industrialo-commerciales le long du boulevard Sainte-Anne et du chemin de la Canardière;
- Consolider l'aménagement et le développement de la zone industrielle de la Canardière;
- Réaménager le secteur de l'ancienne cimenterie à des fins résidentielles, en y prévoyant une diversité d'habitations, de concert avec les divers partenaires privés et publics, et une zone réservée à des fins récréatives;
- Compléter l'inventaire et l'analyse des réalités des différents secteurs.

Mettre en valeur le potentiel récréotouristique de l'axe Maizerets-Montmorency dans le respect des qualités environnementales de ce secteur et favoriser l'accès au littoral

Localisées dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville et au cœur du tissu urbain, la baie de Beauport et ses battures constituent une porte ouverte sur le fleuve Saint-Laurent, offrant une vue panoramique exceptionnelle. À proximité du site, le domaine de Maizerets, l'Arboretum, la galerie historique Lucienne-Maheux au Centre hospitalier Robert-Giffard, la ferme SMA et le parc Bardy sont des atouts indéniables pour le développement d'une offre récréotouristique dans ce secteur. La Ville entend bonifier les liens entre ces espaces verts et sites d'intérêt pour, d'une part, faciliter et sécuriser l'accessibilité depuis les secteurs résidentiels adjacents et, d'autre part, y développer un pôle récréotouristique.

Consciente des retombées économiques majeures des activités du port, la Ville travaillera, de concert avec les autorités portuaires, à développer un concept intégré pour la baie de Beauport, en prenant en compte les objectifs de développement de l'Administration portuaire de Québec. La Ville souhaite également associer à cette démarche tous les intervenants concernés par la mise en valeur du site à des fins de conservation et de protection du littoral ou à des fins récréatives. Puisque ce site possède des caractéristiques environnementales d'intérêt, la capacité d'accueil sera établie en tenant compte de la fragilité du milieu.

La barrière créée par l'autoroute et la voie ferrée gêne l'accès physique au fleuve. L'aménagement d'un lien routier dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville facilitera l'accès aux battures et à la baie de Beauport.

La Ville reconnaît le parc de la Chute-Montmorency en tant que pôle récréotouristique régional majeur. La conservation, l'amélioration, le déplacement ou l'ajout de certaines fonctions sont anticipés au cours des prochaines années. Les interventions prévues par la Société des établissements de plein air du Québec, gestionnaire du site, devraient porter sur le secteur du pied de la chute, le manoir Montmorency et l'aménagement de la zone environnante. La Ville veut contribuer au développement du site.

À l'instar des grands principes directeurs de développement de la SEPAQ, la Ville définit les objectifs d'aménagement du parc de la Chute-Montmorency suivants :

- *Améliorer l'accessibilité à la chute en privilégiant l'accès principal au pied de celle-ci;*
- *Privilégier le contact visuel avec la chute et favoriser le contact physique avec l'eau;*
- *Mieux intégrer le pied de la chute dans son environnement, en limitant les barrières visuelles et physiques;*
- *Marquer l'entrée est de la ville pour les usagers de la route et du réseau cyclable;*
- *Créer des liens visuels, piétons et cyclables entre les différents éléments du secteur, soit le quartier, l'étang de la Côte, le parc et le fleuve;*
- *Mettre en valeur le site en toute saison tout en mettant à profit son caractère historique.*

Pistes d'action

- Aménager une voie d'accès véhiculaire, piétonne et cyclable vers la baie de Beauport dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville;
- Déterminer d'autres zones potentielles pour l'aménagement d'accès au littoral;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'aménagement pour la zone récréotouristique de la baie de Beauport;
- Prévoir un réseau piéton reliant les différents sites d'intérêt dans la planification du secteur D'Estimauville;
- Participer à la planification du développement du parc de la Chute-Montmorency en collaboration avec la SEPAQ;
- Relier le réseau cyclable du littoral aux autres sites d'intérêt du secteur D'Estimauville.

Requalifier et densifier le chemin de la Canardière, l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency

La construction des deux autoroutes bordant l'axe Maizerets-Montmorency a bouleversé les habitudes de circulation, entraînant par le fait même une dévitalisation de l'activité commerciale le long du chemin de la Canardière, du boulevard Sainte-Anne et de l'avenue D'Estimauville. Pour pallier les effets du dédoublement des axes de pénétration est-ouest vers le centre-ville, la Ville veut procéder graduellement à la requalification des grands axes urbains de ce secteur en redéfinissant leur vocation, en lien avec le milieu urbain adjacent. Selon la stratégie de consolidation du territoire privilégiée par la Ville, la densification de ces axes permettra d'accroître l'offre résidentielle par le recyclage de terrains et de bâtiments vacants ou vétustes et par les projets d'insertion.

En matière de design urbain, la convivialité de la rue en tant qu'espace public sera accrue par l'ajout de mobilier urbain, un éclairage approprié et des aménagements qui favorisent le sentiment de sécurité. Dans le but d'améliorer les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes, les déplacements piétons seront sécurisés en bordure de ces axes de circulation, plus particulièrement sur l'avenue D'Estimauville, sur le boulevard Henri-Bourassa et à la jonction entre le boulevard des Capucins et le chemin de la Canardière où la voie ferrée crée une barrière importante. En raison de la proximité de grandes institutions telles que l'hôpital de l'Enfant-Jésus, le centre hospitalier Robert-Giffard et le cégep de Limoilou, ces secteurs sont très fréquentés par les piétons et constituent des carrefours importants de transport en commun. La place centrale localisée au cœur du secteur D'Estimauville constituera à la fois un lieu de détente, un espace vert et un nœud de transport en commun. Le rôle structurant du transport en commun dans l'est de la ville sera renforcé en déplaçant le terminus actuel au cœur de cette place, soit à l'angle de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Enfin, le couvert végétal le long de ces axes sera accru par des plantations d'alignement.

Faisant le lien entre le centre-ville et le centre majeur d'activités projeté à l'angle de l'avenue D'Estimauville, le boulevard des Capucins est voué à devenir une artère de transit importante. Les fonctions institutionnelles présentes dans ce secteur, soit le cégep de Limoilou et les propriétés institutionnelles du côté ouest de l'artère, constituent une avenue de développement intéressante. La proximité du centre-ville justifierait également l'implantation de services complémentaires aux entreprises du centre d'affaires de la Basse-Ville. Enfin, l'amélioration de l'interface est du boulevard des Capucins est souhaitable, de manière à favoriser la continuité du bâti pour former un écran tampon entre la zone industrielle de la Canardière et les autres fonctions urbaines des secteurs résidentiels limitrophes.

À plus long terme, la transformation du caractère autoroutier de l'autoroute Dufferin-Montmorency en un boulevard urbain adapté à tous les utilisateurs permettra l'accès au fleuve, la restauration des berges et le développement des terrains riverains. De nombreuses études seront toutefois nécessaires afin de définir les impacts d'un projet de restructuration urbaine d'une telle envergure.

Pistes d'action

- Élaborer un concept de mise en valeur du chemin de la Canardière et du boulevard Sainte-Anne;
- Reconfigurer l'intersection du boulevard des Capucins et du chemin de la Canardière afin de la rendre plus conviviale pour les piétons;
- Participer aux études que pourrait mener la CCNQ ou d'autres partenaires pour requalifier l'autoroute Dufferin-Montmorency;
- Procéder à des plantations d'alignement le long des grands axes.

Protéger les ressources naturelles ainsi que les milieux sensibles et mettre en valeur les zones d'intérêt écologique et patrimonial

Malgré les enrochements massifs et les zones d'érosion engendrées par la construction de l'autoroute et le développement industriel au cours des trente dernières années, les battures longeant le littoral constituent encore aujourd'hui un milieu naturel riche et unique pour sa flore et sa faune. Par la mise en valeur du littoral est, la Ville veut favoriser l'accès au fleuve et remettre à l'état naturel la bordure fluviale afin de préserver la diversité biologique du milieu, en collaboration avec le Comité ZIP de Québec et Chaudière-Appalaches. La valorisation du secteur de l'étang de la Côte sera intégrée à ces efforts, dans une optique de développement récréotouristique, en continuité avec la baie de Beauport et le parc de la Chute-Montmorency.

La rivière Beauport, située dans l'axe François-De Laval, est un élément d'attrait du paysage mais a subi des travaux de remblayage importants à son exutoire. Elle est peu accessible visuellement et physiquement, sauf depuis la piste cyclable. La Ville veut accroître son accessibilité et la mettre en valeur par des aménagements urbains tels qu'une passerelle, des plantations appropriées ou l'ajout d'un élément signalétique. Ce segment est aussi reconnu comme porte d'entrée principale vers l'arrondissement historique de Beauport.

Les quartiers anciens qui bordent les principales artères de ce secteur ont conservé une partie de leurs richesses patrimoniales, demeurées intactes dans certains cas, plus particulièrement dans le quartier Saint-Grégoire-de-Montmorency et l'ancien secteur Everell. Consciente de la fragilité de ce patrimoine, la Ville privilégie la conservation et la valorisation des particularités historiques de certaines zones, telles que la typologie des bâtiments, l'étroitesse des rues et la trame en damier.

Pistes d'action

- Restaurer graduellement les berges du littoral et contrôler l'érosion;
- Élaborer un projet de mise en valeur du secteur de l'étang de la Côte;
- Appliquer des mesures concrètes d'intervention et de protection des beaux spécimens d'arbres identifiés le long de l'axe Maizerets-Montmorency et de la zone des Capucins/de la Canardière.

5.2.7 Le Vieux-Cap-Rouge

Premier lieu de la tentative d'établissement français d'Amérique de 1541 à 1543, le Vieux-Cap-Rouge présente un caractère historique et des attraits qui justifient une attention particulière.

En plus de son église et de son tracel, un ouvrage unique au Canada érigé au début du siècle dernier, le Vieux-Cap-Rouge compte près d'une centaine de bâtiments d'intérêt patrimonial, pour la plupart localisés en bordure des rues Provencher et Saint-Félix. Ce secteur recèle également un potentiel archéologique très important. Ces richesses doivent être protégées et mises en valeur.

La Ville entend maintenir des efforts particuliers pour assurer la qualité des interventions et de l'architecture dans ce secteur et pour bonifier l'environnement urbain par des aménagements appropriés. Les rues Saint-Félix et Provancher, deux artères commerciales traditionnelles, ont également besoin d'être revitalisées.

Le fleuve, la zone soumise aux marées, la rivière et les boisés riverains abritent une faune et une flore très diversifiées. Malgré son urbanisation et la richesse de son histoire, Cap-Rouge a conservé une bonne partie de son patrimoine naturel. Ces milieux fragiles doivent faire l'objet de mesures de protection afin d'en préserver la qualité et d'en assurer la pérennité. Les boisés riverains de la rivière du Cap Rouge sont mal adaptés à un achalandage accru. Des travaux de restauration et de mise en valeur sont nécessaires dans une optique de revitalisation.

Les aménagements réalisés dans le secteur du Parc nautique de Cap-Rouge, qui donnent accès à la plage Jacques-Cartier, ont redynamisé un secteur qui s'était considérablement détérioré avec les années. En plus de l'aménagement de la plage Jacques-Cartier, de nouveaux aménagements doivent être réalisés dans le cadre de la mise en valeur des paysages du littoral et des abords de la rivière du Cap Rouge. Ces interventions font partie des priorités établies par la Ville.

Consolider et valoriser le Vieux-Cap-Rouge tout en précisant la vocation de ce secteur

La consolidation du Vieux-Cap-Rouge requiert une vision globale de son aménagement et de son développement. Les interventions doivent permettre la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales du Vieux-Cap-Rouge tout en contribuant à dynamiser ce milieu et à préciser sa vocation.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour le secteur du Vieux-Cap-Rouge et doter ce territoire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.8 Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg

Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg est délimité au nord par le boulevard Mathieu, au sud par la 69e Rue Est et à l'est par les propriétés qui ont un front sur le boulevard Henri-Bourassa. Du côté ouest, ses limites sont établies de manière à inclure les propriétés commerciales bordant la 1re Avenue ainsi que l'arrondissement historique (le Trait-Carré). Sa situation géographique, en plein cœur du territoire, constitue un atout dans l'organisation de l'arrondissement. En effet, ce noyau central répond aux attentes des résidants qui, à quelques pas des milieux résidentiels, ont facilement accès à des services de proximité, au transport en commun et à des équipements de loisirs.

L'activité commerciale, concentrée autour du centre commercial Carrefour Charlesbourg, forme un noyau attractif dont le rayonnement n'excède toutefois pas le territoire de l'arrondissement. Afin d'en renforcer le dynamisme, la Ville privilégie une stratégie de développement commercial adaptée au caractère résidentiel de Charlesbourg et se distinguant des créneaux associés aux secteurs de grandes surfaces. Par ailleurs, en raison de son caractère historique et de la présence d'activités culturelles, le Trait-Carré recèle un potentiel récréotouristique que la Ville souhaite mettre à profit.

La fonction résidentielle demeure l'activité prédominante à l'intérieur du centre de Charlesbourg et elle doit le rester puisqu'elle est essentielle à la vitalité du milieu. Une certaine densification peut être envisagée par l'ajout de résidences sur les terrains vacants ou sous-utilisés le long des principaux axes, mais elle doit s'effectuer dans le respect des milieux résidentiels existants. Enfin, la Ville souhaite poursuivre ses efforts pour accroître la convivialité de ce secteur et le mettre en valeur.

La partie centrale de l'arrondissement a déjà fait l'objet d'exercices de planification par le passé puisqu'un programme particulier d'urbanisme (PPU) a été adopté dès 1986 puis révisé en 1994.

Objectifs généraux du PPU adopté en 1994 pour l'ancien centre-ville de Charlesbourg

- *Favoriser l'émergence d'un véritable pôle commercial;*
- *Mettre en valeur le potentiel culturel, communautaire et récréotouristique du Trait-Carré;*
- *Rehausser l'image du secteur par l'amélioration de l'environnement urbain;*
- *Considérer la fonction résidentielle comme un soutien indispensable à la vitalité du milieu.*

Mettre en valeur et dynamiser le centre de l'arrondissement de Charlesbourg en assurant une saine cohabitation et un bon équilibre entre les différentes fonctions urbaines

Ces objectifs généraux énoncés au PPU de 1994 demeurent encore valables aujourd'hui, mais cet outil de planification doit être actualisé. En identifiant le centre de l'arrondissement de Charlesbourg comme secteur particulier de planification, la Ville s'engage à poursuivre les efforts entrepris par le passé et à réviser l'ensemble des orientations applicables à ce territoire.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée permettant de mettre à jour les orientations concernant ce secteur et le doter d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.9 Les sablières de Beauport

Localisées dans la partie est du territoire de l'arrondissement de Beauport et plus précisément à l'est du boulevard Raymond, au nord du camping de Beauport et à l'ouest de la rivière Montmorency, les sablières de Beauport couvrent une superficie de plus de 150 hectares. Ces sites d'extraction dont l'exploitation sera abandonnée à court terme nécessiteront la réalisation d'un plan de restauration du site. À cet égard, ce vaste territoire devra faire l'objet d'études et d'analyses spécifiques en vue de l'utilisation de ces terrains à d'autres fins, notamment afin d'évaluer le potentiel de conversion de ces terrains à d'autres fins.

Par ailleurs, ce territoire devra également faire l'objet d'une analyse spécifique sur le plan environnemental puisque l'on y trouve des milieux humides et les abords de la rivière Montmorency.

Conformément aux orientations énoncées dans le PDAD, il importera que les études et analyses prennent en compte les grands objectifs suivants :

- *protéger et mettre en valeur les territoires présentant des intérêts d'ordre écologique;*
- *protéger et mettre en valeur les abords des cours d'eau;*
- *renforcer la vocation touristique du secteur de la rivière et des chutes Montmorency.*

En désignant ce territoire comme secteur particulier de planification, la Ville confirme ses intentions et vise l'atteinte de l'objectif suivant :

Planifier l'avenir des sites en fin d'exploitation ou en voie de le devenir.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour le secteur des sablières de Beauport et évaluer l'opportunité de doter ce territoire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

5.2.10 L'axe Pierre-Bertrand

Compris entre les boulevards Wilfrid-Hamel et Saint-Joseph, le boulevard Pierre-Bertrand recèle de multiples enjeux qui varient en fonction des milieux traversés. En effet, ce corridor urbain se subdivise en cinq tronçons présentant des caractéristiques et des problématiques distinctes. Ces tronçons sont délimités comme suit :

- du boulevard Wilfrid-Hamel à l'emprise ferroviaire du Canadien National (CN) : on retrouve à cet endroit des commerces et des services de proximité, incluant le Bureau de l'arrondissement des Rivières, côtoyant une fonction résidentielle très présente. Cet axe mixte, qui dessert les milieux résidentiels compris dans la plus vieille portion du quartier Vanier, requiert des efforts de consolidation et de mise en valeur.
- de l'emprise ferroviaire du CN à l'emprise de transport d'énergie : bordé par le parc industriel Cardinal du côté ouest et par les arrières cours de résidences du côté est, ce tronçon présente des problèmes liés à la compatibilité des fonctions, à l'interface déficiente entre les propriétés résidentielles et l'emprise du boulevard, au faible encadrement bâti ainsi qu'à la qualité des aménagements et du paysage urbain. En l'absence d'aménagements appropriés, ce tronçon n'est ni sécuritaire, ni convivial pour les piétons et cyclistes.
- de l'emprise de transport d'énergie à l'autoroute Félix-Leclerc : essentiellement bordé par des commerces de destination, ce secteur requiert des efforts de consolidation et de mise en valeur. L'aménagement urbain et le couvert végétal doivent faire l'objet d'améliorations significatives. Les conditions des piétons et des cyclistes doivent là aussi être améliorées. Sur les propriétés privées, les aires pavées occupent une place prépondérante, l'implantation des immeubles ne contribue pas à un encadrement bâti optimal et les aménagements paysagers sont insuffisants.
- de l'autoroute Félix-Leclerc au boulevard Lebourgneuf : ce tronçon recèle un potentiel de redéveloppement associé à la consolidation du centre majeur d'activités de Lebourgneuf. Tel qu'énoncé pour le secteur particulier de planification de Lebourgneuf, les terrains bordant l'axe Pierre-Bertrand – dont ceux du ministère des Transports du Québec (MTQ) – mériteraient un changement graduel de vocation afin de tirer profit du potentiel du secteur.
- du boulevard Lebourgneuf au boulevard Saint-Joseph : cette portion du boulevard doit faire l'objet d'une réfection et d'un réaménagement complets. Plusieurs terrains sont encore vacants de part et d'autre de son emprise. Considérant le flux de circulation important que supporte cet axe et le passage fréquent de camions en direction de la zone industrielle des Carrières, il importe de planifier avec précaution l'utilisation future de ces terrains.

En désignant l'axe Pierre-Bertrand comme secteur particulier de planification, la Ville vise l'atteinte de l'objectif suivant :

Consolider, mettre en valeur et améliorer la convivialité de l'axe Pierre-Bertrand

En plus d'être une importante voie de circulation, le boulevard Pierre-Bertrand fait également partie des axes de consolidation identifiés à la carte 1 de la structure urbaine. Son emprise, jusqu'à tout dernièrement sous la juridiction du MTQ, a été récemment cédée à la Ville qui souhaite planifier sa restructuration et son réaménagement de manière globale.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour l'axe Pierre-Bertrand et ses milieux adjacents afin d'en assurer la consolidation, la mise en valeur et de le rendre plus convivial pour les usagers et les résidants du secteur.

5.2.11 Le site patrimonial de Sillery et ses environs

Sillery est un territoire empreint des marques de son histoire et de ses différentes phases de développement. C'est donc sans surprise qu'on y retrouve un site patrimonial et d'autres concentrations anciennes qui recèlent une variété de composantes d'intérêt historique, paysager et patrimonial. Notons d'abord la présence des vestiges, terres et bâtiments associés aux débuts de l'occupation française. Soulignons également l'existence d'anciens noyaux ouvriers, au haut et au bas de la falaise, qui ont été relativement bien préservés. Enfin, rappelons l'impact significatif des grandes propriétés – dont la concentration est à l'origine du décret de l'arrondissement historique de Sillery, aujourd'hui nommé site patrimonial – qui caractérisent cette portion du territoire plus que toute autre composante. Le maintien de leur intégrité à travers le temps a contribué à la protection de boisés, de plantations et de jardins qui marquent le paysage urbain. Toutes ces composantes requièrent des efforts pour les préserver et les mettre en valeur dans un contexte évolutif, leur environnement étant appelé à subir des transformations.

Ce sont les différentes phases de son développement et la façon dont celui-ci s'est fait qui ont conféré au territoire de Sillery tout son intérêt. Aux premières heures de l'occupation française, en 1637, les Jésuites fondent la Mission Saint-Joseph-de- Sillery sur une terre qui leur est concédée. S'ensuit une lente colonisation, la subdivision du territoire en seigneuries et l'apparition des toutes premières routes. La population vivra principalement de l'agriculture jusqu'à la conquête britannique, au début 19^{e} siècle, qui marque l'essor du commerce du bois et des chantiers maritimes et les débuts d'un réel développement urbain. Les marchands britanniques acquièrent alors les seigneuries au sommet de la falaise et y érigent de luxueuses villas tandis que les ouvriers s'installent dans les noyaux villageois – du Foulon, Saint-Michel, Nolansville et Bergerville – qui se développent près des anses et des chantiers. À la fin du 19^{e} siècle, les activités commerciales déclinent et les notables vendent leurs domaines à des communautés religieuses. Plusieurs d'entre elles en demeureront propriétaires jusqu'à aujourd'hui, permettant dans plusieurs cas d'en éviter le morcellement. Le décret d'arrondissement historique en 1964 a ensuite préservé le secteur des pressions au lotissement qui ont accompagné l'expansion des banlieues.

Les grands domaines de Sillery peuvent être répartis en 3 catégories:

A) Les cimetières : Le cimetière St.Patrick et le cimetière Mount Hermon;

B) Les propriétés gouvernementales: Le Parc du Bois-de-Coulonge; Le Domaine Cataraqui;

C) Les propriétés appartenant ou ayant appartenu à des communautés religieuses : la Corporation des Pères Maristes; la Fédération des Augustines de la Miséricorde de Jésus; le Domaine Benmore; les Religieuses de Jésus-Marie; les Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc; les Pères Augustins de l'Assomption

Au cours des dernières années toutefois, le vieillissement et la décroissance des communautés religieuses ont forcé plusieurs d'entre elles à se départir de leur patrimoine immobilier. Si la situation se répète sur l'ensemble du territoire de Québec, elle prend des proportions toutes particulières au sein du site patrimonial de Sillery, où les domaines religieux sont nombreux et indissociables de son intérêt patrimonial et paysager. Il faut considérer qu'au cours des dernières années, plusieurs promoteurs ont manifesté l'intention de réaliser des projets de développement sur les domaines religieux de Sillery. Plusieurs citoyens ont signifié leur inquiétude à l'égard de ces projets. La Ville a pour sa part signifié, au PDAD, sa volonté de se doter d'une stratégie pour la mise en valeur des propriétés religieuses et l'encadrement d'éventuels projets de transformation. Devant les débats suscités par l'imminence de transformations au sein du site patrimonial, il est devenu essentiel, pour la Ville, de prendre position sur l'avenir des grandes propriétés de Sillery et de déterminer les règles qui permettront d'encadrer leur conversion.

C’est dans ce contexte qu’en 2006, la Ville de Québec a mené un important processus consultatif qui a permis de jeter les bases d'une stratégie d'intervention et aux différents acteurs du milieu de se prononcer. Ce fut aussi l’occasion de rappeler que le statu quo n’est plus possible. Au terme du processus consultatif, la Ville s'est engagée à se doter d'un outil de planification concret établissant, pour les prochaines années, les règles à respecter pour toute intervention dans le secteur. En désignant le site patrimonial de Sillery et ses environs comme secteur particulier de planification, la Ville ouvre la porte à un tel exercice tout en préconisant l’atteinte de l’objectif suivant.

Mettre en valeur le site patrimonial de Sillery et ses environs en assurant un équilibre entre la conservation et la valorisation de ses composantes d'intérêt et la conversion des grands domaines.

Piste d'action

- Réaliser une planification d’ensemble pour le site patrimonial de Sillery

2016, R.V.Q. 2268, a. 2

5.2.12 Le pôle urbain Belvédère

Le pôle urbain Belvédère est situé dans la haute-ville de Québec, à la rencontre des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge. Ses limites approximatives sont le chemin Sainte-Foy, l'avenue des Braves, la Grande Allée Ouest et l'avenue Holland. Il est identifié en tant que pôle urbain en raison de son attractivité régionale : un nombre important de travailleurs et d'étudiants fréquente le secteur quotidiennement.

En plus des nombreux lieux d'emplois et des 6 établissements d'enseignement présents sur le territoire, on retrouve plusieurs secteurs résidentiels et certains espaces commerciaux. Cette mixité des activités, combinée avec une excellente desserte en transport en commun, confère un attrait notable au pôle urbain Belvédère. Ces caractéristiques contribuent par ailleurs à la qualité de vie au sein de ce territoire.

Malgré cette attractivité, le pôle urbain n'a pas fait l'objet de stratégies d'aménagement et de développement pour y stimuler les investissements au cours des dernières. Notamment, certaines grandes propriétés contiennent de vastes espaces vacants dont l'utilisation du sol pourrait être optimisée.

En désignant ce territoire comme un secteur particulier de planification, la Ville de Québec confirme ses intentions et vise à atteindre l'objectif suivant :

Favoriser le développement de l'attractivité régionale du pôle urbain Belvédère, en y maintenant la qualité de vie.

Piste d'action

- Réaliser un exercice de planification détaillée pour le pôle urbain Belvédère et doter ce territoire d'un programme particulier d'urbanisme (PPU).

2017, R.V.Q. 2496, a. 1

5.3 Les programmes particuliers d'urbanisme

Afin de favoriser la mise en œuvre des objectifs ciblés pour certaines parties des secteurs particuliers de planification, la Ville pourra, si elle le juge nécessaire, élaborer des programmes particuliers d'urbanisme (PPU). Ces PPU contribueront de manière concrète à la mise en œuvre des objectifs et actions privilégiés pour les secteurs visés.

Composante du PDAD, le PPU est un outil qui permet à la Ville de réaliser une planification plus détaillée pour un territoire qui soulève son attention. Il permet non seulement d'élaborer des objectifs de planification et des propositions d'aménagement pour un secteur donné mais également de proposer des règles de zonage, de lotissement et de constructions, lesquelles devront être traduites aux règlements d'urbanisme. De plus, il offre la possibilité de mettre en place des programmes d'aide qui faciliteront l'atteinte des objectifs ciblés.

Le recours à des programmes particuliers d'urbanisme (PPU) peut s'avérer particulièrement utile pour encadrer les projets de redéveloppement ainsi que les interventions dans les secteurs recelant une importance stratégique municipale ou encore, lorsqu'un projet d'envergure risque d'avoir une incidence majeure sur le milieu et qu'il suppose des investissements publics importants. La Ville privilégiera son utilisation lorsque les enjeux d'aménagement et de développement dépassent les limites d'un arrondissement ou d'un quartier.

Parallèlement, la Ville pourra aussi miser sur l'élaboration d'un plan de quartier lorsque l'exercice de planification projeté porte sur un plus petit territoire et sur des enjeux qui n'excèdent pas l'échelle du quartier. Le mécanisme des plans directeurs de quartier, outil unique au Québec, se distingue par son approche démocratique mettant à contribution les citoyens pendant tout le processus de planification.

Tous les *secteurs particuliers de planification* sont susceptibles de faire l'objet, en tout ou en partie, de PPU. En ce sens, des décisions devront être prises quant aux délimitations exactes des territoires nécessitant un tel mécanisme de planification. Des priorités devront également être établies quant à l'élaboration de ces différents exercices de planification.

Pour assurer la réalisation d'un PPU, la Ville entend impliquer, dès le départ, les services communs et les arrondissements concernés, en vue de constituer une équipe de travail conjointe. La consultation et la participation des comités consultatifs d'urbanisme et, le cas échéant, des conseils de quartier permettront d'enrichir la démarche d'élaboration et le contenu d'un PPU.

Par ailleurs, l'implication des divers partenaires de la Ville s'avèrera essentielle afin de favoriser l'adhésion aux orientations et aux mécanismes de mise en œuvre.

2010, R.V.Q. 1639, a. 3

5.3.1 Le programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire

Mettre en œuvre des orientations d'aménagement qui contribueront à parfaire le paysage urbain de la colline Parlementaire en favorisant le renforcement de la fonction résidentielle et la consolidation des fonctions administratives, touristiques et récréatives et ce, en conformité avec les objectifs de structuration et de consolidation du territoire urbanisé.

De concert avec ses principaux partenaires publics, la Ville de Québec a identifié les balises pour orienter la consolidation et la mise en valeur de la colline Parlementaire. Elle entend ainsi poursuivre les réflexions déjà largement amorcées par la Commission de la capitale nationale du Québec sur le parachèvement de ce secteur emblématique. Pour ce faire, elle invite ses grands partenaires publics, la population, les développeurs et autres intervenants à s'impliquer dans la mise en œuvre d'une vision commune d'aménagement reflétant ses préoccupations en matière de consolidation du territoire urbanisé, de soutien au dynamisme économique, de renforcement de la fonction résidentielle et de maintien de la qualité de vie de la population résidante.

Le programme particulier d'urbanisme de l'annexe B du PDAD présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement de la colline Parlementaire. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de hauteurs de bâtiment ainsi que les règles d'urbanisme associées à celles-ci. Il présente les projets d'aménagement urbain qui concrétiseront ses objectifs. Le PPU constitue ainsi la mise en œuvre spécifique des objectifs du PDAD concernant ce secteur.

La consolidation d'un profil urbain à haute valeur historique et emblématique

La préservation du paysage urbain historique, au cœur des décisions d'aménagement, impose l'établissement d'une vision d'ensemble et la définition de critères d'encadrement et de mise en valeur, pour assurer l'intégration harmonieuse des nouveaux bâtiments au tissu ancien. Axe de prestige témoignant de l'évolution du tissu urbain et du profil bâti à travers les époques, non seulement sur la colline Parlementaire, mais sur la totalité du territoire urbain de Québec, la Grande Allée demeure encore aujourd'hui le lieu privilégié d'animation urbaine, un milieu de vie attractif et par conséquent un secteur très sollicité par les investisseurs.

À la lumière des prescriptions de son principal partenaire, la CCNQ et des divers intérêts des grands propriétaires publics et privés, la Ville de Québec introduit donc au programme particulier d'urbanisme les critères d'aménagement et de design qui tiennent comptent des principes et des grands objectifs identifiés pour la colline Parlementaire, tant le long de l'axe de la Grande Allée que pour chacun des sites potentiels de redéveloppement identifiés au PPU.

Les grands projets publics de réaménagement urbain des deux dernières décennies ont contribué à pourvoir la colline Parlementaire des aménagements reflétant le prestige lié à son statut de capitale. Si la majeure partie des grands travaux d'infrastructures sont maintenant complétés, le parachèvement des projets de construction des espaces disponibles au développement reste à faire. La vitalité économique de Québec et la rareté accrue des terrains disponibles incite la Ville de Québec à se donner les outils pour faire en sorte que le noyau institutionnel de son centre-ville puisse encore accueillir de nouveaux projets pour répondre à ses objectifs de consolidation des milieux bâtis.

La préservation des acquis

Contribuant à renforcer le caractère identitaire de la fonction parlementaire, les grands projets publics ont également favorisé l'émergence de nombreux projets d'habitations par le recyclage de bâtiments institutionnels ou l'apport de nouveaux projets. Non sans parfois transformer radicalement le paysage

historique du secteur, ces projets ont tout de même contribué à un accroissement très important de la fonction résidentielle et par conséquent au développement d'une animation urbaine et d'un milieu de vie d'une grande qualité pour ses résidants. Le maintien de l'équilibre fragile entre la fonction résidentielle et la vocation nationale de la colline se traduisant par des fonctions institutionnelles, touristiques et économiques structurées constitue une préoccupation fondamentale qui guidera les interventions et décisions d'aménagement.

La vision

La vision d'aménagement de la colline Parlementaire s'appuie sur un grand principe fondamental découlant de ses particularités intrinsèques, du dynamisme urbain et économique qui s'y déploie et des caractéristiques de son tissu urbain à savoir :

Reconnaître la spécificité territoriale de la colline Parlementaire en tant que siège de l'administration publique, lieu d'animation urbaine à portée nationale, centre d'affaires majeur de la Capitale-Nationale et milieu de vie pour la population résidante.

Cette vision vise à concevoir les futurs aménagements et les nouveaux projets d'insertion de manière à refléter la modernité dans le respect des principes inhérents au maintien du statut de Québec à titre de ville du patrimoine mondial de l'UNESCO et des valeurs propres à l'établissement d'un environnement urbain mixte et harmonieux où se côtoient résidants, travailleurs et visiteurs. Sa mise en œuvre contribuera à faire du secteur de la colline Parlementaire un milieu de vie de qualité en renforçant la fonction résidentielle et en soutenant la cohabitation harmonieuse entre les diverses activités qui s'y déploient.

En plus de permettre le processus naturel de croissance à long terme du tissu urbain de la colline Parlementaire dans la poursuite des objectifs de consolidation et de densification du tissu urbain énoncés au plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec et des principes favorisant l'établissement de quartiers durables, cette vision incite à mettre en place une réglementation d'urbanisme qui reconnaît les préoccupations d'ordre national qui affectent la colline Parlementaire et qui prend en compte les objectifs de qualité de l'espace urbain et de consolidation souhaités.

Les grandes orientations

La vision s'articule à partir de six grandes orientations d'aménagement et de développement spécifiques qui conditionneront les décisions des acteurs publics et orienteront les partenaires privés dans leurs projets de développement. Ces orientations sont les suivantes :

- *Maintenir la mixité des fonctions urbaines qui caractérise la colline Parlementaire par une planification et un développement assurant le maintien d'un habitat diversifié et de qualité, de services essentiels de proximité et de fonctions administratives en tenant compte des impératifs propres au dynamisme d'une capitale touristique;*
- *Accroître et soutenir la fonction résidentielle en privilégiant les projets intégrant une composante résidentielle et en favorisant une densification des sites destinés à cette fonction;*
- *Assurer la pérennité du patrimoine bâti et paysager tout en marquant les interventions futures d'une approche reflétant la modernité et contribuant à marquer le patrimoine de demain;*
- *Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de projets exemplaires en matière d'architecture et qui contribuent à minimiser l'empreinte écologique;*
- *Parachever la bonification de l'espace public par des aménagements urbains reflétant le prestige émanant du statut de ville du patrimoine mondial et de siège du gouvernement québécois;*
- *Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun.*

Pistes d'action

- Compléter la mise en valeur des espaces publics au pourtour et à l'intérieur des éléments de polarité;
- Consolider les liens sur la base de concepts axés sur des modes de déplacement durables;
- Parfaire l'ambiance urbaine par des gestes à l'égard de la bonification du mobilier urbain, de la commémoration et de la mise en lumière;
- Encourager la construction sur les sites vacants dont la mise en valeur contribuera à l'amélioration du paysage urbain;
- Poursuivre les connaissances sur le patrimoine urbain de la colline Parlementaire dans le but de hiérarchiser ses composantes selon leur intérêt historique, esthétique, social, leur singularité et d'autres facteurs qui justifient leur préservation;
- Mettre en place un parcours cyclable utilitaire reliant la colline Parlementaire;
- Ajuster la réglementation d'urbanisme pour permettre la mise en œuvre des orientations d'aménagement souhaitées.

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe B sur le programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celle du PPU, ces derniers prévalent.

2010, R.V.Q. 1639, a. 3

5.3.2 Le Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy

Mettre en œuvre des orientations d'aménagement qui contribueront à la valorisation du Plateau centre de Sainte-Foy, tant du point de vue du paysage urbain, de la forme urbaine et du cadre bâti qu'en regard de la de la convivialité des lieux et de l'animation urbaine. Favoriser le renforcement de la fonction résidentielle et la consolidation des fonctions commerciales, administratives, publiques et touristiques, en conformité avec les objectifs de structuration et de consolidation du territoire urbanisé.

Au terme d'une réflexion approfondie et avec la collaboration de ses principaux partenaires, la Ville de Québec a identifié les règles devant guider la consolidation, la poursuite du développement, l'aménagement et la mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy. C'est ainsi qu'elle propose une vision d'avenir pour le développement et l'aménagement futur du secteur. Elle invite l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir sur le milieu (partenaires publics, citoyens, développeurs, etc.) à soutenir la mise en œuvre du PPU qui présente une vision commune d'aménagement pour le plateau centre de Sainte-Foy.

Le Programme particulier d'urbanisme du Plateau centre de Sainte-Foy constitue l'annexe C du PDAD. Il présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Ville de Québec. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de hauteurs de bâtiment ainsi que les règles d'urbanisme associées à celles-ci. Il présente les projets d'aménagement urbain qui concrétiseront les objectifs poursuivis par la Ville. Il soutient la valorisation de ce territoire stratégique, la convivialité accrue des aménagements urbains ainsi qu'un un virage marqué en faveur d'une mobilité et d'un développement durable. Il concilie les attentes et besoins des différents acteurs du milieu, le tout dans le respect des principes généraux énoncés au PDAD.

Une ancienne banlieue devenue pôle, un lieu en perpétuelle transformation

Ancien secteur de banlieue, le plateau centre de Sainte-Foy s'est transformé avec le temps pour devenir la seconde concentration d'affaires et d'emplois en importance dans la région. Sa localisation stratégique à l'entrée de la ville et l'accessibilité offerte par les infrastructures routières ont grandement favorisé son développement et lui confèrent un réel pouvoir d'attraction. Aujourd'hui, le plateau centre continue d'évoluer de façon remarquable, au profit d'une densification croissante – notamment à l'intérieur du corridor Laurier – mais cette transformation ne se fait pas sans heurts. La transition entre nouvelles constructions de forts gabarits et milieux construits de basse densité est parfois difficile et les pressions sur le réseau routier sont de plus en plus importantes malgré la desserte du secteur par un grand nombre de parcours d'autobus. Les résidants se soucient de plus en plus de l'impact de ces changements sur leur qualité de vie.

L'attrait du plateau centre de Sainte-Foy pour des projets immobiliers majeurs est indéniable : les projets soumis à la ville sont multiples et de natures variées. Compte tenu des impacts que ceux-ci peuvent avoir sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu, la Ville de Québec désire se positionner sur la forme que doit prendre ce développement. Elle souhaite ainsi se doter d'une stratégie d'intervention pour encadrer les interventions futures dans le secteur et assurer sa mise en valeur. Cette préoccupation s'inscrit dans la mise en œuvre des orientations du PDAD qui désigne l'ensemble comme un secteur particulier de planification.

À cette fin, la Ville de Québec souhaite doter le plateau centre de Sainte-Foy d'un programme particulier d'urbanisme (PPU), présentant sa vision d'avenir pour ce secteur déterminant qui englobe le centre majeur d'activités de Sainte-Foy et les milieux environnants ainsi que le secteur des ponts et de l'avenue des Hôtels. Le PPU précisera la nature des interventions privilégiées pour le développement futur du secteur. Il établira des orientations claires quant aux modalités d'intervention

tout en prenant en compte les préoccupations des différents acteurs du milieu. Les interventions ciblées viseront à mettre en valeur ce pôle majeur d'activités et cette importante entrée de ville, à leur attribuer une image de marque reflétant la modernité et le dynamisme de la capitale et à bonifier la qualité des espaces publics tout en préservant les acquis du secteur.

Le PPU englobe le territoire borné par l'autoroute Henri-IV, l'axe Sasseville – Lapointe, l'avenue de la Médecine et la limite nord des propriétés bordant le chemin des Quatre-Bourgeois, de même que l'ensemble des terrains attenants à l'avenue des Hôtels à l'est des échangeurs des ponts. Ce territoire peut être subdivisé en cinq secteurs aux caractéristiques différentes :

- • Le pôle multifonctionnel régional Laurier
- • L'axe de recherche Robert-Bourassa
- • Le secteur mixte de l'Église – Rochebelle
- • Le secteur résidentiel Saint-Denys
- • Le secteur des ponts

La vision

Au fil du temps, le plateau centre de Sainte-Foy est devenu un pôle d'importance et il continue d'évoluer de façon remarquable, au profit d'une densification croissante. Aujourd'hui, le plateau centre et les artères qui le desservent font partie des composantes structurantes autour desquelles s'organise le territoire urbain. Conformément au PDAD, celles-ci sont destinées à être consolidées en priorité et à accueillir une grande mixité d'usages et des densités accrues.

L'attrait du plateau centre pour des projets immobiliers majeurs est indéniable, mais ceux-ci peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. C'est dans ce contexte que la Ville de Québec s'est donné la vision d'avenir suivante pour l'aménagement et le développement du Plateau centre de Sainte-Foy :

Reconnaître les rôles multiples du Plateau centre de Sainte-Foy qui constitue à la fois un pôle d'affaires, de services, d'emplois et d'enseignement d'importance régionale, la principale porte d'entrée à la ville et la Capitale en provenance sud, un pôle de services à l'échelle de l'arrondissement et un milieu de vie pour la population résidante.

En faire un CENTRE URBAIN dense, mixte, habité et vivant, où la qualité de vie prédomine.

Les grandes orientations

La vision d'intervention retenue pour le Plateau centre de Sainte-Foy se fonde sur les orientations et objectifs suivants. Ceux-ci serviront de guide pour la conception des projets d'intervention sur le cadre bâti existant ou pour l'insertion de nouvelles constructions.

- • Consolider le développement urbain par l'insertion de nouvelles constructions sur les sites sous-utilisés incluant les stationnements en bordure des artères, sur les terrains vacants et sur les îlots à requalifier.
- • Prévoir une mixité accrue des fonctions, horizontale et verticale, en front des principales artères du plateau centre.
- • Intensifier globalement la présence résidentielle; offrir des typologies résidentielles variées répondant à divers ménages;

- • Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs permettant de développer un profil urbain cohérent, de soutenir une consolidation continue des artères, d'optimiser le confort climatique et d'éviter les disparités d'échelle marquées.
- • Promouvoir l'excellence en architecture et l'innovation; maximiser l'ouverture des bâtiments sur rue.
- • Créer des aménagements distinctifs, agréables et conviviaux et marquer l'image du plateau; miser sur les thématiques de la modernité et du savoir;
- • Mettre en place un réseau d'espaces publics polyvalents et structurants;
- • Doter les artères et les espaces publics de plantations abondantes et d'aménagements paysagers;
- • Maintenir la capacité des principales artères; canaliser la circulation de transit et la limiter sur les rues locales;
- • Parachever la trame de rues afin de relier les secteurs et donner accès aux terrains constructibles;
- • Assurer une performance et un confort accrus du transport en commun;
- • Bonifier les parcours piétonniers et cyclables.

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe C sur le programme particulier d'urbanisme du Plateau centre de Sainte-Foy a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celle du PPU, ces derniers prévalent.

2012, R.V.Q. 1935, a. 3

5.3.3 Le programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

Donner à l'entrée de ville du quartier Saint-Roch un caractère plus urbain reflétant l'image de prestige du centre-ville de Québec en positionnant la place Jacques-Cartier et la bibliothèque Gabrielle-Roy comme pôle culturel et noyau majeur du transport en commun.

Le programme particulier d'urbanisme de l'annexe D du PDAD présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de gabarits. Il présente les grands projets d'aménagement urbain qui concrétiseront ses objectifs. Le PPU constitue ainsi la mise en œuvre spécifique des objectifs du PDAD concernant ce secteur.

La prépondérance du réseau routier

L'entrée de ville du quartier Saint-Roch constitue aujourd'hui un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements automobiles, hostile aux déplacements des piétons et des cyclistes. Les modifications souhaitées au comportement des ménages quant à leur mobilité auront une incidence certaine sur l'aménagement de l'entrée de ville et la place accordée aux déplacements actifs et par transport en commun. Dans ce contexte, une réflexion majeure sur la requalification de l'autoroute s'impose.

La restructuration du profil autoroutier, combinée à la récupération des stationnements de surface au profit de nouvelles constructions, offre un potentiel de consolidation de la trame urbaine important, principalement dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres.

Le pôle urbain majeur de la place Jacques-Cartier

Lieu de convergence de la population du quartier et de la ville, la place Jacques-Cartier est appelée à une requalification majeure. La désuétude des aménagements intérieurs et extérieurs et du stationnement souterrain nécessite des travaux de réfection des bâtiments et de la place ainsi qu'une réorganisation de l'espace intérieur de la bibliothèque. De plus, le périmètre de la place Jacques-Cartier et ses rues contiguës représente un pôle d'échange majeur pour le transport en commun. Cette zone est également localisée sur le tracé du tramway à l'étude le long duquel elle deviendra une zone majeure d'échange vers les circuits d'autobus. Le renforcement de ce pôle d'échange s'inscrit donc au cœur de la réflexion quant à l'optimisation globale du site, tant en ce qui a trait à la vocation et au gabarit des bâtiments qu'à l'aménagement du domaine public de la place et en périphérie de l'îlot.

La vision

La vision d'aménagement de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

L'entrée de ville du quartier Saint-Roch projettera, à long terme, une image contemporaine, accueillante et structurée par un bâti continu le long d'un grand boulevard urbain, en lieu et place de l'autoroute Laurentienne, au sud de la rivière Saint-Charles. Ce boulevard urbain permettra de connecter la Pointeaux-Lièvres au reste du quartier et faciliter les liens avec Limoilou.

Un milieu de vie entièrement nouveau, en plein cœur du centre-ville, sera créé par la mise en œuvre d'un écoquartier à la Pointe-aux-Lièvres. Offrant une véritable vitrine des technologies de pointe en matière de construction écologique et de réduction de l'empreinte écologique, il contribuera à accroître de façon substantielle l'offre résidentielle, s'inscrivant dans une image contemporaine et innovante du quartier

Saint-Roch, lieu de déploiement d'une série d'initiatives publiques et privées mettant à l'avant-plan les technologies de pointe et la culture.

Relié au parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria connaîtra une bonification majeure de ses aménagements, notamment par l'ajout d'un nouveau bâtiment destiné aux activités de loisir qui viendra compléter l'offre récréative de Saint-Roch et des quartiers adjacents.

Le tissu urbain sera bonifié par l'apport de nouvelles constructions sur les terrains vacants ou sous-utilisés, principalement le long des grandes artères : le futur boulevard urbain, les rues de la Couronne, Dorchester et de la Pointe-aux-Lièvres. Ces nouveaux bâtiments soulignant leur apport contemporain au paysage d'entrée de ville s'intégreront harmonieusement à la trame et au cadre bâti ancien.

Les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée :

- • Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville et nœud majeur du réseau de transport en commun;
- • Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;
- • Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres;
- • Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;
- • Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable.
- • Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public

Pistes d'action

- Réaménager la place Jacques-Cartier et les rues publiques adjacentes en y intégrant un terminus d'autobus et en concevant des aménagements adaptés au confort des piétons et usagers du transport en commun ;
- Réaménager la bibliothèque et permettre la construction d'un bâtiment phare contigu à la place ;
- Procéder à la réflexion sur la transformation de l'autoroute en boulevard urbain ;
- Procéder aux interventions requises afin de permettre la réalisation de l'écoquartier projeté dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres ;
- Améliorer les liens piétons et cyclables à l'intérieur du quartier et avec le secteur de Limoilou ;
  - Mise en œuvre des tronçons prévus au plan directeur du réseau cyclable
  - Améliorer les liens piétons vers le parc Victoria et de part et d'autre de l'autoroute (rues de la Croix-Rouge, Simon-Napoléon-Parent, des Embarcations)
  - Réaménagement de la rue Caron afin d'en faire la colonne vertébrale nord-sud des déplacements piétons et cyclables
- Consolider l'offre récréative du parc Victoria, bonifier le couvert végétal et ses aménagements, en particulier son stationnement de surface ;
- Consolider le bâti en harmonie avec les caractéristiques patrimoniales de Saint-Roch ;
- Ajuster la réglementation d'urbanisme pour permettre la mise en œuvre des orientations d'aménagement souhaitées.

Règle d’interprétation

Le contenu de l’annexe D sur le programme particulier d’urbanisme pour l’entrée de ville du quartier Saint-Roch a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d’incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celle du PPU, ces derniers prévalent.

2013, R.V.Q. 1998, a. 1

5.3.4 Le programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville

L'objectif est la revitalisation d'un quartier devenant, au fur et à mesure de l'achèvement des interventions, de plus en plus agréable à habiter, travailler et se divertir, tant pour ses occupants actuels que futurs.

Les différents éléments s'imbriquent les uns dans les autres pour former une nouvelle dynamique de quartier offrant des lieux de travail et de loisirs à proximité des logements. Ses constructions et aménagements s'intègrent à la trame urbaine et aux équipements récréotouristiques, ce qui favorise le transport en commun et la fréquentation des circuits piétonniers et cyclables. Les aménagements procurent aux citoyens une bonne qualité de vie.

Le programme particulier d'urbanisme de l'annexe E du PDAD présente les orientations et le projet d'aménagement pour le secteur D'Estimauville. Il traduit les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de gabarits de construction et présente les grands projets d'aménagement urbain. Le PPU contribue ainsi à la mise en œuvre de la planification particulière et détaillée pour ce secteur.

Un milieu déstructuré

Le secteur D'Estimauville est un milieu déstructuré depuis nombre d'années. Le secteur est en mutation. Les aspects insatisfaisants de la situation actuelle sont les suivants :

- faible vitalité commerciale, en concurrence avec d'autres pôles régionaux;
- plusieurs bâtiments vacants et grandes superficies de terrains libres;
- aires de stationnement de surface occupant une large portion de l'espace constructible;
- végétation quasi inexistante;
- déficience et faible qualité des aménagements des domaines public et privé;
- présence de barrières d'origine anthropique limitant l'accès au fleuve.

La vision générale

Souhaitant revitaliser le secteur, la Ville de Québec a reconnu en 2005, par l'adoption de son *Plan directeur d'aménagement et de développement* (PDAD), vouloir favoriser l'émergence d'un Centre majeur d'activités (CMA) au carrefour de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Le CMA D'Estimauville est un secteur prioritaire de développement de la portion est du territoire municipal. La Ville entend restructurer ce secteur afin d'y favoriser la mixité des fonctions, d'accroître l'offre résidentielle et de rénover, voire de remplacer, le bâti existant en plus d'améliorer le paysage par de nouveaux aménagements urbains.

Cette vision d'aménagement repose sur les grandes orientations municipales en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

Les grandes orientations générales

Cette démarche de requalification globale s'appuie sur cinq orientations générales d'aménagement et de développement :

- ● Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville.
- ● Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles.
- ● Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères.
- ● Accroître l'efficacité du transport en commun.
- ● Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques.

Pistes d'action générales

Chacune des orientations repose sur un ensemble d'actions, de principes ou d'objectifs à atteindre sur lesquelles les différents acteurs privés ou publics devront se baser pour intervenir.

- ● Confirmer le rôle de l'avenue D'Estimauville comme artère stratégique et accroître sa convivialité en tant qu'espace public.
- ● Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité des fonctions économiques : commerces, administration, services, habitations et équipements communautaires, etc.
- ● Implanter les édifices de plus grands gabarits le long de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.
- ● Créer un pôle intermodal et améliorer les infrastructures de transport en commun afin de faciliter, en toute saison, l'accès au secteur pour les usagers.
- ● Limiter et réduire de façon notable les aires de stationnement de surface.
- ● Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics.
- ● Inclure le réseau cyclable aux nouveaux aménagements.

La vision pour l'écoquartier

L'écoquartier est une composante importante du CMA D'Estimauville. On privilégie à cet endroit une mixité de fonctions avec une forte présence de l'habitation, fonction peu apparente actuellement dans le périmètre du PPU, étant donné son rôle antérieur de pôle commercial.

La Ville souhaite s'engager vers la création d'un nouveau quartier, un milieu offrant toute la gamme des biens et des services à distance de marche. La Ville souhaite faire un écoquartier exemplaire s'appuyant sur les trois piliers du développement durable : environnement, société et économie. En effet, la Ville veut créer un lieu qui réduit l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, optimise la qualité de vie et contribue à la croissance économique.

Les grandes orientations propres à l'écoquartier

Pour générer cet écoquartier urbain, cinq orientations spécifiques s'ajoutent aux orientations générales.

- Atteindre la mixité urbaine et sociale.
- Offrir un cadre de vie agréable et diversifié.
- Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement.
- Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau.
- Proposer des modes de transports autres que l'automobile.

Pistes d'action propres à l'écoquartier

- Offrir des typologies de bâtiments et de logements variés pour parvenir à un équilibre social et intergénérationnel, incluant des logements sociaux.
- Utiliser l'espace de façon mixte en faisant se côtoyer habitations, biens et services de proximité, bureaux et services communautaires, afin d'offrir un quartier autonome.
- Construire des bâtiments mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée afin de tirer le maximum d'avantages possible de la proximité et de limiter au minimum les trajets entre le domicile, les services et le lieu de travail.
- Aménager un parc de voisinage au coeur du quartier afin d'optimiser le cadre de vie.
- Construire des bâtiments ayant une architecture innovatrice et durable.
- Utiliser des techniques, matériaux et dispositifs écoresponsables (ex. : matériaux renouvelables, comme le bois, ou contenant des fibres recyclées).
- Accroître l'isolation et l'étanchéité des constructions (ex. exposer les fenêtres au soleil, etc.).
- Diminuer la consommation d'eau potable des bâtiments et recourir à la gestion des eaux de pluie.
- Prévoir l'installation de toitures végétales.
- Viser l'autonomie et l'efficacité énergétiques par l'utilisation de nouvelles technologies, comme la géothermie pour chauffer ou climatiser les bâtiments, et des énergies renouvelables, notamment le chauffage urbain et l'énergie solaire.
- Favoriser l'utilisation de systèmes de gestion écologiques des eaux pluviales.
- Aménager des stationnements intérieurs pour réduire les aires de surface et les îlots de chaleur et aménager des places de stationnement réservées au covoiturage et aux vélos.
- Limiter l'emploi de la voiture en favorisant les déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en aidant les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo.

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe E sur le programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celles du PPU, ces dernières prévalent.

2013, R.V.Q. 1919, a.1; 2016, R.V.Q. 2438, a. 1

5.3.5 Le programme particulier d'urbanisme pour le secteur centre de Charlesbourg

Mettre en oeuvre une stratégie de requalification urbaine intégrée pour le secteur centre de l'arrondissement de Charlesbourg adaptée et cohérente avec les besoins du milieu de vie et le contexte d'intervention, en conformité avec les objectifs de structuration et de consolidation du territoire urbanisé.

Le tissu urbain de ce secteur particulier de planification est en transformation. Plusieurs projets immobiliers ont été réalisés au cours des dernières années et contribuent à la transformation du paysage urbain. Cette banlieue de 1ère couronne est en mutation. Elle se traduit par une offre de produits immobiliers aux fonctions et aux gabarits variés qui présentent un certain contraste avec le tissu urbain typique de la banlieue traditionnelle aux caractéristiques plutôt homogènes à l'égard de la fonction résidentielle : zonage monofonctionnel, mode d'implantation uniforme et homogénéité architecturale.

La Ville de Québec souhaite ainsi se doter d'une vision d'avenir et de grandes orientations pour planifier le développement immobilier anticipé au sein du secteur centre de Charlesbourg. Cette vision d'avenir et ces grandes orientations constitueront les fondements mêmes du programme particulier d'urbanisme de ce secteur particulier de planification.

La Vision

La vision d'aménagement et de développement retenue pour l'élaboration de cet outil de planification urbaine détaillée consiste à reconnaître et à formaliser le rôle structurant du boulevard Henri-Bourassa et de ses environs ainsi que la centralité de ce secteur pour le développement de l'arrondissement de Charlesbourg. Le programme particulier d'urbanisme du secteur centre de Charlesbourg reposera sur une stratégie de requalification urbaine intégrée qui contribuera au renforcement global de la structure urbaine de ce secteur stratégique pour en faire un véritable pôle multifonctionnel propre à l'arrondissement de Charlesbourg.

Les grandes orientations

- Reconstruire la ville sur la ville dans une perspective de développement durable, de gestion optimale de l'urbanisation, de mobilité durable et de revalorisation des banlieues de 1ère couronne de la Ville de Québec;
- Renforcer la vocation du boulevard Henri-Bourassa et de la 1ère Avenue en tant qu'axes structurants de transport en commun en misant sur une stratégie de consolidation et de densification adaptée aux besoins de la population locale et au contexte d'intervention;
- Augmenter la perméabilité du site patrimonial de Charlesbourg tout en préservant ses caractéristiques patrimoniales distinctives;
- Développer le potentiel récréotouristique du site patrimonial de Charlesbourg afin de mettre en valeur son caractère historique, patrimonial et culturel;
- Permettre une meilleure transition entre le pôle éducationnel du Cégep Limoilou et le boulevard Henri-Bourassa;
- Proposer des interventions à l'échelle humaine en misant sur la marchabilité, la convivialité et la mobilité durable au sein du milieu de vie;
- Miser sur une organisation fonctionnelle et équilibrée de l'espace urbain et du milieu de vie;
- Proposer un projet de requalification urbaine cohérent et adapté aux spécificités du milieu de vie afin de parvenir à l'acceptabilité sociale et politique de celui-ci.

2014, R.V.Q. 2177, a. 1

5.3.6 Le programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs

Mettre en oeuvre des orientations d'aménagement et de développement permettant de bonifier le cadre bâti et paysager du site patrimonial par un encadrement adéquat des projets de développement en son sein, dans le respect de ses caractéristiques paysagères, formelles et historiques et des objectifs de consolidation du territoire urbanisé, et par des projets particuliers d'aménagement et de mise en valeur.

Au terme d'une longue planification, et après concertation avec les partenaires publics concernés par ce territoire, la Ville de Québec a identifié les règles devant guider la mise en valeur et le développement au sein du site patrimonial de Sillery, dans le contexte où plusieurs propriétés religieuses sont appelées à changer de vocation. Elle invite l'ensemble des acteurs susceptibles d'intervenir sur le milieu (partenaires publics, citoyens, développeurs, etc.) à soutenir la mise en oeuvre du PPU qui présente une vision commune d'aménagement pour le site patrimonial de Sillery.

Le Programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs constitue l'annexe F du PDAD. Il présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement de la Ville de Québec. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de hauteurs de bâtiment ainsi que les règles d'urbanisme associées à celles-ci. Il présente les projets d'aménagement urbain qui concrétiseront ses objectifs. Il s'inscrit en complémentarité et conformité avec le *Cadre de gestion pour l'arrondissement historique de Sillery* publié en décembre 2010 par le Ministère de la culture et des communications, ainsi qu'avec son *Plan de conservation du site patrimonial de Sillery*, en vigueur depuis juillet 2013. Le PPU soutient la protection et la mise en valeur des caractéristiques fondamentales du site patrimonial et concilie les attentes et besoins des différents acteurs du milieu, le tout dans le respect des principes généraux énoncés au PDAD.

Un milieu sensible en mutation

L'acquisition par les communautés religieuses au début du 20e siècle, puis le décret d'arrondissement historique en 1964 ont permis de préserver dans le temps le découpage du site patrimonial en grands domaines. Depuis quelques années toutefois, l'intégrité des domaines est remise en question en raison du départ de plusieurs communautés religieuses : des promoteurs n'ont pas tardé à manifester leur intérêt à y réaliser des projets immobiliers. Si l'insertion de constructions est conforme aux orientations de la Ville en matière de consolidation du territoire urbanisé, des précautions doivent cependant être prises pour éviter d'altérer les caractéristiques formelles et paysagères à l'origine de la création, en 1964,de l'arrondissement historique de Sillery. La Ville de Québec a donc décidé de se doter d'une stratégie d'intervention pour la mise en valeur du site patrimonial de Sillery et l'encadrement des projets de transformation.

Bien que l'éventuelle transformation des grandes propriétés religieuses de Sillery soit au coeur des débats, il convient d'élargir la portée du programme particulier d'urbanisme à l'ensemble des composantes d'intérêt patrimonial du secteur de Sillery, soit le site patrimonial comme tel, les anciens faubourgs adjacents, la frange nord du chemin Saint-Louis et la portion sud de la rue Maguire. D'une part, toute intervention dans ces secteurs – qu'il s'agisse d'insérer une nouvelle construction ou d'intervenir sur le cadre bâti existant – devrait s'effectuer dans le respect des caractéristiques architecturales, morphologiques et paysagères des lieux. D'autre part, plusieurs interventions, en cours ou à venir dans le secteur, contribueront indéniablement à sa mise en valeur et sa commémoration. Mentionnons à titre d'exemple : le réaménagement de la côte de Sillery, la mise en valeur des terrains municipaux au pied de la côte, l'aménagement d'une promenade linéaire au sommet de la falaise et de liens nord-sud.

La vision

Le départ de plusieurs communautés religieuses de Sillery s'accompagne d'un inévitable changement de vocation de leur propriété. Considérant la valeur foncière importante de ces vastes propriétés et les coûts élevés que supposent l'entretien et la préservation des bâtiments conventuels et des aménagements paysagers, il est peu probable qu'un acquéreur puisse rentabiliser ses opérations par l'unique recyclage des bâtiments conventuels. Ces sites, exceptionnels de par leur position stratégique et l'environnement dans lequel ils s'inscrivent, présentent un attrait majeur pour les développeurs. Dans un tel contexte, il devient évident que le statu quo – qui serait pourtant le moyen le plus facile de préserver le caractère des lieux – n'est plus possible. Le défi qui s'offre à la Ville, dans son rôle d'encadrement, consiste à définir la nature des interventions susceptibles d'être réalisées au sein du site patrimonial sans en altérer le caractère unique. Pour les promoteurs et concepteurs, il consiste à développer des projets qui se distinguent par leurs grandes qualités et contribuent à la mise en valeur du site patrimonial et ses environs. La vision de la Ville se traduit par la conciliation des préoccupations suivantes:

- Conserver et mettre en valeur les caractéristiques identitaires du site patrimonial :
  - le relief et le caractère naturel du site patrimonial;
  - les relations visuelles avec le paysage naturel;
  - les principaux témoins historiques et patrimoniaux;
  - les permanences structurales à l'échelle urbaine et des propriétés.
- Développer de façon saine et équilibrée, en accord avec le milieu d'insertion :
  - en assurant la continuité des nouvelles composantes avec la forme et l'échelle urbaine actuelles;
  - en respectant les modes d'implantation propres à chaque parcelle;
  - en tenant compte des dimensions et des formes des parcelles et des constructions adjacentes;
  - en conservant les caractéristiques matérielles et la composition du bâti lors de transformations.

Les grandes orientations

La vision d'intervention retenue pour le site patrimonial de Sillery et ses environs se fonde sur les orientations et objectifs suivants. Ceux-ci serviront de guide pour la conception des projets d'intervention sur le cadre bâti existant ou pour l'insertion de nouvelles constructions.

- Favoriser la conservation des caractéristiques paysagères propres au site patrimonial
- Favoriser le maintien du couvert végétal, sa régénération et sa bonification
- Mettre en valeur les perspectives visuelles et les panoramas
- Préserver les principaux témoins historiques et patrimoniaux du secteur
- Respecter la capacité du milieu à intégrer de nouveaux espaces construits et maintenir la cohérence de la forme urbaine et l'organisation spatiale typique des grands domaines lors d'insertions
- Assurer une répartition des gabarits sensible aux particularités du lieu et limitant les impacts sur le paysage et le milieu de vie
- Maximiser l'intégration architecturale des nouvelles constructions au cadre bâti existant
- Diversifier les fonctions en privilégiant des usages compatibles avec le caractère du secteur
- Réaliser des interventions exemplaires du point de vue du développement durable

- Valoriser l'environnement urbain par la qualité de l'aménagement des propriétés privées
- Améliorer les conditions de déplacement, tant utilitaires que récréatifs, pour l'ensemble des usagers

Pistes d'action

- Accompagner les développeurs dans la conception de projets d'insertion sur les sites vacants ou en transformation, de façon à assurer le respect des orientations de mise en valeur du paysage urbain;
- Poursuivre l'aménagement progressif de la promenade linéaire de la falaise de Sillery en privilégiant un traitement sobre s'intégrant en harmonie avec le milieu;
- Compléter le réaménagement de la côte de Sillery et valoriser les terrains au pied de la côte en lien avec la vocation récréative de la Promenade Samuel-De Champlain
- Soutenir la réalisation d'interventions, le long du littoral, qui s'inscrivent en continuité avec la première phase de la Promenade Samuel-De-Champlain.
- Réviser le mode de fonctionnement des feux de circulation nécessaire pour maintenir la fluidité des déplacements véhiculaires sur le chemin Saint-Louis et soutenir le développement attendu;
- Réaménager les trottoirs existants plus confortablement et compléter les réseaux de trottoirs et de voies cyclables;
- Ajuster la réglementation d'urbanisme pour permettre la mise en oeuvre des orientations d'aménagement souhaitées.

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe F sur le programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et ceux du PPU, ces derniers prévalent.

2016, R.V.Q. 2268, a. 2

5.3.7 Le programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

Poursuivre le développement et la consolidation du pôle urbain Belvédère, de manière à augmenter l'intensité des activités humaines dans ce territoire bénéficiant d'une excellente desserte du transport en commun, particulièrement en ce qui a trait aux fonctions administratives et résidentielles.

Comme suite à une réflexion approfondie sur l'avenir et le développement du territoire du pôle urbain Belvédère, à laquelle les citoyens ont pu contribuer dans le cadre d'une cueillette de besoin et dans le cadre d'une consultation publique sur un avant-projet de programme particulier d'urbanisme, la Ville de Québec a élaboré une vision d'avenir pour ce territoire.

Le programme particulier d'urbanisme de l'annexe G du PDAD présente les orientations pour le développement et la consolidation de ce territoire et articule 4 stratégies d'aménagement et de développement, desquelles découlent des objectifs spécifiques et des principes d'aménagement. Le programme particulier d'urbanisme traduit les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations du sol détaillées et de gabarits de construction, énonce des critères d'aménagement et de développement pour des secteurs spécifiques et présente les principaux projets d'aménagement urbain. Le PPU contribue ainsi à la mise en oeuvre de la planification particulière et détaillée pour ce secteur.

Un pôle urbain à définir

Le pôle urbain Belvédère est un territoire au sein duquel l'intensité des activités humaines est élevée. De fait, près de 9 000 personnes y habitent et plus de 12 000 personnes y travaillent ou y étudient. Toutefois, étant situé à la limite de 2 anciennes villes, de 2 arrondissements et de 3 quartiers, il n'a jamais fait l'objet d'une planification détaillée malgré son importance stratégique à l'échelle de la ville.

Les enjeux pour le développement du territoire suivants sont identifiés :

Enjeux relatifs à la démographique

- Le vieillissement de la population;
- La présence de familles avec enfants;
- La mixité sociale.

Enjeux relatifs aux activités et à la vocation

- La disponibilité de nouveaux lieux résidentiels;
- La localisation de la croissance aux endroits les mieux desservis par le transport en commun;
- L'offre de nouveaux lieux de travail;
- Le dynamisme de l'activité commerciale;
- La mise en valeur des établissements publics et institutionnels.

Enjeux relatifs au cadre bâti

- L'offre d'une diversité de typologies résidentielles;
- La présence de grands espaces vacants sous-utilisés;
- L'interface entre les constructions existantes et les nouvelles constructions;
- La préservation du caractère d'intérêt particulier de certains bâtiments et de certains axes;

- L'impact environnemental des nouvelles constructions.

Enjeux relatifs à la mobilité

- L'accessibilité à des infrastructures favorisant les transports autres que la voiture solo;
- La perméabilité du territoire;
- La connectivité régionale du territoire.

Enjeux relatifs à l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- L'utilisation de l'espace public par les citoyens;
- L'accessibilité des parcs et des espaces verts;
- Le maintien et la bonification du couvert arborescent et le verdissement du territoire.

Ceux-ci seront abordés dans le cadre du programme particulier d'urbanisme.

La vision

Le pôle urbain Belvédère a évolué pour devenir une centralité urbaine et un pôle de destinations. La Ville de Québec souhaite que cette évolution se poursuive au cours des 25 prochaines années. Ainsi, elle propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein de ce territoire. Cette vision repose sur les orientations générales de la Ville de Québec en matière de renforcement des pôles urbains régionaux, de consolidation des milieux construits, de mobilité durable et de qualité des milieux de vie.

En 2040, le pôle urbain Belvédère…

- sera reconnu comme un lieu attractif de la région de Québec ainsi que comme un endroit de choix pour vivre et travailler;
- se sera développé et structuré de manière à favoriser l'accessibilité au transport en commun;
- sera reconnu pour ses nombreux lieux d'emplois;
- aura accueilli de nouveaux résidants et de nouvelles familles;
- sera un endroit dynamique fréquenté par sa population grandissante;
- sera un territoire au sein duquel des caractéristiques identitaires auront été maintenues et mises en valeur;
- sera un territoire accessible par une diversité de modes de transport et au sein duquel les déplacements actifs seront valorisés;
- offrira à la population des lieux publics et des espaces verts accessibles et de qualité, dans lesquels des arbres seront présents en quantité appréciable.

Les grandes orientations

Activités et vocation du territoire

1. Concentrer et développer l'offre commerciale aux endroits les plus achalandés et structurants du territoire.
2. Soutenir la croissance des locaux pour bureaux et l'augmentation du nombre d'employés fréquentant le territoire.
3. Accroître le nombre de logements sur les terrains et les axes propices à être densifiés, tout en conciliant cette croissance avec le maintien de secteurs résidentiels de moyenne densité.
4. Mettre en valeur les équipements institutionnels et publics qui répondent aux besoins des citoyens.

Cadre bâti

5. Augmenter l'occupation du sol des propriétés sous-utilisées et qui présentent de grands espaces vacants.
6. Favoriser un meilleur encadrement bâti le long des corridors de transport en commun.
7. Favoriser une cohabitation harmonieuse des différents types de constructions.
8. Mettre en valeur le cadre bâti d'intérêt et favoriser une architecture de qualité et durable.

Mobilité et déplacements

9. Maintenir et développer l'accessibilité du territoire, en facilitant l'accès à des zones d'attente du transport en commun fonctionnelles et attrayantes.
10. Maintenir et développer la perméabilité du territoire, en développant les réseaux de transport actif et en favorisant la création de liens piétonniers directs entre les principaux lieux d'emplois, les arrêts de transport en commun et les concentrations commerciales.
11. Optimiser le fonctionnement du réseau routier par le déploiement des systèmes de transport intelligent et de mesures adaptées au contexte d'intervention.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

12. Aménager des rues et des espaces publics extérieurs conviviaux et accessibles qui contribueront à dynamiser le territoire.
13. Mettre en valeur les parcs et les éléments naturels du territoire.

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe G sur le programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité de toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celles du PPU, ces dernières prévalent.

2017, R.V.Q. 2496, a. 1

5.3.8 Le programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch

Mettre en oeuvre des orientations d'aménagement et de développement permettant une consolidation globale du quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent.

Au terme d'une démarche de planification ponctuée de plusieurs activités de consultation, la Ville de Québec a identifié les règles devant guider la consolidation, la mise en valeur et le développement futur au sein du secteur sud du centre-ville Saint-Roch.

Le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch constitue l'annexe H du PDAD. Il présente la vision d'avenir et les grandes orientations d'aménagement et de développement de la Ville de Québec pour ce secteur stratégique. Il traduit de façon détaillée les objectifs de l'administration municipale en matière d'affectations détaillées du sol et de hauteurs de bâtiment ainsi que les règles d'urbanisme associées à celles-ci. Il présente les projets d'aménagement urbain qui concrétiseront ses objectifs. Celui-ci s'inscrit dans la suite logique du PPU de l'entrée de ville du secteur Saint-Roch. Pour des raisons pratiques et logiques visant la continuité des interventions, le PPU considère en son sein la portion du quartier comprise entre la rue de la Croix-Rouge et la rue Notre-Dame-des-Anges. Le contenu déjà couvert en 2012 y est reconduit avec quelques adaptations justifiées par l'évolution des connaissances pour certains sites.

L'encadrement offert par ce programme particulier d'urbanisme et les modifications qui seront apportées à la réglementation municipale permettront la réalisation d'un développement cohérent favorisant une consolidation globale du quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Outre les spécifications qu'il fournit quant aux usages autorisés et au cadre bâti, le PPU porte une attention particulière à la mobilité des personnes et l'aménagement du domaine public. Ainsi, il propose des mesures et des interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à bonifier la qualité des espaces publics et à valoriser le quartier, en lui attribuant une image qui reflète à la fois son statut de centre-ville et son identité créative et novatrice.

La vision

Les transformations qu'a connues le quartier Saint-Roch lui ont permis de regagner son rôle de coeur économique et culturel au sein du centre-ville et de voir émerger un nouveau milieu de vie. Cependant, son évolution se poursuit encore aujourd'hui et les projets immobiliers qui sont susceptibles de s'y insérer peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. C'est pourquoi la Ville de Québec propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein de la portion sud du quartier Saint-Roch. Cette vision repose sur les orientations applicables à l'ensemble de la ville, en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

Pour permettre l'atteinte d'une vision d'aménagement et de développement, le PPU se doit de promouvoir et renforcer les différentes vocations du quartier Saint-Roch, qui est à la fois :

- un pôle d'emploi régional touchant à des secteurs d'activité variés, incluant l'administration et les nouvelles technologies ;
- un pôle de services regroupant de nombreux établissements répondant à une clientèle tant locale que municipale ;
- un pôle culturel reconnu à l'échelle municipale, tant pour les lieux de création et de diffusion qu'on y trouve que pour son potentiel d'accueil d'événements majeurs ;

- un milieu de vie accueillant une population aux profils diversifiés, dont le nombre est appelé à croître ;

La vision énoncée au PPU du secteur sud de centre-ville Saint-Roch **vise à faire de cette portion importante du centre-ville un lieu dynamique, habité, diversifié à tous les égards, aux qualités urbaines distinctives et où la qualité de vie prédomine.**

Les grandes orientations

La vision d'intervention retenue pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch se fonde sur les orientations suivantes. Celles-ci serviront de guide pour la conception des projets d'intervention sur le cadre bâti existant ou pour l'insertion de nouvelles constructions.

- Soutenir la croissance des activités économiques et accroître les emplois au sein du centre-ville Saint-Roch, tout particulièrement à l'intérieur du corridor urbain formé du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph, en misant notamment sur les créneaux porteurs de la technologie, de la création et du savoir ; assurer une répartition équilibrée de l'offre commerciale et poursuivre la dynamisation de la rue Saint-Joseph comme axe commercial principal.
- Doter le centre-ville Saint-Roch d'une image à la hauteur de son importance régionale et mettant en valeur sa vocation comme pôle technologique, créatif et culturel, en poursuivant la mise en valeur du domaine public et en favorisant la réalisation d'une architecture distinctive, moderne et pérenne.
- Renforcer en priorité la présence résidentielle par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre dans l'ensemble du quartier.
- Consolider et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés, en cohérence avec le milieu construit existant.
- Créer un environnement urbain enrichissant, agréable, sécuritaire et où la qualité de vie prédomine. Entre autres valoriser les grands parcs urbains existants, créer de nouveaux espaces de détente au profit des résidants et mettre en place une stratégie de verdissement en faveur d'une atténuation des îlots de chaleur.
- Favoriser les déplacements actifs et le transport en commun par divers moyens s'inscrivant dans la foulée du Plan de mobilité durable, en bonifiant l'offre en transport en commun par l'implantation du SRB et en améliorant les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.

Pistes d'action

- Poursuivre les réflexions à l'égard de la consolidation du territoire de façon à tenir compte de l'évolution du contexte économique et des tendances émergentes en matière d'aménagement et de développement
- Repenser en priorité l'aménagement des principaux parcours de déplacement actifs, en particulier les axes nord-sud, afin de supporter cette vocation
- Planifier le développement d'un pôle mixte autour du pôle d'échanges de transport en commun prévu au sud de la rue de la Croix-Rouge
    - 0 En complément des études liées à l'implantation du SRB, revoir le plan de circulation du quartier
- Aménager un espace public polyvalent sous les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency
- Planifier l'agrandissement du parc Victoria à même l'actuel site du poste de police

- Valoriser les parcs existants et planifier l'aménagement de nouveaux espaces verts de voisinage près des secteurs Résidentiels
- Réaménager la place Jacques-Cartier
- Compléter le réaménagement de la rue Saint-Joseph à l'ouest de la rue de la Couronne
- Construire un nouveau centre communautaire dans le quartier Saint-Roch
- Réaménager la piscine et la marina Saint-Roch et bonifier le parc de la Jeunesse
- Améliorer l'aménagement des points d'accès au parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles
- Mettre en oeuvre la Vision de l'arbre de la Ville pour le quartier Saint-Roch
- Marquer les entrées du quartier par des aménagements mettant en évidence son identité technoculturelle

Règle d'interprétation

Le contenu de l'annexe H sur le programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch a préséance sur le contenu général du PDAD pour ce territoire spécifique. En cas d'incompatibilité entre toute orientation, tout objectif, tout principe ainsi que toute norme réglementaire du PDAD et celle du PPU, ces derniers prévalent.

2017, R.V.Q. 2511, a. 1

6. La mise en œuvre du plan directeur d'aménagement et de développement

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

6.1 Les grandes orientations d'aménagement du territoire

Le chapitre des outils du PDAD constitue la transposition normative des choix d'aménagement et de développement privilégiés par la Ville sur son territoire en regard des grandes orientations qui sont les suivantes :

- Protéger, mettre en valeur et développer des environnements naturels et urbains de qualité;
- Développer des milieux de vie favorisant le bien-être, la diversité et la croissance de la population;
- Favoriser le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire;
- Soutenir le développement d'une économie diversifiée respectant les ressources et le potentiel du territoire.

Des normes spécifiques sont en conséquence établies en regard des champs d'intervention suivants :

- La détermination des grandes affectations du sol (section 6.2);
- Les affectations du sol (section 6.3);
- Le plan d'affectation des sols (section 6.4);
- Les densités d'occupation (section 6.5);
- Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport (section 6.6);
- Les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme ou de plans d'aménagement d'ensemble (section 6.7);
- La limite maximale d'urbanisation (section 6.8);
- Le document complémentaire (section 6.9).

6.2 Les grandes affectations du sol

L'attribution, à un territoire donné, d'une grande affectation du sol répond aux objectifs découlant des grandes orientations d'aménagement établies à la section 2.1.2. Celle-ci prend également en considération les acquis de certains milieux déjà bâtis ainsi que les impératifs de développement et de conservation préconisés par la Ville.

Quatorze catégories distinctes de grandes affectations du sol, dont certaines sont divisées en plusieurs sous-catégories sont ainsi déterminées. Le tableau suivant établit lesdites catégories et sous-catégories :

Tableau 3 : Catégories et sous-catégories d'affectation du sol

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	
CATÉGORIE	**SOUS-CATÉGORIE**
1. Résidentielle urbaine (Ru)	Aucune
2. Résidentielle rurale (Rr)	Aucune
3. Commerce de détail et services urbain (CD/Su)	Aucune
4. Commerce de détail et services rural (CD/Sr)	Aucune
5. Mixte (M)	Aucune
6. Centre-Ville (CV)	Aucune
7. Centre majeur d'activités (CMA)	Aucune
8. Centre de commerces et de services (CCS)	Aucune
9. Industrie (I)	1. Commerce et industrie à faible contrainte 2. Commerce et industrie à contrainte modérée 3. Commerce et industrie à contrainte élevée 4. Industrie extractive
10. Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)	1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale 2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier
11. Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)	1. Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien; 2. Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux; 3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles; 4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées; 5. Poste majeur de transformation d'électricité.
12. Récréation, parc et espace vert (PEV)	Aucune
13. Conservation naturelle (CN)	Aucune
14. Agroforestière (AF)	1. Exploitation de fermes sans élevage; 2. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs; 3. Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs; 4. Préservation et exploitation de la forêt.

Les grandes affectations du sol déterminent les activités dominantes prévues et autorisées pour l'ensemble du territoire municipal. Des valeurs minimales ou maximales de densités d'occupation telles que définies à la section 6.5 viennent compléter ces grandes affectations du sol. Ces normes constituent les balises à partir desquelles les usages et densités d'occupation seront formellement établis à la réglementation de zonage et de lotissement.

Les grandes affectations du sol se limitent à celles pour lesquelles la Ville a défini des objectifs précis d'aménagement et de développement. Certains usages ne sont pas visés par les affectations autorisées par les grandes affectations du sol. Ils pourront donc être autorisés sur tout le territoire municipal par la réglementation de zonage. Le document complémentaire formule néanmoins certaines normes et des critères à respecter pour l'implantation de certains usages.

Les grandes affectations établissent des affectations du sol qui définissent les usages principaux qui pourront être autorisés dans les aires identifiées au plan d'affectation. Les usages complémentaires ne relèvent que des règlements de zonage.

Les grandes affectations du territoire se définissent comme suit :

6.2.1 La grande affectation Résidentielle – urbaine (Ru)

Cette grande affectation réfère à l'usage résidentiel que l'on retrouve généralement dans les milieux urbanisés. Par une telle grande affectation, la Ville poursuit des objectifs de consolidation des milieux habités existants ou projetés, tout en favorisant le maintien et le développement d'habitats humains durables et de qualité.

Cette grande affectation détermine l'affectation habitation comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.2 La grande affectation Résidentielle – rurale (Rr)

Cette grande affectation vient répondre aux orientations d'aménagement et de développement de la Ville visant le contrôle des usages à caractère urbain dans les secteurs agricoles et forestiers du territoire. De tels contrôles assurent la protection et l'intégrité de ces milieux.

Cette grande affectation détermine l'affectation habitation comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.3 La grande affectation Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)

Cette grande affectation réfère aux usages commerciaux et de service qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises.

Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

La détermination de cette grande affectation permet à la Ville de mettre en œuvre ses objectifs de consolidation et renforcement des secteurs urbains existants.

6.2.4 La grande affectation Commerce de détail et services – rural (CD/Sr)

Cette grande affectation vient répondre aux objectifs poursuivis par la Ville en matière de contrôle des usages à caractère urbain en milieux agricoles et forestiers. La limitation des usages commerciaux et de service dans ces milieux favorise la consolidation et l'intégrité des territoires agricoles et forestiers présents sur le territoire.

Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées

6.2.5 La grande affectation Mixte (M)

Cette grande affectation vise à encourager la diversité des usages implantés dans certains secteurs, mais a également comme but de matérialiser une orientation d'aménagement prioritaire. Le plan d'affection prévoit une grande affectation Mixte, à cet effet. Désireuse de favoriser une mixité équilibrée des fonctions aux endroits permettant une plus grande convivialité des milieux et dans le but de favoriser le développement d'une qualité de vie urbaine tentant de minimiser les déplacements motorisés, la Ville identifie, à des endroits précis, cette affectation Mixte. Celle-ci est destinée à être utilisée aux endroits déjà urbanisés ou aux endroits où de telles opportunités viennent renforcer les services publics et la qualité de vie offerte à la population.

Différentes affectations du sol peuvent être autorisées sans dominance particulière par la grande affectation Mixte.

6.2.6 Les grandes affectations Centre-Ville (CV), Centre majeur d'activités (CMA), Centre de commerces et de services (CCS)

Ces grandes affectations traduisent et mettent en œuvre les orientations de la Ville en ce qui a trait à la mixité des usages et à la consolidation du territoire. L'existence et la valorisation de ces grandes affectations contribuent au développement de milieux de vie de qualité, conviviaux et accessibles par des moyens de transport autres qu'exclusivement reliés à l'automobile.

En établissant les grandes affectations Centre-ville, Centre majeur d'activités et Centre de commerces et de services, le plan d'affectation du sol précise la localisation et l'étendue des territoires s'identifiant aux éléments de centralité définis à la structure urbaine recherchée pour le territoire de la ville

Différentes affectations du sol peuvent être autorisées sans dominance particulière par ces grandes affectations du sol.

6.2.7 La grande affectation Industrie (I)

La grande affectation Industrie répond aux orientations privilégiées par la Ville en matière de développement économique. La présence d'usages à caractère industriel peut générer des impacts et des risques associés à la sécurité, à la quiétude des citoyens et à la qualité de l'environnement. La Ville préconise donc une gestion responsable des espaces à vocation industrielle.

Cette grande affectation détermine les affectations industrielles comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Quatre sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues. Celles-ci traduisent une gradation des usages autorisés selon les différents niveaux de contraintes ou d'impacts sur l'environnement. Ces sous-catégories sont les suivantes :

1. Commerce et industrie à faible contrainte;
2. Commerce et industrie à contrainte modérée;
3. Commerce et industrie à contrainte élevée;
4. Industrie extractive.

6.2.8 La grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)

Cette grande affectation répond aux orientations d'aménagement privilégiées en matière de renforcement de l'armature urbaine ainsi que de maintien, d'amélioration de la qualité de vie offerte à travers les milieux urbains.

Cette grande affectation regroupe les usages à caractère public, communautaire ou institutionnel dispensés aux fins de services à la communauté et aux individus dans les domaines de l'éducation, de la santé, du bien-être et des institutions carcérales. Cette grande affectation réfère également à certains usages ou infrastructures associés à des équipements dont l'implantation sur le territoire génère des impacts majeurs.

Cette grande affectation détermine l'affectation Publique, institutionnelle et communautaire comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Deux sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale;
2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier.

6.2.9 La grande affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)

Cette grande affectation est créée afin de tenir compte de l'importance territoriale et des impacts associés généralement aux réseaux et infrastructures d'utilité publique. En agissant de la sorte, la Ville s'assure que les espaces nécessaires au fonctionnement et au développement de ces usages sont prévus.

Cette grande affectation détermine l'affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

Cinq sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien;
2. Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux;
3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles;
4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées
5. Poste majeur de transformation d'électricité.

6.2.10 La grande affectation Récréation, parc et espace vert (PEV)

Cette grande affectation réfère aux espaces et équipements récréatifs, aux parcs et espaces verts à vocation régionale et municipale dont les usages sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation. L'identification de cette grande affectation répond aux orientations d'aménagement privilégiées par la Ville en ce qui a trait au maintien et au développement d'environnements naturels et de milieux de vie de qualité. De plus, en identifiant les équipements, espaces et infrastructures existants et à mettre en place, la Ville respecte le parti d'aménagement visant à inscrire ses interventions dans une perspective de développement durable.

Cette grande affectation détermine l'affectation Récréation, parc et espace vert comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.11 La grande affectation Conservation naturelle (CN)

Cette grande affectation répond aux grandes orientations de la Ville visant à maintenir et à développer des environnements naturels et des milieux de vie de qualité et, surtout, de prévoir l'aménagement d'espaces naturels protégés au cœur même des milieux urbains. Dans le but d'assurer un niveau de protection adéquat des milieux naturels exceptionnels ou d'intérêt, plusieurs territoires sont visés spécifiquement par la grande affectation Conservation naturelle.

Cette grande affectation détermine l'affectation conservation naturelle comme dominante. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées.

6.2.12 La grande affectation Agroforestière (AF)

Cette grande affectation du sol détermine les secteurs où la Ville entend privilégier la pratique d'activités agricoles et forestières respectueuse des milieux naturels et des secteurs habités localisés à proximité. Elle met en œuvre, entre autres, les engagements formulés par la Ville en matière de protection de la zone agricole permanente et de restriction de l'urbanisation à travers les milieux forestiers.

En définissant une telle grande affectation du sol, la Ville vient répondre aux orientations d'aménagement et de développement touchant à la fois la préservation et la mise en valeur des milieux naturels. La Ville préconise le développement et la mise en valeur de ces milieux dans la perspective où les activités qui s'y implantent concourent véritablement au parti d'aménagement retenu.

Quatre sous-catégories de grandes affectations du sol sont prévues :

1. l'exploitation de fermes sans élevage;
2. l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs;
3. l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs;
4. la préservation et l'exploitation de la forêt.

6.3 Les affectations du sol

Les affectations du sol déterminent les usages qui pourront être autorisés par la réglementation de zonage. Ces affectations se définissent comme suit :

Affectation Habitation :

L'affectation Habitation permet tous les types d'usages d'habitation.

Affectation Commerce de vente au détail :

L'affectation Commerce de vente au détail permet les usages dont l'activité principale est la vente au détail de produits ou de marchandises ou l'offre des services personnels ou connexes à la vente. Les services récréatifs associés généralement aux équipements et infrastructures de sport, de loisirs et de détente, autres que ceux visés spécifiquement par l'affectation Parc et espace vert, font partie de cette affectation.

Affectation Administration et service :

L'affectation Administration et service permet les usages correspondant aux établissements dont l'activité principale est de fournir des services professionnels, administratifs et personnels destinés aux individus ou aux entreprises. Ces usages sont généralement assimilés à l'administration et au travail de bureau.

Affectation Commerce et industrie à faible contrainte :

L'affectation Commerce et industrie à faible contrainte permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune vibration, émanation de gaz ou d'odeur, fumée ou poussière à l'extérieur des limites du local ou de la construction où est exercé l'usage. L'intensité du bruit produit par un tel usage aux limites du terrain où il est exercé n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Commerce et industrie à contrainte modérée :

L'affectation Commerce et industrie à contrainte modérée permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune vibration, émanation de gaz ou d'odeur, éclat de lumière, chaleur, fumée, poussière à l'extérieur des limites du terrain où est exercé un de ces usages. L'intensité du bruit produit par un tel établissement aux limites du terrain où il est exercé n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Commerce et industrie à contrainte élevée :

L'affectation Commerce et industrie à contrainte élevée permet les usages de commerce et d'industrie dont l'exercice ne cause aucune émanation de gaz ou d'odeur, éclat de lumière, chaleur, poussière ou fumée plus intense à la limite de la zone dans laquelle est situé l'usage que l'intensité moyenne de ces facteurs de nuisance à cet endroit. L'intensité du bruit produit par un tel usage à la limite de la zone où il est exercé n'est pas supérieure à l'intensité du bruit d'ambiance du milieu.

Affectation Industrie extractive :

L'affectation Industrie extractive permet l'usage d'industrie extractive dont l'activité principale est l'extraction de substances minérales et de mousse de tourbe.

Affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale :

L'affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale permet les usages à caractère public, institutionnel et communautaire à vocation régionale. Sont ainsi permis les établissements de santé visés à la loi [17] soit les centres hospitaliers, les centres de réadaptation pour les personnes présentant une déficience physique et intellectuelle, les centres locaux de services communautaires, les centres d'hébergement et de soins de longue durée disposant de plus de 65 lits d'hébergement et les centres de protection de l'enfance et de la jeunesse. De même sont permis les

universités, les institutions d'enseignement collégial et professionnel, les centres provinciaux et fédéraux de détention et les grands musées [18].

Affectation Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale :

L'affectation publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale permet les usages à caractère public, institutionnel et communautaire visant à desservir la population à l'échelle des arrondissements et des quartiers. Sont ainsi permis les écoles de niveau secondaire de plus de 12 000 mètres carrés de superficie, les centres locaux de services communautaires, les immeubles à caractère public, institutionnel ou communautaire présentant un potentiel élevé de conversion à court ou moyen terme.

(2008, R.V.Q. 1358, art. 1; 2012, R.V.Q. 1954, a. 1)

Affectation Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien :

L'affectation Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien permet les usages d'infrastructure et d'installations associées à l'accueil, au départ et aux manœuvres des aéronefs, à l'accueil et l'enregistrement des passagers et au transport des bagages et des marchandises ainsi que l'entretien et l'exploitation des équipements associés aux aéroports. Cette affectation permet également les hydroports et héliports.

Affectation Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux :

L'affectation Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux permet les usages de puits d'alimentation en eau potable, de prise d'eau, d'usines de traitement de l'eau brute et de station d'épuration des eaux usées.

Affectation Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles :

L'affectation Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles permet les usages de site d'incinération de matières résiduelles et de disposition de déchets biomédicaux, de compostage de matières putrescibles et de résidus verts, de dépôts de matériaux secs, de centre de transferts de résidus verts, de centre de tri et de transbordement, de déchetterie et d'écocentres.

Affectation Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées :

L'affectation Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées permet les usages de site de dépôt à neige et les équipements permettant la fonte accélérée des neiges transportées.

Affectation Poste majeur de transformation d'électricité :

L'affectation Poste majeur de transformation d'électricité permet les usages de poste de transformation d'énergie d'une tension supérieure ou égale à 315 kilovolts.

---

17 *Loi sur les services de santé et les services sociaux* (L.R.Q., chapitre S-4.2).

18 Musées érigés en vertu de la *Loi sur les musées nationaux* (L.R.Q., chapitre M-44) et de la *Loi sur les musées* (S.C. 1990, chapitre 3).

Affectation Parc et espace vert :

L'affectation Parc et espace vert permet les usages de terrain, d'équipement et d'infrastructure voués à la récréation, aux loisirs intérieurs ou extérieurs, au plein air et à la pratique du sport visant à desservir la population régionale et municipale

Affectation Conservation :

L'affectation Conservation permet les usages de conservation et de préservation de milieux humides reconnus d'intérêt, d'espaces verts à protéger et de boisés remarquables.

Affectation Agriculture sans élevage :

L'affectation Agriculture sans élevage permet les usages d'exploitation de fermes de toute nature à l'exclusion de celles relatives à l'élevage d'animaux.

Affectation Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs :

L'affectation Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs permet les usages d'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs. Un élevage est considéré à faible charge d'odeur quand le résultat de la multiplication du coefficient d'odeur indiquée au tableau 4 et de l'indice relatif au mode de gestion indiqué au tableau 5 donne un résultat inférieur à 0,8.

Tableau 4 : Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux

Groupe ou catégorie d'animaux [19]	**Coefficient**
Bovins de boucherie	
dans un bâtiment fermé	0,7
sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Bovins laitiers	0,7
Canards	0,7
Chevaux	0,7
Chèvres	0,7
Dindons	
dans un bâtiment fermé	0,7
sur une aire d'alimentation extérieure	0,8
Lapins	0,8
Moutons	0,7
Porcs	1,0
Poules	
poules pondeuses en cage	0,8
poules pour la reproduction	0,8
poules à griller ou gros poulet	0,7
poulettes	0,7
Renards	1,1
Veaux lourds	
veaux de lait	1,0
veaux de grain	0,8
Visons	1,1

19 Pour les autres espèces animales, le coefficient est de 0,8. Ce facteur ne s'applique pas aux chiens, le problème avec ce type d'élevage étant davantage le bruit que les odeurs.

Tableau 5 : Indice relatif au mode de gestion du fumier

Mode de gestion des engrais de ferme	Indice
Gestion solide	
bovins laitiers et de boucherie, chevaux, moutons et chèvres	0,6
autres groupes ou catégories d'animaux	0,8
Gestion liquide	
bovins laitiers et de boucherie	0,8
autres groupes ou catégories d'animaux	1,0

Affectation Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs :

L'affectation Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs a pour objet un usage ou un groupe d'usages ayant trait à l'exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux identifiés aux élevages à forte charge d'odeurs.

Un élevage est considéré à forte charge d'odeur quand le résultat de la multiplication du coefficient d'odeur indiquée au tableau 4 et de l'indice relatif au mode de gestion indiqué au tableau 5 donne un résultat égale ou supérieur à 0,8.

Affectation Forêt

L'affectation Forêt permet les usages de préservation et d'exploitation de boisé ou de forêt.

Les affectations du sol autorisées pour chaque catégorie et sous-catégorie de grande affectation sont établies au tableau suivant :

Tableau 6 : Les affectations du sol par grande affectation

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS DU SOL AUTORISÉES																			
	Habitation	Commerce de vente au détail	Administration et service	Commerce et industrie à faible contrainte	Commerce et industrie à contrainte modérée	Commerce et industrie à contrainte élevée	Industrie extractive	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale	Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et d'épuration des eaux	Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles	Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées	Poste majeur de transformation d'électricité	Parc et espace vert	Conservation	Agriculture sans élevage	Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs	Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs	Forêt
Résidentielle – urbain (Ru)	X	X	X	X							X					X				
Résidentielle – rural (Rr)	X															X	X	X		X
Commerce de détail et services – urbain (CD/Su)	X	X	X	X							X				X	X				
Commerce de détail et services – rural (CD/Sr)	X	X	X	X												X	X	X		X
Mixte (M)	X	X	X	X					X		X					X				
Centre-Ville (CV)	X	X	X	X				X	X		X				X	X				
Centre majeur d'activités (CMA)	X	X	X	X				X	X		X				X	X				
Centre de commerces et services (CCS)	X	X	X	X					X		X					X				
Industrie (I)																				
1 Commerce et industrie à faible contrainte		X	X	X							X		X			X				
2 Commerce et industrie à contrainte modérée		X	X	X	X						X		X			X				
3 Commerce et industrie à contrainte élevée		X	X	X	X	X					X		X			X				
4 Industrie extractive		X	X	X	X	X	X				X		X			X				

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS DU SOL AUTORISÉES																			
	Habitation	Commerce de vente au détail	Administration et service	Commerce et industrie à faible contrainte	Commerce et industrie à contrainte modérée	Commerce et industrie à contrainte élevée	Industrie extractive	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale	Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et d'épuration des eaux	Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles	Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées	Poste majeur de transformation d'électricité	Parc et espace vert	Conservation	Agriculture sans élevage	Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs	Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs	Forêt
Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)																				
1 Public, institutionnel et communautaire à vocation régionale	X	X	X	X				X	X							X				
2 Public, institutionnel et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier	X	X	X						X							X				
Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)																				
1 Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien		X	X	X	X	X				X	X		X				X	X		
2 Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et de traitement des eaux											X		X			X	X			
3 Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles				X	X	X					X	X	X							
4 Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées											X		X							
5 Poste majeur de transformation d'électricité				X	X	X					X		X	X						
Récréation, parc et espace vert (PEV)		X	X					X	X		X				X	X				

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS DU SOL AUTORISÉES																			
	Habitation	Commerce de vente au détail	Administration et service	Commerce et industrie à faible contrainte	Commerce et industrie à contrainte modérée	Commerce et industrie à contrainte élevée	Industrie extractive	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale	Publique, institutionnelle et communautaire à vocation locale	Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	Équipement et infrastructure majeurs d'assainissement et d'épuration des eaux	Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles	Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées	Poste majeur de transformation d'électricité	Parc et espace vert	Conservation	Agriculture sans élevage	Agriculture avec élevage à faible charge d'odeurs	Agriculture avec élevage à forte charge d'odeurs	Forêt
Conservation naturelle (CN)											X				X	X				
Agroforestière (AF)																				
1 Exploitation de fermes sans élevage											X				X	X	X			X
2 Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeurs											X					X	X	X		X
3 Exploitation de fermes de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeurs											X					X	X	X	X	X
4 Préservation et l'exploitation de la forêt [20] [21]											X				X	X	X	X		X

(R.V.Q. 1341, art.6; R.V.Q. 1358, art. 2, 3; R.V.Q. 1598, art. 1)

20 Pour la sous-catégorie Préservation et exploitation de la forêt (AF-4) de la grande affectation Agroforestière couvrant les territoires situés hors de la zone agricole permanente, en plus des affectations du sol énumérées au tableau 5, les affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Commerce et industrie à faible contrainte peuvent également être autorisés. Un usage autorisé par cette affectation ne peut s'implanter qu'à l'intérieur d'une bande de terrain de 70 mètres situées de part et d'autre de routes ou de chemins identifiés à la carte 10

21 Pour les territoires compris à l'intérieur de la zone agricole permanente, les sous-catégories 1, 2 et 3 de la grande affectation Agroforestière autorisent la construction d'une résidence d'un agriculteur, ses enfants ou employés, conformément à l'article 40 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., chapitre P-41.1) ainsi que la résidence reliée à une propriété foncière formant un ensemble de plus de 100 hectares conformément à l'article 31.1 de la même loi

6.4 Le plan d'affectation des sols

Aux fins de l'établissement et de la délimitation territoriale des grandes affectations du sol, le plan d'affectation des sols, carte 10, en trois feuillets, divise le territoire en aires de grandes affectations de différentes tailles. Les limites de ces aires d'affectation peuvent varier d'une distance maximale de 75 mètres.

Cependant, les limites d'une aire d'affectation Résidentiel – rural (Rr) ou Commerce de détail et service – rural (CD/Sr) peuvent varier d'une distance maximale de 15 mètres, conformément à ce qui suit.

Ces limites peuvent varier lorsqu'une propriété foncière d'une superficie inférieure à 2 500 mètres carrés est localisée en tout ou en partie à l'intérieur d'une aire mentionnée au deuxième alinéa. Dans un tel cas, les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 2 500 mètres carrés tout en étant réputées correspondre aux limites de l'aire concernée.

En outre, ces limites peuvent varier lorsqu'une propriété foncière, localisée en tout ou en partie à l'intérieur d'une aire mentionnée au deuxième alinéa, était utilisée ou avait fait l'objet d'un permis d'utilisation à des fins autres qu'agricoles lorsque les dispositions de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* visant à exiger une autorisation de la Commission de protection du territoire agricole ont été rendues applicables à celle-ci. Dans un tel cas, conformément aux droits reconnus par l'article 103 de *la Loi de protection du territoire et des activités agricoles*, s'il s'agit d'une utilisation ou d'un permis d'utilisation à des fins résidentielles, les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 5 000 mètres carrés tout en étant réputées correspondre aux limites de l'aire mentionnée au deuxième alinéa. Dans le cas d'une utilisation ou d'un permis d'utilisation à des fins commerciales, industrielles ou institutionnelles, et cela toujours conformément aux droits reconnus par l'article 103 de la *Loi de protection du territoire et des activités agricoles*, les limites de cette propriété foncière peuvent être étendues jusqu'à concurrence d'une superficie de 10 000 mètres carrés et être réputées correspondre aux limites de l'aire mentionnée au deuxième alinéa.

Cependant, dans tous les cas où les limites d'une aire mentionnée au deuxième alinéa peuvent varier, les dispositions prescrites au présent PDAD autres que celles concernant les affectations du sol, les densités d'occupation et les normes de lotissement, ne peuvent varier aux fins de l'interprétation des dispositions du présent PDAD applicables à une partie du territoire d'une municipalité.

Aux fins de l'application de la règle de variation des limites d'une aire d'affectation, les limites indiquées à la carte 10 coïncident avec les éléments suivants :

- les limites territoriales de la ville et d'un arrondissement;
- les limites d'une zone agricole définie conformément à la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles du Québec;
- la ligne médiane d'une rue existante ou projetée;
- la ligne médiane d'une route, d'une autoroute ou d'un chemin;
- les limites des basses eaux du fleuve, d'une rivière ou d'un lac;
- les limites naturelles d'un élément de topographie;
- la ligne médiane d'une voie ferrée ou d'un corridor hydro-électrique;
- la ligne médiane d'une rivière;
- la limite d'un lot ou d'une propriété foncière;
- tout autre élément indiqué à la carte 10.

6.5 Les densités d'occupation

6.5.1 Le rôle des densités d'occupation

Afin de traduire les objectifs visant à renforcer des pôles structurants, de consolider le territoire et de renforcer la structure urbaine, le présent PDAD détermine des densités d'occupation du sol pour certaines affectations. Les densités prescrites reflètent la hiérarchisation de l'intensité de l'occupation du sol souhaitée sur le territoire par le plan de la structure urbaine.

Les densités prescrites pour l'habitation visent une densification modérée et ciblée des milieux de vie.

(R.V.Q. 1358, art. 4)

6.5.2 Les modalités d'application des densités d'occupation

Les affectations du sol assujetties aux densités d'occupation

Les affectations du sol assujetties aux densités minimales et maximales sont les affectations Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service.

L'importance actuelle et future de ces affectations du sol, leur impact sur la structuration du territoire de la ville et sa consolidation ainsi que les services publics qu'elles requièrent militent en faveur d'un tel encadrement.

L'application densités prescrites

Plusieurs combinaisons de densités sont établies pour la majorité des grandes affectations du sol. Cela permet de répondre aux objectifs du PDAD tout en respectant les situations particulières sur le territoire.

Le tableau 7 illustre les combinaisons de densités qui sont prévues sur le territoire. Ces combinaisons correspondent au cumul des plans de grandes affectations du sol, de densité d'Habitation, de densité de Commerce et de vente au détail et de densité d'Administration et service. Ce cumul équivaut à une aire d'affectation, soit une partie de territoire, comportant une homogénéité des densités et des affectations prescrites. Les cartes 11, 12 et 13 indiquent les densités d'occupation qui sont prescrites sur le territoire pour chacune des affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et Administration et service.

Les densités prescrites pour les affectations « Commerce de vente au détail » et « Administration et service » sont des superficies maximales qui s'appliquent par bâtiment. Les stationnements intérieurs et les équipements sportifs ne sont pas inclus dans le calcul de ces densités. Également, les serres et abris des centres de jardinage ne sont pas inclus dans le calcul des densités pour l'affectation « Commerce de vente au détail ». Dans le cas des usages ou des groupes d'usages faisant partie de l'affectation « Commerce de vente au détail », une densité maximale de 4 000 mètres carrés de superficie de plancher par établissement est prescrite dans la majorité des cas. Cette limite de superficie par établissement ne s'applique pas aux commerces d'hébergement. Les densités maximales autorisées pour les affectations « Commerce de vente au détail » et « Administration et service » prescrites au PDAD ne s'appliquent pas à un usage d'établissement hôtelier temporaire ou saisonnier autorisé par la réglementation d'urbanisme, sans toutefois que la densité puisse excéder les densités maximales prescrites au schéma d'aménagement pour la vente au détail et l'administration et service, dans l'aire d'affectation concernée.

Pour les affectations Commerce de vente au détail et Administration et service, les densités prescrites à un règlement d'urbanisme peuvent varier d'au plus 10 % par rapport à celles prescrites au présent PDAD et seront alors réputées conformes.

Pour l'affection Habitation, les densités prescrites, soit le nombre minimum ou maximum de logements à l'hectare, sont établies au tableau 7. Aux fins de l'examen de la conformité des règlements d'urbanisme au présent PDAD, ces densités sont calculées par aire d'affectation. Elles correspondent à la moyenne des densités résidentielles nettes prévues dans les zones comprises à l'intérieur d'une aire d'affectation donnée. La densité résidentielle nette moyenne signifie le nombre total de logements par hectare de

terrain affecté spécifiquement à l'habitation. Le tableau 7.1 permet d'établir, à titre indicatif, une correspondance entre les gabarits de construction résidentielle et les densités prescrites.

L'examen de la conformité des règlements d'urbanisme au présent PDAD doit tenir compte des situations particulières, notamment dans le cas d'insertion en milieu bâti. Dans ce cas, la densité prévue aux règlements d'urbanisme peut être inférieure afin qu'elle respecte les caractéristiques du cadre bâti environnant, le caractère mixte des constructions existantes ou projetées, la présence des contraintes naturelles ou anthropiques ou encore la présence de milieux naturels. Les nouveaux lotissements doivent respecter les densités prescrites au tableau 7. Dans ce cas, les densités prescrites aux règlements d'urbanisme peuvent varier d'au plus 10 % par rapport aux densités prescrites au présent PDAD et sont réputées conformes à ce dernier. Les densités peuvent être inférieures afin de prendre en considération la présence de contraintes naturelles ou anthropiques, la présence de milieux naturels à protéger ou encore le caractère mixte des constructions projetées.

Dans la grande affectation Agroforestier (AF-4), les densités d'occupation prescrites pour les affectations Habitation et Commerce de vente au détail sont déterminées au tableau 7. Elles s'appliquent à une bande de terrain d'une profondeur maximale de 70 mètres de part et d'autre des routes désignées au plan des grandes affectations du sol.

(R.V.Q. 1358, art. 4; 2010, R.V.Q. 1719, a. 1; 2011, R.V.Q. 1758, a. 1; 2012, R.V.Q. 1951, a. 1)

Tableau 7 : Densités d'occupation selon les grandes affectations du sol

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	SOUS-CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration et service
Centre-Ville (CV)	N/A	1	A	a
Centre majeur d'activités (CMA)	N/A	1	A	a
Centre de commerces et services (CCS)	N/A	1	A	a
		1	A	b
Mixte (M)	N/A	1	B*	c
		1	C*	a
		1	C*	b
		1	C*	c
		1	C*	d
		1	D	d
		2	A	b
		2	A	c
		2	B*	c
		2	C*	c
		2	D	c
		2	D	d
		2	F	f
		3	B*	c
		3	C*	c
		3	C	d
		3	D	d
Résidentielle – urbain (Ru)	N/A	1	C	c
		1	D	d
		1	E	E

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	SOUS-CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration et service
Résidentielle – urbain (Ru)	N/A	1	E	f
		2	D	d
		2	D	f
		2	E	e
		2	E	f
		2	F[2]	f
		3	D	f
		3	E	c
		3	E	f
		5	X	x
Résidentielle – rural (Rr)	N/A	3	X	x
		4	X	x
Commerce de détail et services – urbain (CD/Su)	N/A	0	A	c
		0	B*	c
		0	C*	a
		0	C*	c
		0	C*	d
		0	D	d
		0	D	f
		1	A	c
		1	C*	c
		2	A	c
		2	B*	c
		2	C	a
		0	A	e
		3	B	c
Commerce de détail et services – rural (CD/Sr)	N/A	4	E	g
		4	F	g
		4	F	x
Industrie	1- Commerce et industrie à faible contrainte	0	D	c[1]
		0	D	e
		0	E	f
		0	F	f
	2- Commerce et industrie à contrainte modérée	0	D	e
		0	E	f
		0	F	f
	3- Commerce et industrie à contrainte élevée	0	E	e
		0	E	f
		0	F	f
	4- Industrie extractive	0	F	f

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	SOUS-CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration et service
		0	X	x
Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)	1- À vocation régionale	0	D	c
		0	D	d
		0	E	c
		0	E	e
		0	E	f
		0	F	f
		0	F	g
		1	D	c
		1	D	d
		2	C	c
		2	C*	c
		2	D	d
		2	E	f
	2- À vocation d'arrondissement et de quartier	0	D	d
		0	E	e
		0	F	f
		1	E	e
		2	D	d
		2	E	e
		3	E	d
		3	E	f
		0	E	f
Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)	1- Infrastructure et équipement aéroportuaire et de transport aérien	0	D	f
	2 – Infrastructure et équipement majeurs, d'assainissement et de traitement des eaux	0	X	x
	3 – Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles	0	X	x
	4- Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées	0	X	x
	5- Poste majeur de transformation d'électricité	0	X	x
Récréation, parc, espace vert (PEV)	N/A	0	C*	d
		0	D	d
		0	E	f
		0	F	d
		0	F	f
Agroforestière (AF)	1- Exploitation de ferme sans élevage	0	X	x

GRANDES AFFECTATIONS DU SOL	SOUS-CATÉGORIES	Combinaisons de densités d'occupation		
		Affectation Habitation	Affectation Commerce de vente au détail	Affectation Administration et service
	2- Exploitation de ferme de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à faible charge d'odeur	0	X	x
Agroforestière (AF)	3- Exploitation de ferme de reproduction, d'engraissement et d'élevage d'animaux à forte charge d'odeur	0	X	x
	4- Forêt	0	X	x
		4	G	x
Conservation naturelle (CN)	N/A	0	X	x

* Établissement limité à 4 000 m^2.

[1] Un usage de cette affectation du sol peut toutefois excéder ce seuil pour un terrain situé dans les limites du Parc technologique du Québec métropolitain, s'il est complémentaire à des installations de production existantes, sans toutefois excéder 50 % de la superficie de ces installations.

[2] Un usage de cette affectation du sol sur le territoire désigné par la cote 3 du plan numéro RVQ1842A03 du Règlement modifiant le Règlement sur la Plan directeur d'aménagement et de développement relativement au développement du secteur situé au nord de l'avenue Chauveau et à l'est de l'autoroute Henri-IV, R.V.Q. 1842, peut toutefois excéder ce seuil, jusqu'à concurrence de 2 500 m^2, pourvu que chaque établissement n'excède pas 1 000 m^2.

(R.V.Q. 570, a. 1; R.V.Q. 1320, a. 1; R.V.Q 1341, a. 7; R.V.Q. 1090, a. 1; R.V.Q. 1337, a. 49; R.V.Q. 1640, a. 1; 2011, R.V.Q. 1758, a. 2; 2012, R.V.Q. 1842, a. 6; 2012, R.V.Q. 1921, a. 2; 2012, R.V.Q. 1951, a. 1; 2012, R.V.Q. 1920, a. 2; 2015, R.V.Q. 2267, a. 1; 2015, R.V.Q. 2325, a. 1; 2017, R.V.Q. 2496, a. 1; 2018, R.V.Q. 2573, a. 1

Légende

Densité d'occupation		
Affectation Habitation	**Affectation Commerce de vente au détail**	**Affectation Administration service**
0 : N/A	A : illimitée	a : Illimitée
1 : 65 logements/hectare (valeur minimale)	B : 12 000 m^2	b : 8 000 m^2
2 : 30 logements /hectare (valeur minimale)	C : 5 000 m^2	c : 5 000 m^2
3 : 15 logements/hectare (valeur minimale)	D : 3 000 m^2	d : 3 000 m^2
4 : 8 logements/hectare (valeur maximale)	E : 2 000 m^2	e : 2 000 m^2
5 : 4 logements/hectare (valeur maximale)	F : 1 000 m^2	f : 1 000 m^2
	G : 200 m^2	g : 200 m^2
	X : N/A	x : N/A

(R.V.Q. 570, art. 1; R.V.Q. 1320, art. 1; R.V.Q. 1090, art. 1; R.V.Q. 1337, art. 49)

Tableau 7.1 : Correspondance entre les gabarits des constructions, la superficie de terrain et les seuils de densité prescrits :

Densité (logement / hectare)				
	8 et moins	**15 et plus**	**30 et plus**	**65 et plus**
Gabarit	petit de 1 à 3 logements	petit de 1 à 3 logements	moyen de 1 à 12 logements	fort plus de 12 logements
Superficie moyenne de terrain par logement (cible)	minimum 2 500 mètres carrés	maximum 667 mètres carrés	maximum 333 mètres carrés	maximum 154 mètres carrés

(R.V.Q. 1358, art. 5)

6.6 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport

6.6.1 Le réseau routier

La carte numéro 14 illustre les projets d'intervention relatifs aux principales voies de circulation. Ces projets sont plus amplement décrits ci-après.

Le réseau autoroutier

- Optimiser la fonctionnalité de l'autoroute Félix-Leclerc.
- Améliorer la perméabilité entre les secteurs habités et les secteurs d'activités en requalifiant certains tronçons autoroutiers de manière à faciliter les déplacements autres qu'automobiles, en particulier piétonniers, de la façon et aux endroits suivants :
  - transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain au sud du boulevard Wilfrid-Hamel;
  - transformer l'autoroute du Vallon en boulevard urbain au sud de la rue de la Terrasse.
- Améliorer l'intégration du réseau autoroutier au milieu environnant lors de la réfection des échangeurs ayant atteint leur durée de vie utile, permettant notamment d'améliorer les liaisons piétonnes et cyclistes, de corriger certaines anomalies géométriques et d'accroître la sécurité aux endroits suivants :
  - échangeur de l'autoroute du Vallon/autoroute Charest;
  - échangeur de l'autoroute Duplessis/chemin Sainte-Foy;
  - échangeur pont de Québec/chemin Saint-Louis;
  - échangeur de l'autoroute Laurentienne/boulevard Saint-Joseph;
  - échangeur de l'autoroute Laurentienne/avenue Notre-Dame.
- Étudier la possibilité de requalifier l'autoroute Dufferin-Montmorency, entre l'avenue D'Estimauville et la jonction avec le pont de l'île d'Orléans, pour lui donner un caractère plus urbain, ouvrir des perspectives vers le fleuve Saint-Laurent et améliorer l'accès vers la baie de Beauport et le domaine de Maizerets. De la même façon, étudier la possibilité de requalifier le boulevard Champlain, entre le secteur Cap-Blanc et les ponts, afin d'en faciliter l'utilisation.

Le réseau routier municipal

- Aménager de nouveaux liens routiers pour améliorer l'accessibilité entre les quartiers et favoriser le développement de nouveaux secteurs voués aux lotissements, dont :
  - l'autoroute du Vallon, entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien;
  - un nouvel axe est-ouest, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, reliant l'autoroute du Vallon à l'autoroute Laurentienne dans l'ancienne emprise du corridor hydroélectrique.
- Désenclaver des secteurs résidentiels, de manière à assurer une répartition plus équilibrée de la circulation, à réduire le transit dans les rues résidentielles et à offrir des chemins alternatifs pour le transport collectif, les piétons et les cyclistes. Plusieurs projets sont à l'étude:
  - prolonger la rue Mendel vers le sud entre les boulevards de la Chaudière et du Versant-Nord;
  - prolonger le boulevard Lebourgneuf vers l'ouest jusqu'au boulevard de l'Ormière;
  - prolonger l'avenue Saint-David vers le nord jusqu'au boulevard Rochette;
  - prolonger l'avenue Saint-David vers l'est jusqu'à la rue Seigneuriale;
  - prolonger l'avenue Industrielle vers le nord jusqu'à l'avenue des Affaires;

- Améliorer le fonctionnement et la sécurité du réseau routier par le réaménagement des intersections suivantes :
  - avenue Chauveau/boulevard de l'Ormière/boulevard de l'Auvergne;
  - avenue Saint-David/rue Clémenceau, accès à l'autoroute Félix-Leclerc;
  - rue du Marais, accès à l'autoroute Félix-Leclerc / rue des Replats, accès à l'autoroute Félix-Leclerc;
  - Boulevard du Loiret / 80e Rue Est et avenue du Bourg-Royal / 80e Rue Est.
- Retirer les infrastructures inutiles en faveur d'une requalification urbaine :
  - Éliminer les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency aboutissant au mur de la falaise pour permettre le redéveloppement des terrains bordant le secteur à des fins résidentielles.

Les projets d'Intervention dont le tracé reste à préciser.

Afin de désenclaver des secteurs d'emplois et de créer un réseau routier cohérent, des études d'opportunité et de faisabilité technique pourraient être effectuées pour l'aménagement de nouveaux liens routiers aux endroits suivants :

- Prolonger le boulevard Jean-Talon Ouest, qui finit en cul-de-sac, jusqu'au boulevard Saint-Joseph, en passant au nord du site d'extraction et en contournant les installations hydroélectriques par le sud, afin de créer un lien est-ouest.
- Aménager un nouveau lien routier entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard Wilfrid-Hamel dans l'axe de l'avenue Nérée-Tremblay, afin de créer un nouveau lien entre la basse-ville et la haute-ville à l'ouest de l'avenue Saint-Sacrement.
- Prolonger la rue Montolieu entre le boulevard Valcartier et la 1re Avenue, dans la partie nord du territoire, à un endroit qui reste à déterminer, afin de créer un lien continu entre l'autoroute Henri-IV et l'autoroute Laurentienne.
- Prolonger le boulevard François-de-Laval vers le nord entre l'avenue Royale et l'autoroute Félix-Leclerc, en lien avec le réalignement de l'avenue Saint-David
- Prolonger le boulevard du Loiret au nord du chemin de Château-Bigot.

6.6.2 Le réseau de transport en commun

La carte numéro 15 illustre les projets d'intervention relatifs au réseau de transport en commun. Ces projets sont plus amplement décrits ci-après.

L'implantation d'un réseau structurant de transport collectif

- Renforcer les deux lignes Métrobus actuelles par l'utilisation d'autobus articulés, par la réfection de la chaussée, par l'ajout de mesures préférentielles et par l'amélioration des zones d'attente;
- Implanter de nouvelles lignes Métrobus dans les axes suivants :
  - Axe sud-est reliant le terminus Beauport à la station Belvédère via le boulevard Wilfrid-Hamel;
  - Axe nord-sud reliant le centre de Loretteville au centre de Sainte-Foy;
  - Axe est-ouest reliant le terminus Beauport au terminus Les Saules via le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est.
- Implanter un tramway de nouvelle génération, c'est-à-dire de type léger sur rails, sur une voie qui lui est réservée, dans les axes du Métrobus actuel;
- Mettre en œuvre le plan de gestion intégrée des déplacements dans le Vieux-Québec comprenant notamment la mise en place de minibus écologiques;
- Créer un lien rapide en transport collectif, de type Métrobus ou autre, entre la rive nord et la rive sud.

- Développer un réseau intermédiaire de transport en commun qui assurera une desserte fiable et directe des quartiers en empruntant les artères et les voies collectrices et facilitera le rabattement des autobus sur le réseau Métrobus.

L'accélération du passage et de la fiabilité des autobus dans les principaux corridors routiers

- Instaurer des voies réservées au transport en commun et au covoiturage le long des corridors suivants :
  - corridor de l'autoroute du Vallon, entre le boulevard Lebourgneuf et le boulevard Laurier;
  - corridor de l'autoroute Laurentienne, au sud de la 80e Rue;
  - corridor de l'autoroute Charest, à l'est de l'autoroute du Vallon.
- Améliorer les parcs de stationnement incitatifs existants et en aménager de nouveaux attrayants et facilement accessibles aux extrémités du réseau structurant et des voies réservées aux endroits suivants :
  - Axe Dufferin-Montmorency, jonction avec l'autoroute Félix-Leclerc;
  - Terminus du Zoo, secteur de la rue de la Faune;
  - Axe Laurentienne, secteur de la 80e Rue;
  - Axe du Vallon, secteur des Galeries de la Capitale;
  - Terminus Caron-Racine, futur Métrobus;
  - Station de Marly, près du boulevard Pie-XII.

L'amélioration des conditions d'attente aux arrêts d'autobus

- Améliorer le confort des lieux d'attente de l'ensemble des stations Métrobus et, en priorité, aux sites de correspondance majeurs situés aux endroits suivants :
  - Station de Marly;
  - Station Roland-Beaudin, gare d'autocars de Sainte-Foy;
  - Station Place Laurier;
  - Station Belvédère;
  - Station D'Youville, avenue Honoré-Mercier/rue Saint-Jean;
  - Station Place Jacques-Cartier;
  - Station 18e Rue, angle 18e Rue et 1re Avenue;
  - Station 41e Rue ou 46e Rue, angle de la 1re Avenue ;
  - Terminus du Zoo;
  - Galeries de la Capitale;
  - Cégep de Sainte-Foy, angle chemin Sainte-Foy et autoroute du Vallon;
  - Terminus du futur Métrobus nord-sud, rue Racine;
  - Station de la Cimenterie.

6.7 Les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme ou de plans d'aménagement d'ensemble

6.7.1 Les programmes particuliers d'urbanisme

Certaines parties du territoire de la ville nécessitent une planification plus détaillée afin d'orienter de manière spécifique les actions à venir. Dans de tels cas, l'utilisation de programmes particuliers d'urbanisme s'avère appropriée.

La carte numéro 18 illustre les aires d'aménagement pouvant faire l'objet d'un programme particulier d'urbanisme.

6.7.2 Les plans d'aménagement d'ensemble

La Ville n'a pas encore arrêté ses choix relativement à l'affectation du sol pour certaines parties de son territoire pour lesquelles elle ne veut pas intervenir à la pièce, préférant procéder à une planification d'ensemble. Dans ces cas, l'utilisation de plans d'aménagement d'ensemble est appropriée. Dans une aire susceptible de faire l'objet d'un plan d'aménagement du sol en vertu du présent plan, la réglementation d'urbanisme peut prescrire un usage différent et plus restrictif, tel un usage agricole, de ceux prescrits dans une aire de grande affectation du sol délimitée à la carte 10, ou une densité d'occupation du sol inférieure à une densité prescrite aux cartes 11, 12 et 13 du plan des densités d'occupation du sol, et ce, afin de limiter le développement dans cette aire et de ne pas compromettre cette planification jusqu'à l'approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble et son intégration à la réglementation d'urbanisme.

La carte numéro 19 illustre les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de plans d'aménagement d'ensemble conformément aux articles 145.9 à 145.14 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Cinq différentes catégories de secteurs y sont identifiés en raison de leurs spécificités soit :

Les secteurs de développement différé

Ces secteurs correspondent aux terrains vacants présentant les plus grandes contraintes de développement.

Les secteurs de développement

Ces secteurs, dont le développement permettrait une consolidation du territoire, présentent des opportunités intéressantes de développement, bien que celui-ci ne sera pas nécessairement réalisé à court terme. Certains d'entre eux ont déjà fait l'objet de réflexions quant à leur occupation et leur développement futur.

Les secteurs institutionnels en mutation

Ces secteurs concernent des grandes propriétés institutionnelles dont la vocation est susceptible de changer pour différentes raisons.

Les secteurs de réhabilitation ou de réaffectation

Ces secteurs présentent des enjeux particuliers associés aux impacts d'une occupation antérieure ou encore, à ceux découlant d'une occupation particulière projetée. Ces secteurs sont les suivants :

- le secteur de la carrière de Beauport
- le secteur de l'Hêtrière
- le secteur localisé à l'ouest de l'autoroute Laurentienne, entre la rue de la Faune et la ligne de transport d'énergie de 315 Kilovolts

Les secteurs d'intérêt récréotouristique

Ces secteurs d'intérêt récréotouristique, localisés en milieu forestier exempts d'urbanisation, sont visés en raison de leurs caractéristiques naturelles ou de la proximité d'équipements récréatifs majeurs, recelant un intérêt particulier à des fins récréotouristiques.

(R.V.Q. 1422, art. 6)

6.8 La limite maximale d'urbanisation

La délimitation de la limite maximale d'urbanisation constitue l'outil privilégié afin de mettre en œuvre une des principales orientations d'aménagement, soit le renforcement de la structure urbaine et la consolidation du territoire. Cette limite maximale détermine la frontière ultime où la Ville exige que tout développement urbain soit pourvu des services d'aqueduc et d'égout. À l'inverse, toute construction à caractère urbain autorisée au-delà de cette frontière doit respecter la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., chapitre Q-2).

6.9 Le document complémentaire

Le document complémentaire introduit une série d'interventions qui établissent des normes ou des critères à respecter et qui doivent être intégrées à la réglementation adoptée en vertu de l'article 115 de la charte.

Ces interventions concernent les éléments les suivants :

1. l'affectation et le lotissement dans les fortes pentes et leurs abords inférieur et supérieur;
2. les secteurs karstiques;
3. les abords d'un aéroport;
4. les abords de cour de triage;
5. les abords de voie ferrée;
6. les abords de site d'enfouissement, de site où s'opère l'incinération de matières résiduelles ou de déchets médicaux et de site de compostage de matières putrescibles et de résidus verts;
7. les abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique;
8. les abords de site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes;
9. les abords de site d'extraction de matières minérales;
10. les abords d'une station d'épuration des eaux usées;
11. les abords de site de dépôts à neige;
12. les conditions d'abattage d'arbres;
13. la protection et la mise en valeur des propriétés des communautés religieuses dans le cadre de projets de conversion, de transformation ou de recyclage;
14. les normes de lotissement en cas d'absence d'aqueduc et d'égout;
15. les abords supérieurs de forte pente dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery.

Lorsque la Ville intervient à l'égard des fortes pentes et de leurs abords et des zones karstiques, celle-ci le fait avec l'objectif d'assurer la sécurité des biens et des personnes. D'une façon plus précise, la Ville tente de restreindre la vulnérabilité des secteurs présentant des risques pour la sécurité publique.

Lorsque la Ville intervient à l'égard de milieux caractérisés par des contraintes dites anthropiques, celle-ci le fait compte tenu de la proximité d'un lieu, de la présence d'un immeuble ou de l'exercice d'une activité, de telle sorte que l'occupation du sol est soumise à des limitations pour des raisons de sécurité, de santé publique ou de bien-être général.

Enfin, la Ville poursuit des objectifs de protection environnementale lorsqu'elle établit des superficies et des dimensions minimales pour des terrains non desservis ou partiellement desservis par les services d'aqueduc et d'égout. En agissant de la sorte, la Ville fait preuve de prudence par rapport aux risques éventuels de contamination des eaux souterraines et des plans d'eau.

1. L'affectation et le lotissement dans les fortes pentes et leurs abords inférieurs et supérieurs

L'affectation du sol, sur les terrains situés dans les fortes pentes ou les abords de pentes identifiées à la carte 20, est assujettie aux prohibitions suivantes :

- un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés sur une hauteur d'au moins 5 mètres ne peut pas être affecté à l'implantation d'un bâtiment principal et ne peut pas faire l'objet de travaux de remblai et de déblai;
- une bande de terrain d'une profondeur d'au moins 2 fois la hauteur de la forte pente calculée à partir de la ligne de crête du talus, sans que cette profondeur ne dépasse 20 mètres de profondeur ne peut pas être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai;

- une bande de terrain d'une profondeur d'au moins la moitié de la hauteur de la forte pente calculée à partir de la base du talus de la forte pente, sans que cette profondeur ne dépasse 10 mètres, ne peut pas être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai.

À l'exception des travaux de déblais et de remblais, les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas les terrains et abords de terrains de fortes pentes construits au plus tard le 1er avril 1986 conformément à la réglementation en vigueur et disposant à cette date des services d'aqueduc et d'égout. Finalement, ces prohibitions ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

Sur ces mêmes terrains, les opérations cadastrales suivantes sont prohibées :

- celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés sur une hauteur d'au moins 5 mètres;
- celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'une profondeur d'au moins 2 fois la hauteur de la forte pente calculée à partir de la ligne de crête du talus, sans que cette profondeur ne dépasse 20 mètres;
- celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'une profondeur d'au moins la moitié de la hauteur de la forte pente calculée à partir de la base du talus de la forte pente, sans que cette profondeur ne dépasse 10 mètres;
- celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure de 14 degrés sur une hauteur d'au moins 5 mètres ou avec une bande de terrain d'une profondeur d'au moins 2 fois la hauteur de la forte pente calculée à partir de la ligne de crête du talus, sans que cette profondeur ne dépasse 20 mètres ou avec une bande de terrain d'au moins la moitié de la hauteur de la forte pente calculée à partir de la base du talus de la forte pente, sans que cette profondeur ne dépasse 10 mètres.

Les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

Les prohibitions concernant l'affectation du sol et les opérations cadastrales énumérées précédemment, relatives à la bande de terrain de dix mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente, ne s'appliquent pas sur les lots 1 212 391, 1 212,306, 1 315 186, 1 212 305, 1 212 314, 1 212 734, 1 213 142, 1 213 000, 1 213 676, 1 213 684, 1 213 562, 1 213 621, 1 213 622, 1 213 677, 1 213 685, 1 213 686, 1 215 339, 1 314 663, 1 477 041, 1 477 042 et 1 477 044 du cadastre du Québec lorsque les documents suivants sont déposés à la ville préalablement à la réalisation d'un projet :

- Un plan réalisé par un arpenteur-géomètre illustrant la zone de forte pente, supérieure à 14 degrés et les limites de la bande de terrain de 10 mètres de profondeur, calculée à partir de la ligne du pied du talus;
- Une expertise réalisée par un ingénieur membre de l'Ordre des ingénieurs du Québec certifiant la possibilité d'ériger une construction dans la bande de terrain de 10 mètres tout en assurant la stabilité de la forte pente et la sécurité des occupants situés au pied de cette forte pente et établissant les mesures nécessaires pour assurer cette protection;
- Un plan d'aménagement forestier accompagné d'un programme de gestion sanitaire de la forte pente à réaliser sur le terrain situé dans une forte pente.

2. Les secteurs karstiques

Dans les secteurs karstiques identifiés à la carte 20, toute forme d'entreposage souterrain d'hydrocarbures et de gaz inflammable dans le secteur identifié zone à risque est prohibée. Cette zone correspond à une bande de terrains de 50 mètres située de part et d'autre des vides souterrains connus ou appréhendés.

3. Les abords d'un aéroport

L'affectation du sol aux abords d'un aéroport ou d'un usage relié à la grande affectation RIUP-1 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un aéroport et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un aéroport et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale).

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

4. Les abords d'une cour de triage

L'affectation du sol aux abords d'une cour de triage identifiée à la carte 22, est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une cour de triage et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au point suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une cour de triage et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

5. Les abords d'une voie ferrée

L'affectation du sol aux abords d'une voie ferrée identifiée à la carte 22, est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 15 mètres de profondeur calculée à partir de l'assiette de la voie ferrée, le sol doit être laissé libre de toute construction résidentielle;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 30 mètres de profondeur calculée à partir de l'assiette de la voie ferrée, le sol doit être laissé libre de toute construction résidentielle équivalente à une densité nette de plus de 25 logements à l'hectare.

Ces dispositions ne s'appliquent pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

6. Les abords de site d'enfouissement, de site où s'opère l'incinération de matières résiduelles ou de déchets biomédicaux et de site de compostage de matières putrescibles et de résidus verts

L'affectation du sol aux abords d'un tel site ou d'un usage relié à la grande affectation RIUP-3 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'enfouissement, d'un site d'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux et d'un site de compostage de matières putrescibles et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'enfouissement, un site d'incinération de matières résiduelles et de déchets biomédicaux et un site de compostage de matières putrescibles et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

7. Les abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique

L'affectation du sol aux abords d'un poste majeur de transformation d'énergie électrique identifié à la carte 22 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un poste majeur de transformation d'énergie électrique et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un poste majeur de transformation d'énergie électrique et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

8. Les abords de site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes

L'affectation du sol aux abords d'un tel site ou d'un usage relié à la grande aire d'affectation I-3 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait au site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait au site où s'opèrent des activités commerciales et industrielles à fortes contraintes et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

9. Les abords de sites d'extraction de matières minérales

L'affectation du sol aux abords de site d'extraction de matières minérale reliée à la grande affectation Industrie (I-4) est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'extraction de matières minérales et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site d'extraction de matières minérales et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

10. Les abords d'une station d'épuration des eaux usées

L'affectation du sol aux abords d'une station d'épuration reliée à la grande affectation RIUP-2 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une station d'épuration des eaux usées et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à une station d'épuration des eaux usées et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

11. Les abords de sites de dépôt à neige

L'affectation du sol aux abords d'un site de dépôt à neige relié à la grande affectation RIUP-4 est assujettie aux contraintes suivantes :

- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site de dépôt à neige et les constructions ou les usages ayant trait à une affectation du sol autre que celles énumérées au paragraphe suivant;
- à l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 100 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un site de dépôt à neige et les constructions ou les usages ayant trait aux affectations du sol Habitation, Publique, institutionnelle et communautaire (à vocation régionale et locale) et Administration et service.

Cette disposition ne s'applique pas à une partie du territoire où les services d'aqueduc et d'égout sont établis sur rue à la date d'adoption du PDAD.

12. Les conditions d'abattage d'arbres

L'abattage d'arbres est assujetti aux contraintes suivantes :

- l'arbre est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou une maladie pour laquelle les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres sains du voisinage;
- l'arbre constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilité publique ;
- l'arbre constitue, lorsqu'il est démontré qu'il n'existe pas de solution alternative, un obstacle à un projet de construction autorisé par la Ville;
- l'arbre représente une nuisance pour la croissance et le bien-être des arbres voisins de meilleure qualité;
- dans les arrondissements La Cité, Limoilou et Laurentien, l'arbre se situe en cour arrière et que, suite à l'abattage, on retrouve à cet endroit au moins un arbre de diamètre égal ou supérieure à 10 centimètres, mesuré au diamètre à la hauteur de la poitrine (DHP), soit à 1,3 mètre du sol, pour une cour de 200 mètres carrés et au moins un arbre additionnel pour chaque tranche supplémentaire de 100 mètres carrés de superficie.

12.1 Les conditions d'abattage d'arbre applicables à un boisé ou une forêt situés dans une bande riveraine

Dans une bande riveraine d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau identifié à la carte 21 et située en zone agricole permanente, un arbre ou arbuste ne peut être abattu que dans les circonstances suivantes :

- l'arbre ou l'arbuste est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou par une maladie pour lequel les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres sains du voisinage;
- l'arbre ou l'arbuste constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilité publique;
- l'arbre ou l'arbuste constitue, lorsque démontré qu'il n'existe pas de solution alternative, un obstacle à la réalisation d'un projet de construction ou d'un ouvrage autorisé par la Ville;
- lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 %, l'abattage est nécessaire à l'aménagement, sur un même terrain, d'une seule ouverture d'une largeur équivalent à 10 % de la largeur du terrain, sans dépasser un maximum de 5 mètres, requise pour donner accès au plan d'eau ou à un cours d'eau. Ceci s'applique seulement si aucune ouverture n'est déjà présente sur une même propriété foncière;
- lorsque la pente de la rive est égale ou supérieure à 30 %, l'émondage des arbres situés dans le haut du talus sur une largeur maximale de 5 mètres. L'abattage nécessaire à l'aménagement d'un escalier ou d'un sentier donnant accès au plan d'eau, de 3 mètres de largueur maximale, peut également être aménagé;
- l'abattage nécessaire à l'aménagement ou l'entretien d'un chemin forestier ou agricole assurant la traverse d'un cours d'eau. La largeur maximale du chemin forestier ou agricole est de 10 mètres. L'aménagement doit comprendre un pont ou ponceau assurant la libre circulation des eaux en tout temps;
- tout abattage d'arbre doit être réalisé de manière à éviter que l'arbre abattu tombe dans le plan d'eau;
- l'utilisation de machinerie de plus d'une demi-tonne est interdite dans la bande riveraine;
- il est interdit d'utiliser les bandes riveraines ou le littoral d'un plan d'eau comme aire d'empilement, d'ébranchage et de tronçonnage des arbres abattus ou d'y jeter ou laisser des débris de coupe;
- l'abattage doit être effectué de façon à conserver toute végétation herbacée existante ou régénération préétablie;
- l'aménagement d'une traverse d'un plan d'eau doit se faire à angle droit par rapport à ce dernier et grâce à l'installation de ponceaux ou de ponts assurant la libre circulation de l'eau en toutes circonstances, sauf dans le cas du passage à gué d'animaux.

12.2 Les conditions d'abattage applicables à un boisé ou une forêt non visés aux paragraphes 12 et 12.1

12.2.1 Abattage dans les cas de l'exploitation d'un boisé ou d'une forêt

Là où est autorisé le prélèvement de matières ligneuses dans un boisé ou une forêt, l'abattage d'arbres est, sous réserve des conditions d'abattage des arbres dans une bande riveraine, assujetti aux contraintes suivantes :

- incluant celui requis à l'occasion de l'aménagement de sentiers, de chemins forestiers, d'ouvrages ou de travaux ayant fait l'objet d'un permis, il ne peut y avoir de déboisement que par période de 15 ans ou de prélèvement de plus de 30 % de la superficie boisée d'une propriété foncière par période de 15 ans;
- chaque superficie déboisée ne peut excéder une surface maximale de 1 600 mètres carrés;

- une superficie déboisée doit toujours, sur une même propriété foncière, être espacée d'au moins 40 mètres d'une autre superficie déboisée.

Ce qui est prévu à l'alinéa qui précède ne s'applique pas cependant dans les cas suivants:

- l'abattage d'arbres endommagés par le feu;
- l'abattage d'arbres dans un chablis;
- l'abattage d'arbres effectué dans un peuplement affecté par une épidémie d'insectes ou une maladie ou effectué pour éviter la propagation de cette épidémie et/ou de diminuer la vulnérabilité du peuplement à la maladie ou aux insectes;
- l'abattage d'arbres morts, mourants ou détériorés avant que leur bois ne devienne sans valeur.
- la coupe de conversion : dans ce cas, l'opération doit être suivie, à l'intérieur d'un délai de 2 ans, d'une préparation de terrain et d'un reboisement en accord avec les caractéristiques écologiques et édaphiques du site, quant au choix de l'essence;
- la coupe forestière de régénération ou de succession : dans ces cas, les méthodes de coupes utilisées devront favoriser la régénération de la surface déboisée et assurer la protection de la régénération préétablie. Dans le cas d'une coupe de régénération dans un peuplement à maturité, le déboisement ne peut excéder 30 % de la superficie boisée de la propriété foncière par période de 15 ans. En aucun cas les parterres de coupes ne peuvent excéder 1,6 hectare (16 000 mètres carrés). Ils doivent, de plus rester distancés d'un minimum de 40 mètres entre eux.

La Ville peut exiger qu'un inventaire forestier soit effectué avant et après la coupe d'arbres, qu'un responsable de la coupe soit identifié, qu'un plan localisant les parterres de coupe soit fourni, que le terrain et le peuplement concernés soient décrits, qu'un traitement sylvicole soit prévu et que les bénéfices attendus soient indiqués.

12.2.2 Restrictions relatives à la création de nouvelles superficies agricoles situées en zone agricole permanente

La coupe intensive destinée à créer de nouvelles superficies agricoles à l'intérieur de la zone agricole permanente à même une propriété totalement ou partiellement sous couvert forestier est prohibée, sauf dans la mesure des dispositions énumérées aux paragraphes 14.1 et 14.2.1. Les superficies de friche herbacée ou de friche arbustive ne sont pas considérées comme des propriétés sous couvert forestier.

12.2.3 Disposition particulière aux zones de fortes pentes situées à l'intérieur de la zone agricole permanente

Dans tous les cas de coupe intensive, incluant les coupes à des fins de création de nouvelles superficies agricoles, sur une forte pente supérieure à 14 degrés ou à 25% identifiée à la carte 20 et disposant d'une hauteur minimale de 10 mètres, ce sont les dispositions énumérées au paragraphe 14.1 qui s'appliquent.

12.2.4 Disposition particulière aux zones de fortes pentes situées hors de la zone agricole permanente

Dans une forte pente supérieure à 14 degrés à 25% identifiée à la carte 20, un arbre et un arbuste ne peut être abattu que dans les circonstances suivantes :

- l'arbre ou l'arbuste est mort, dangereux, dépérissant ou infecté par un insecte ou par une maladie pour lequel les mesures de contrôle habituelles ne peuvent être appliquées. L'abattage est la seule pratique recommandable pour éviter la transmission du problème aux arbres du voisinage;
- l'arbre ou l'arbuste constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilités publiques.

12.2.5 Disposition particulière aux milieux humides localisés en zone agricole permanente

Dans tout milieu humide identifié à la carte 20, toute coupe d'arbre est assujettie aux dispositions du sous-paragraphe 14.1.

12.2.6 Protection des érablières localisées en zone agricole permanente

La coupe intensive, incluant la coupe d'arbres à des fins de création de nouvelles superficies agricoles, est prohibée à l'intérieur des érablières identifiées à la carte 20.

Autour de ces érablières, une bande boisée de conservation de 20 mètres de largeur minimale doit être conservée. À l'intérieur de la bande boisée à conserver, seules les coupes d'assainissement sont autorisées.

Est par ailleurs autorisée dans ces érablières la coupe d'érables à des fins de récolte et pour l'aménagement des chemins forestiers nécessaires, dans la mesure où les conditions minimales suivantes sont respectées :

- une autorisation de la CPTAQ permettant la coupe;
- la conservation d'une surface terrière résiduelle après intervention d'un minimum de 20 mètres carrés à l'hectare;
- le prélèvement d'un maximum de 28 % de la surface terrière sur une période de 15 ans, incluant l'aire des sentiers de débardage et de débusquage;
- la réalisation d'inventaires avant et après l'intervention et ce, en respectant une probabilité de 95 % avec 90 % de précision;
- en outre, dans le cas des érablières présentant une possibilité immédiate d'au moins 180 entailles à l'hectare, le maintien d'une possibilité d'un minimum de 180 entailles à l'hectare après l'intervention, de même que la conservation, s'il en est, d'une composition d'au moins 10 % des essences compagnes réparties en nombre de tiges et comprenant le pin blanc, la pruche et les autres feuillus tolérants.

12.2.7 Équipements et infrastructures de communication, transport d'énergie, gazoduc et voies de circulation publiques et ferroviaires

Les dispositions relatives aux coupes forestières ne s'appliquent pas en cas de construction, reconstruction, aménagement ou réaménagement d'équipements et infrastructures de communication, de transport d'énergie, de gazoduc et de voies de circulation publiques et ferroviaires. Toutefois, lors d'une construction, on doit veiller à ne couper que lorsque est applicable le minimum de couvert forestier.

13. La protection et la mise en valeur des propriétés des communautés religieuses dans le cadre de projets de conversion, de transformation ou de recyclage

Les projets de conversion, de transformation et de recyclage d'immeubles conventuels visés par la grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC) doivent respecter les critères d'aménagement suivants :

- le respect de l'intégrité et du caractère monumental des grandes propriétés par l'interdiction de construction dans les marges de recul afin de conserver une vue sur la façade à partir de la voie publique;
- le respect du caractère patrimonial et l'intégration harmonieuse, le cas échéant, des nouvelles constructions;
- la protection intégrale du bâtiment principal et des bâtiments secondaires jugés d'intérêts;
- la protection des boisés, de la topographie et des milieux naturels;

- la protection des percées visuelles sur les bâtiments conventuels principaux ou tout autre élément ou point de vue d'intérêt et l'analyse des impacts visuels associés à tout nouveau projet de construction sur ces propriétés;
- la protection des percées visuelles sur les bâtiments conventuels principaux ou tout autre élément ou point de vue d'intérêt;
- le maintien ou la création d'espaces publics collectifs;
- le respect des caractéristiques qui distinguent l'évolution de la trame urbaine du secteur;
- la prise en compte des densités, des typologies de bâti et des usages existants dans le voisinage immédiat;
- la protection des caractéristiques particulières de l'aménagement existant sur la propriété, exemples : allées d'accès;
- la préférence au recyclage et à l'agrandissement des bâtiments existants plutôt qu'au lotissement des propriétés;
- la préférence à la conservation d'un usage public non menacé, tel que les bâtiments dédiés à l'enseignement;
- le respect et la protection des espaces boisés d'intérêts.

14. Les normes de lotissement en cas d'absence d'aqueduc et d'égout

L'établissement de normes de superficies minimales applicables aux lots non ou partiellement desservis par un service d'aqueduc et d'égout sanitaire constitue l'une des principales mesures que la Ville entend privilégier afin de renforcer la protection de l'environnement et de restreindre le développement d'usages à caractères urbains hors des limites maximales d'urbanisation.

14.1 Lots non desservis

Dans le cas d'un terrain non desservi par un système d'aqueduc et d'égout sanitaire, les lots pour les fins d'une construction projetée ayant trait aux usages résidentiels, commercial et d'administration et services ne peuvent être autorisés à moins d'avoir :

- une superficie minimale de terrain de 3 000 mètres carrés;
- une largeur minimale de terrain de 50 mètres.

Lorsque ces lots sont situés à l'intérieur d'un corridor de 100 mètres d'un cours d'eau ou de 300 mètres d'un lac, les dimensions minimales applicables à ces lots sont les suivantes :

- une superficie minimale de terrain de 4000 mètres carrés;
- une largeur minimale de terrain de 50 mètres.

Tableau 9 : Superficies et dimensions minimales de terrain applicables

	Lots non desservis	**Lots partiellement desservis**
À l'intérieur d'un corridor riverain	4 000 mètres carrés 50 mètres de largeur	2 000 mètres carrés 30 mètres de largeur
À l'extérieur d'un corridor riverain	3 000 mètres carrés 50 mètres de largeur	1 500 mètres carrés 25 mètres de largeur

14.2 Lots partiellement desservis

Dans le cas d'un terrain partiellement desservi soit par un système d'aqueduc, soit par un service d'égout sanitaire, les lots pour les fins d'une construction projetée ayant trait aux usages résidentiels, commercial et d'administration et services ne peuvent être autorisés à moins d'avoir :

- une superficie minimale de terrain de 1 500 mètres carrés;
- une largeur minimale de terrain de 25 mètres.

Lorsque ces lots sont situés soit à l'intérieur d'un corridor de 100 mètres d'un cours d'eau ou de 300 mètres d'un lac, les dimensions minimales applicables à ces lots sont les suivantes :

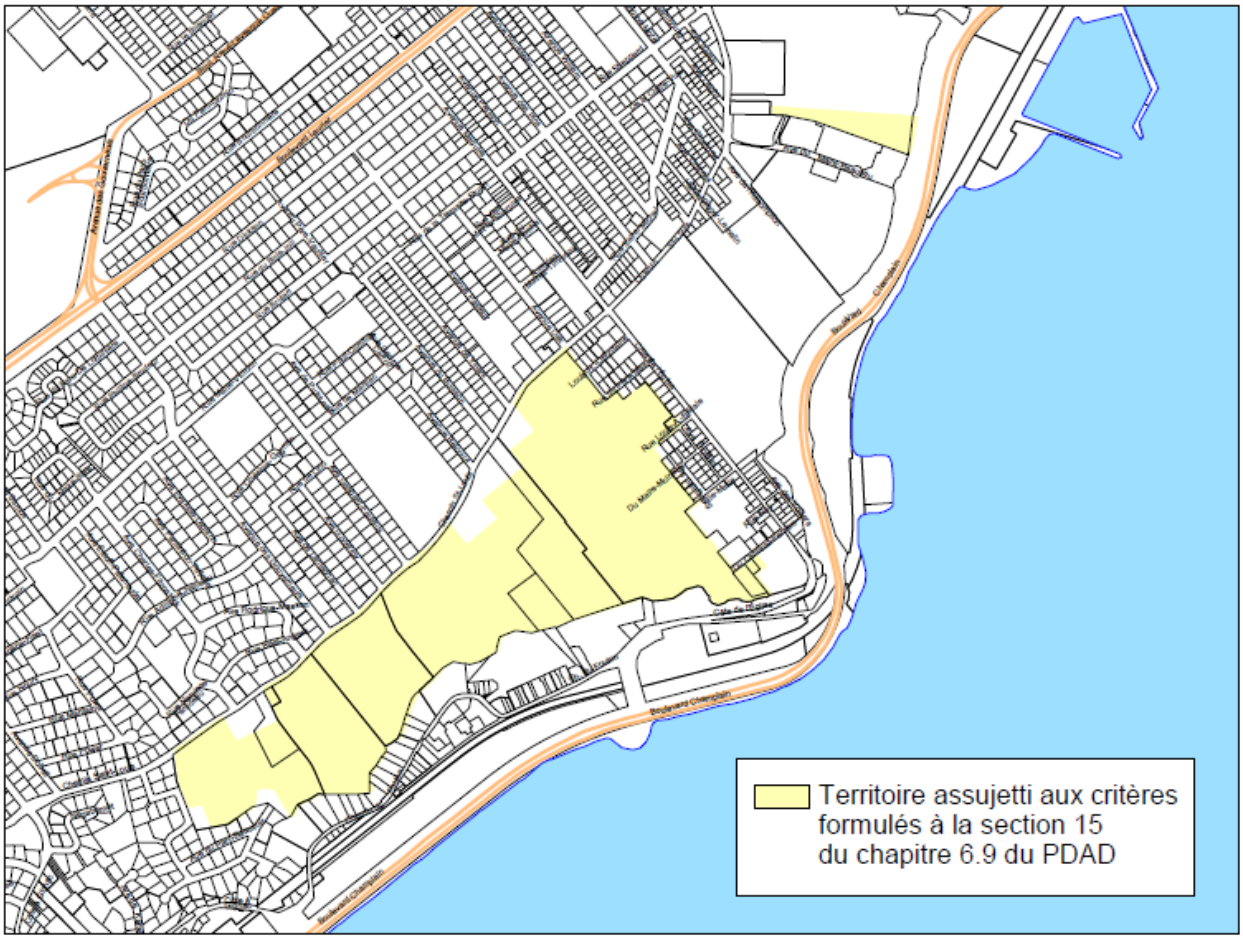
- une superficie minimale de terrain de 2 000 mètres carrés;
- une largeur minimale de terrain de 30 mètres.

15. Les abords supérieurs de fortes pentes dans l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

En vue d'assurer la permanence aux dispositions normatives applicables depuis de nombreuses années aux abords supérieurs de fortes pentes localisées sur le territoire de l'ancienne Ville de Sillery, la Ville introduit au document complémentaire des critères d'aménagement à respecter lors de construction, d'ouvrages ou d'implantation de bâtiment.

Ainsi, lors de travaux de construction ou d'implantation de bâtiments aux abords de fortes pentes identifiées spécifiquement à la carte 23, tout bâtiment principal et tout espace de stationnement de véhicules automobiles doivent être distant respectivement d'au moins 50 mètres et d'au moins 30 mètres de la ligne d'arpentage définissant la cime de la falaise.

(Carte 23)


Territoire assujetti aux critères
formulés à la section 15
du chapitre 6.9 du PDAD

Annexe A
Les arrondissements

ANNEXE A : LES ARRONDISSEMENTS

L'annexe A du PDAD présente un plan synthèse des constats et enjeux propres à chacun des arrondissements de la Ville de Québec. Ces plans synthèse sont la compilation des éléments apparaissant les plus significatifs pour chacun de ces territoires, parmi les différentes informations représentées aux cartes 1 à 10 du PDAD.

Ces plans d'arrondissements sont accompagnés d'une liste sommaire, mais non exhaustive, des actions que la Ville entend réaliser à court ou moyen terme sur le territoire de chacun des arrondissements.

A-1 Arrondissement de La Cité

A-1.1 Plan synthèse

(voir carte 25)

A-1.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Cité

- Compléter le développement dans les secteurs présentant un fort potentiel, notamment le long des grands axes urbains
- Compléter la mise en valeur de la colline Parlementaire
- Réhabiliter et développer le secteur de la Pointe aux Lièvres à des fins résidentielles et récréatives
- Renforcer le dynamisme commercial des rues Saint-Joseph, Saint-Jean et Saint-Vallier Ouest
- Poursuivre la consolidation du centre-ville de manière à en faire un milieu de vie habité et animé en assurant une saine cohabitation entre les différentes fonctions urbaines
- Améliorer les liens entre les trois secteurs du centre-ville notamment en réaménageant la jonction entre le quartier Saint-Roch et le Vieux-Québec
- Revaloriser les rues Dorchester et de la Couronne
- Établir les règles propices à la protection ou à un éventuel développement des propriétés conventuelles
- Faire du transport en commun un moteur de consolidation du centre-ville
- Protéger et mettre en valeur le Vieux-Québec et les quartiers anciens
- Compléter la mise en valeur du littoral et réaménager le Bassin Louise tout en assurant un développement harmonieux des activités industrielles et récréatives du port de Québec
- Poursuivre les travaux d'assainissement, de renaturalisation et de mise en valeur de la rivière Saint-Charles
- Retisser les liens avec Limoilou en transformant une portion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

A-2- Arrondissement des Rivières

A-2.1 Plan synthèse

(voir carte 26)

A-2.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement des Rivières

- Désenclaver les quartiers par l'ajout de liens et passages piétonniers et cyclables sécuritaires, en améliorant les cheminements piétonniers existants
- Consolider le centre majeur d'activités de Lebourgneuf et accroître la densité résidentielle au pourtour de celui-ci
- Accorder une attention particulière à la consolidation et à la mise en valeur de l'axe Pierre-Bertrand.
- Aménager le boulevard urbain du Vallon et compléter le maillage de rues au cœur de l'arrondissement
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Compléter le développement résidentiel des quartiers Neufchâtel-est-Lebourgneuf (secteurs Chauveau et des Méandres) et Duberger (secteur du Domaine) selon les principes des collectivités viables
- Mettre en place deux nouveaux parcours de Métrobus et développer un réseau de transport en commun intermédiaire afin de mieux desservir le centre de l'arrondissement
- Poursuivre la mise en valeur du parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger ainsi que des parcs Chauveau et de l'Escarpement
- Revaloriser des boulevards Wilfrid-Hamel, Père-Lelièvre, Pierre-Bertrand, Bastien et Saint-Joseph
- Soutenir la vitalité des artères commerciales et renforcer les noyaux de services locaux
- Optimiser le potentiel et le rayonnement des parcs industriels de l'arrondissement
- Évaluer les projets visant la création d'un axe est-ouest dans le quartier Duberger, le prolongement du boulevard Lebourgneuf vers l'ouest ainsi que le prolongement du boulevard Jean-Talon Ouest vers l'ouest
- Poursuivre les travaux d'assainissement de la rivière Saint-Charles

A-3- Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

A-3.1 Plan synthèse

(voir carte 27)

A-3.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

- Consolider le centre majeur d'activités de Sainte-Foy
- Revaloriser le secteur de l'entrée des ponts et doter l'axe Laurier-Duplessis d'un aménagement adapté à son rôle majeur d'entrée de ville
- Accroître l'offre résidentielle au pourtour du centre majeur d'activité, le long des principales artères de même que dans le secteur de la pointe de Sainte-Foy
- Assurer une meilleure intégration du Campus universitaire au milieu urbain et soutenir son rayonnement sur l'économie régionale
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Revaloriser la route de l'Église, le chemin Sainte-Foy, le chemin des Quatre-Bourgeois
- Mettre en valeur et améliorer l'accès au littoral, en réaménageant notamment l'axe Champlain
- Maintenir la vitalité des artères et des noyaux commerciaux de l'arrondissement
- Transformer en boulevard urbain l'axe Du Vallon au sud de l'avenue de la Terrasse
- Protéger et mettre en valeur les grands boisés urbains, la falaise, et le parc Aquarium
- Protéger et valoriser l’arrondissement historique de Sillery et les composantes d’intérêt patrimonial

A-4- Arrondissement de Charlesbourg

A-4.1 Plan synthèse

(voir carte 28)

A-4.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Charlesbourg

- Mettre à jour les orientations concernant l'aménagement et le développement du centre de l'arrondissement de Charlesbourg et planifier les interventions requises.
- Réaliser un exercice de planification détaillée permettant de mettre à jour les orientations concernant ce secteur et le doter d'un programme particulier d'urbanisme (PPU)
- Protéger et valoriser le Trait-Carré et les concentrations anciennes de Charlesbourg
- Revaloriser la 1re Avenue, la 80e Rue, les boulevards Henri-Bourassa et du Jardin et renforcer leur dynamisme commercial par une meilleure concentration des activités
- Améliorer les déplacements et la desserte en transport en commun dans l'axe est-ouest (parcours Métrobus)
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Compléter le développement du secteur de la Montagne de Roches
- Valoriser les activités agricoles et favoriser leur développement en harmonie avec le milieu urbain
- Valoriser, promouvoir et développer le potentiel récréotouristique du Jardin zoologique et de la Montagne des Ormes
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers

A-5- Arrondissement de Beauport

A-5.1 Plan synthèse

(voir carte 29)

A-5.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Beauport

- Requalifier, redynamiser et mettre en valeur l'axe Maizerets-Montmorency en portant une attention particulière à l'avenue d'Estimauville et au boulevard Sainte-Anne
- Développer un centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville et accroître l'offre et la densité résidentielle au pourtour de celui-ci
- Planifier le recyclage des sablières en fin d'exploitation ou en voie de l'être
- Revaloriser et dynamiser l'avenue Royale ainsi que les noyaux de services locaux, tels que le carrefour Rochette/Seigneuriale et le carrefour Rochette/Raymond
- Consolider la zone récréotouristique de la baie de Beauport en assurant le développement des activités du Port de Québec
- Protéger et mettre en valeur l'arrondissement historique et les autres concentrations anciennes de Beauport
- Revaloriser les quartiers résidentiels développés avant 1965
- Réhabiliter et développer le site de l'ancienne cimenterie à des fins majoritairement résidentielles
- Développer le réseau de transport en commun intermédiaire dans la portion nord de l'arrondissement
- Mettre en valeur le littoral, le parc de la Chute-Montmorency et la rivière Beauport
- Évaluer les projets de prolongation du boulevard François-de-Laval et de l’avenue Saint-David en direction nord
- Valoriser les activités agricoles et favoriser leur développement en harmonie avec le milieu urbain
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers

A-6 Arrondissement de Limoilou

A-6.1 Plan synthèse

(voir carte 30)

A-6.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Limoilou

- Requalifier, redynamiser et mettre en valeur la zone des Capucins-de la Canardière
- Développer un centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville et accroître l'offre et la densité résidentielle au pourtour de celui-ci.
- Renforcer le dynamisme commercial de la 3e Avenue
- Réaménager la portion nord de la 1re Avenue
- Consolider et redéfinir la vocation des parcs industriels de la Canardière et du Colisée
- Développer le potentiel du site d'Expo Cité et favoriser une meilleure intégration au quartier
- Poursuivre la mise en valeur de la rivière Saint-Charles, du Domaine Maizerets et de l'Arboretum
- Poursuivre les travaux d'assainissement et de renaturalisation de la rivière Saint-Charles ;
- Favoriser la construction de nouveaux logements via le recyclage des terrains contaminés et de bâtiments vétustes ou vacants
- Retisser les liens avec le centre-ville en transformant une portion de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain

A-7 Arrondissement de La Haute-Saint-Charles

A-7.1 Plan synthèse

(voir carte 31)

A-7.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles

- Revitaliser la rue Racine en mettant à profit les attraits culturels et récréatifs du secteur
- Mettre en valeur et développer le potentiel du parc linéaire de la rivière Saint-Charles et de la chute Kabir-Kouba
- Déployer un réseau de transport en commun intermédiaire sur le territoire de l'arrondissement
- Protéger le lac Saint-Charles à titre de principale source d'eau potable de la ville
- Protéger et mettre en valeur les secteurs forestiers
- Évaluer le projet d'axe routier est-ouest au nord de l'arrondissement
- Prévoir la requalification des sites d'extraction appelés à devenir vacants
- Favoriser l'arrimage entre le plan directeur de la Ville et le plan d'urbanisme de Wendake

A-8 Arrondissement Laurentien

A-8.1 Plan synthèse

(voir carte 32)

A-8.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement Laurentien

- Revitaliser le boulevard Wilfrid-Hamel ainsi que la rue Notre-Dame et renforcer les noyaux de services locaux
- Définir des orientations concernant l'aménagement et la mise en valeur du secteur du Vieux-Cap-Rouge et planifier les interventions requises
- Réhabiliter et développer le secteur Chaudière à des fins majoritairement résidentielles
- Déployer un réseau de transport en commun intermédiaire
- Harmoniser le développement des terrains de l'aéroport en accord avec les orientations de la Ville
- Protéger et mettre en valeur le littoral et le lac Saint-Augustin, en contrôlant les activités riveraines
- Consolider les aménagements des bases de plein-air de Sainte-Foy et de Val-Bélair
- Consolider les milieux construits et les milieux adjacents au centre de commerces et de services de Gaudarville
- Protéger et mettre en valeur les concentrations anciennes de l'arrondissement (noyaux anciens de Cap-Rouge et de Saint-Augustin, chemin du Roy et avenue Notre-Dame)
- Mettre en valeur et diversifier l'activité agricole du territoire en harmonie avec le milieu urbain adjacent
- Encadrer le redéveloppement et la mise en valeur des campus intercommunautaires de Saint-Augustin en préservant la qualité patrimoniale des bâtiments
- Évaluer le projet d'aménagement de la Montée Mendel

Annexe B
Programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire

ANNEXE B

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LA COLLINE PARLEMENTAIRE

1. CONTEXTE

Le secteur de la colline Parlementaire est au cœur des grands projets de réaménagement urbain de la décennie précédent le nouveau millénaire. Les efforts consentis par l'ensemble des partenaires publics et privés pour créer un paysage urbain prestigieux digne d'une capitale ont porté fruit. La Commission de la capitale nationale du Québec, en collaboration avec ses principaux partenaires que sont la Ville de Québec, l'Assemblée nationale, la Société immobilière du Québec, Parcs Canada, la Commission des champs de bataille nationaux et la Défense nationale du Canada a réussi le parti de donner à la colline Parlementaire une facture paysagère qui traduit dorénavant son statut emblématique de capitale. Les travaux colossaux de réaménagement des grandes voies d'accès, l'avenue Honoré-Mercier, la Grande Allée et le boulevard René-Lévesque, l'aménagement des parterres au pourtour et à la périphérie de l'Hôtel du Parlement ainsi que la mise en lumière des composantes symboliques de son tissu urbain ont été les catalyseurs de nouveaux projets d'architecture auxquels se sont ajoutés des projets d'amélioration sur le domaine privé.

Si la majeure partie des grands travaux d'infrastructures sont maintenant complétés, le parachèvement des projets de construction des espaces disponibles au développement reste à faire. La vitalité économique de Québec et la rareté accrue des terrains disponibles incitent la Ville de Québec à se donner des outils pour faire en sorte que le noyau institutionnel de son centre-ville puisse encore accueillir de nouveaux projets pour répondre aux objectifs de consolidation des milieux bâtis, inscrits dans son *Plan directeur d'aménagement et de développement.*

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur qui nécessite des interventions particulières et qui est soumis à des pressions de développement importantes. Il consiste en un outil réglementaire officiel à l'intérieur duquel la Ville peut, pour un secteur ciblé, préciser, mieux encadrer et harmoniser les interventions futures de développement, tant publiques que privées.

Présentant la vision d'aménagement de la colline Parlementaire et de ses principales voies d'accès, le *programme particulier d'urbanisme* constitue le document de planification pour assurer son parachèvement selon des principes reconnus et qui font généralement consensus avec le milieu. Cet exercice vise à garantir la gestion dynamique de son développement, la qualité de ses espaces publics et la préservation de ses acquis en tant que milieu de vie. La Ville de Québec invite donc les résidants, travailleurs et investisseurs, de concert avec ses grands partenaires publics, à partager ses orientations d'aménagement, en tenant compte des préoccupations d'ordre national relatives à la valorisation des milieux construits, à une meilleure gestion de l'urbanisation et à la réduction des impacts écologiques du développement urbain.

L'adoption du programme particulier d'urbanisme fait suite à la tenue, en 2009, d'un forum public au cours duquel la population, les groupes cibles, les investisseurs et autres participants ont pu transmettre aux autorités, leurs préoccupations à l'égard de l'aménagement et du développement de la colline Parlementaire. À la suite de cette consultation publique, trente-huit mémoires ont été déposés. Les conclusions de ce processus ont confirmé aux autorités municipales, l'adhésion générale des participants aux objectifs et pistes d'actions préliminaires énoncés.

Le PPU s'accompagne d'une stratégie d'intervention identifiant les projets souhaitables sur le domaine public sans préciser pour autant le détail des aménagements souhaités. L'échéancier de réalisation des projets sur le domaine public ou semi-public dépendra des crédits disponibles de la Ville, de ses grands partenaires et des propriétaires. Quant aux projets privés, la pression immobilière actuelle et la vitalité de l'économie font en sorte que plusieurs projets sont en cours de planification, d'où la nécessité d'établir une vision globale des aménagements et des gabarits souhaités à court terme. La stratégie d'intervention précise également les ajustements nécessaires à la réglementation d'urbanisme essentiels au respect des orientations de développement du PPU, de même que les paramètres devant guider toute

intervention dans les limites du secteur visé. À la suite de l'entrée en vigueur du PPU, la Ville procédera à la révision conséquente des règles d'urbanisme.

Portrait sommaire du territoire

Les caractéristiques urbaines propres à la colline Parlementaire diffèrent du tissu traditionnel des quartiers anciens qui lui sont contigus (carte 1). Sa forme urbaine, ses fonctions, l'historique de son développement et son positionnement dans la hiérarchie des grandes composantes territoriales de la ville de Québec évoquent ses particularités :

- ***une centralité*** *qui en fait un lieu de destination et de prédilection pour les activités culturelles et évènementielles nationales ;*
- ***une importante concentration des fonctions gouvernementales et administratives*** *(carte 2) qui lui confère une dynamique propre aux grandes capitales, notamment par la présence d'un lieu de pouvoir (c'est-à-dire l'Assemblée nationale) autour duquel gravitent des activités protocolaires et diverses fonctions administratives complémentaires ;*
- ***une concentration des activités régionales et nationales ainsi que des destinations touristiques*** *: Centre des congrès de Québec, parc des Champs-de-Bataille, Musée national des Beaux-arts du Québec, Grand Théâtre de Québec, etc. ;*
- ***une trame urbaine structurée par un réseau de grands boulevards,*** *offrant des opportunités uniques pour l'implantation d'équipements, d'institutions et de complexes d'habitation de typologies et de gabarits plus imposants que dans les quartiers limitrophes ;*
- ***une densification*** *importante du cadre bâti, notamment à des fins résidentielles ;*
- ***la proximité des attributs traditionnels des quartiers*** *: présence de commerces de proximité (avenue Cartier et rue Saint-Jean, boulevard René-Lévesque) et d'équipements communautaires (écoles, églises, centres communautaires et de loisirs…), parcs (espaces verts et équipements sportifs) ;*
- ***une dispersion et une discontinuité des activités commerciales*** *sur la Grande Allée Est (entre l'avenue Cartier et la rue De Senezergues) et sur le boulevard René-Lévesque Est (entre l'avenue Turnbull et l'avenue Honoré-Mercier) ;*
- ***une spécialisation des activités commerciales*** *à caractère ludique sur la Grande Allée Est (entre la rue De Senezergues et la rue D'Artigny) : restaurants et bars ;*
- ***un patrimoine bâti*** *(monuments et sites) qui, avec celui des quartiers centraux de la ville, compose la ceinture d'accompagnement essentielle à la lisibilité et à l'appréciation de l'arrondissement historique du Vieux-Québec ;*
- ***une qualité exemplaire d'espaces publics et de destination, anciens ou récemment aménagés*** *: le parc des Champs-de-Bataille (plaines d'Abraham et jardin Jeanne-d'Arc), le lieu historique national du Canada des Fortifications-de-Québec, la place de l'Assemblée-Nationale et le secteur des Glacis, le parc de la Francophonie et la place George-V, le parc de l'Amérique-Française et autres.*

Un lieu de pouvoir et les caractéristiques urbaines qui en découlent

La présence de l'Hôtel du Parlement ne contribue pas à elle seule à la définition de l'ensemble urbain que constitue la colline Parlementaire. Cet ensemble est caractérisé par une grande diversité des aménagements, des fonctions urbaines et gabarits. En ce sens, il doit être traité comme une entité urbaine à part entière et non comme la somme de parties des quartiers limitrophes.

Partant de ce constat fort simple, il importe de définir la vision d'aménagement qui devrait qualifier un tel lieu de pouvoir ainsi que les fonctions urbaines que l'on peut s'attendre à y retrouver. Découlant de cette vision, il sera possible de fixer et poursuivre des objectifs qui viseront l'appropriation collective de ce territoire à caractère national, dans le respect de la population qui y vit et des considérations qui incombent aux fonctions protocolaires qui s'y exercent.

En raison du statut prestigieux de la colline Parlementaire, sans doute conféré par la présence d'un lieu de pouvoir et du bourdonnement urbain qui en découle, une forte pression immobilière s'exerce sur son tissu urbain. Combinée à une demande de plus en plus pressante de la population pour s'y installer et de la volonté de la Ville d'y renforcer la fonction résidentielle, force est de constater que cette pression immobilière ne sera jamais occultée. La Ville de Québec veut orienter et utiliser ce dynamisme de façon à ce qu'il contribue positivement à la définition et à la mise en œuvre d'une vision d'avenir pour la colline Parlementaire.

Les affectations du territoire

Localisée en plein cœur de l'activité urbaine du centre-ville de Québec et à la frange de son centre historique, la colline Parlementaire se distingue des autres secteurs du centre-ville par la très grande diversité des fonctions urbaines (carte 3) qui s'y trouvent. Les grandes institutions, places d'affaires de tous genres et immeubles à bureaux partagent l'espace urbain avec une importante concentration d'immeubles résidentiels de petit, moyen et grand gabarit.

Le fondement même des grands exercices de planification de la colline Parlementaire à partir des années soixante, soit la création d'une cité concentrant dans un même périmètre toutes les composantes d'un lieu de pouvoir à portée nationale, a favorisé l'émergence d'îlots quasi monofonctionnels. Cette forme d'organisation spatiale a ainsi fait en sorte de regrouper les commerces et services de proximité, à la périphérie du territoire, plutôt qu'en son centre, soit sur l'avenue Cartier, la rue Saint-Jean et une partie du boulevard René-Lévesque. La carte 4 fait précisément ressortir cet aspect. On y constate que la majeure partie de toute la superficie du territoire est occupée par les fonctions publiques et administratives.

La fonction résidentielle

La fonction résidentielle est toujours présente sur la colline Parlementaire. Pendant près de deux siècles, entre 1790 et 1960, presque rien n'est venu perturber le développement du faubourg Saint-Louis. Seul l'incendie de 1876 a entraîné la disparition quasi complètement des résidences et, par conséquent, le renouvellement du parc immobilier, sans toutefois en changer la vocation.

Si la majeure partie des grandes propriétés et institutions, en particulier celles appartenant aux communautés religieuses qui sont à l'origine des tous premiers lotissements, a fait place à de nouveaux projets, certaines constructions d'origine ont heureusement été conservées en tout ou en partie. Plusieurs des grandes résidences conventuelles et institutionnelles ont en effet été recyclées en résidences privées (coopératives d'habitation, immeubles locatifs ou en copropriété), permettant ainsi au secteur de conserver sa vocation résidentielle prédominante. Le couvent des Sœurs du Bon-Pasteur, la résidence Sainte-Geneviève, le couvent des Franciscaines sont au nombre des immeubles aujourd'hui destinés à cette fin.

Entre 1920 et 1960, le faubourg entra dans une phase de densification naturelle. On observa alors la construction simultanée de résidences unifamiliales et de conciergeries, surtout sur la Grande Allée. Cette densification et cette croissance en hauteur des bâtiments font partie du processus normal de transformation du tissu urbain d'une ville vivante.

Les grandes transformations du territoire d'étude et le profil morphologique

Comme la plupart des terres entourant la ville fortifiée de Québec, les terres qui composent aujourd'hui la colline Parlementaire ont d'abord été dédiées à l'agriculture puis à divers équipements militaires. Avec la densification et l'expansion continue de la ville *intra-muros*, c'est par ces terres qu'allait passer l'avenir de la ville. Trois faubourgs (banlieues) sont alors développés le long des parcours mères du coteau Sainte-Geneviève : Saint-Roch, Saint-Jean et Saint-Louis. L'actuelle colline Parlementaire occupe approximativement les limites de l'ancien faubourg Saint-Louis (carte 5).

Les grandes phases de l'évolution de la trame urbaine du secteur illustrées aux cartes 6a et 6b témoignent des destructions massives qui ont eu cours durant la première moitié du XX^{e} siècle pour faire place à la cité Parlementaire telle qu'on la connaît aujourd'hui.

De ces transformations résulte aujourd'hui une composition spatiale typique de l'organisation des villes accueillant le siège de l'état. Dans les années 1960, les plans d'Édouard Fiset (1963) et de Jean-Claude La Haye (1965) ont proposé la création d'une colline Parlementaire de haute densité. On prévoyait alors séparer la colline des quartiers limitrophes par une zone de transition où la densité bâtie diminuait progressivement du centre de la colline vers sa périphérie. Malgré cela, il était jugé nécessaire, pour y parvenir, de démolir une bonne partie du tissu existant du faubourg Saint-Louis, jugé alors désuet et insalubre. Les cartes 7a et 7b illustrent les parcelles qui ont été complètement détruites (fond orangé) puis remembrées pour faire place aux grands bâtiments publics.

Le découpage des unités morphologiques présente une grande irrégularité, tant dans la dimension des îlots que dans leur forme et leur orientation. Les parcelles sont généralement irrégulières et de grande dimension pour accueillir des bâtiments de type pavillonnaire entourés d'une ceinture verte. Ce profil se distingue des unités morphologiques des secteurs périphériques dont les proportions sont plus régulières et de dimension réduite, typiques du tissu urbain des premiers faubourgs de Québec. Les parcelles résiduelles de l'ancien faubourg Saint-Louis, plus particulièrement celles au nord du boulevard René-Lévesque et au sud de la Grande Allée, ont toutefois conservé les dimensions typiques du découpage d'origine (carte 8).

Mis à part quelques éléments forts ponctuant le paysage, comme l'Hôtel du Parlement et la place de l'Assemblée-Nationale, les ruines du Manège militaire, les maisons de la Grande Allée et le parc des Champs-de-Bataille, la plupart des éléments traditionnels qui permettaient jadis de comprendre le rôle, la localisation historique et la valeur patrimoniale nationale de la colline Parlementaire ont été effacés. Cette disparition fut causée par la volonté dans les années 1960 d'aménager la colline comme un campus, c'est-à-dire en implantant d'imposants bâtiments au centre de vastes parcelles vertes. La mise en œuvre partielle des anciens plans d'aménagement de la colline Parlementaire faisant fi de la trame traditionnelle des faubourgs d'origine, sans chercher à encadrer les voies et espaces publics, explique la structure urbaine actuelle.

Le maillage du tissu urbain et l'encadrement de l'espace public

L'analyse des espaces construits et non construits de la colline Parlementaire met en évidence un encadrement déficient de la voie publique dans certains secteurs, compte tenu des implantations pavillonnaires. Malgré tous les efforts d'embellissement effectués sur le boulevard René-Lévesque Est, la profondeur importante des bandes de pertinence de part et d'autre du boulevard procure un faible encadrement. Les têtes vacantes de certains îlots au nord du boulevard de même que l'absence de liens formels et fonctionnels entre l'espace public de la rue et les bâtiments parlementaires du côté sud de l'artère expliquent ce manque d'encadrement. La présence du grand dégagement autour du Grand Théâtre réduit considérablement sa présence sur rue, tant du côté du boulevard que des trois autres rues qui le bordent. Bien que l'encadrement soit généralement adéquat sur Grande Allée, certaines propriétés, de par leur implantation en retrait de la rue et l'existence de stationnements de surface en marge avant ne contribuent que partiellement à l'encadrement de l'artère.

Des parcours urbains importants du secteur qui reliaient jadis la rue Saint-Jean à la Grande Allée, comme l'axe des rues Saint-Augustin/des Parlementaires, ou les tours Martello à la place d'Armes, dans

l'axe des rues Saint-Patrick/Dauphine par exemple, ont à jamais été discontinués par la construction d'édifices imposants : édifice Place Québec, édifice de la Haute-Ville et Centre des congrès de Québec. À la discontinuité du réseau viaire s'est ajoutée la discontinuité du cadre bâti. Malgré cette transformation des parcelles résidentielles en parcelles institutionnelles de plus grande dimension, le maillage du réseau de rues reste quand même bien développé et fonctionnel. Les grands axes de circulation et la trame orthogonale du secteur facilitent les déplacements.

Cette apparente fonctionnalité ne signifie toutefois pas que les déplacements piétons et cyclables en soient nécessairement facilités. Malgré les nombreux aménagements réalisés pour améliorer l'espace public collectif, certains cheminements piétons, notamment entre les lieux importants de diffusion culturelle, sont peu conviviaux, parfois même périlleux. Des améliorations à ces liens devront être envisagées à long terme. Par exemple, le parc de la Francophonie et le parc des Champs-de-Bataille ne sont pas reliés de façon directe. La foule provenant de la Grande Allée doit contourner le Manège militaire par l'est jusqu'à l'avenue George-VI (en longeant les débarcadères situés à l'arrière de l'édifice Jean-Talon) ou par l'ouest (en traversant des stationnements clôturés du Manège). Dans les deux cas, les parcours n'ont pas été conçus pour les piétons. De même, la place de l'Assemblée-Nationale et le secteur des Glacis ne sont pas reliés efficacement à la place D'Youville et à l'escalier des Glacis. Lors des grands festivals, la foule qui circule entre le Vieux-Québec et l'Hôtel du Parlement emprunte souvent la rue D'Youville pour se rendre sur la rue Dauphine puis sur l'avenue Honoré-Mercier. D'importants conflits se produisent alors avec les accès au stationnement souterrain D'Youville et la circulation, faute de parcours piétonniers aménagés adéquatement.

Les liens nord-sud reliant la colline Parlementaire au quartier Saint-Jean-Baptiste sont axés sur les déplacements des véhicules alors qu'une proportion très importante des déplacements entre ces deux secteurs se fait à pied. Dans la foulée des grands travaux de construction sur la colline Parlementaire à partir des années soixante, la largeur de certaines chaussées a été augmentée démesurément par rapport à l'espace dédié aux piétons, les trottoirs y ont été réduits au maximum. Certains trottoirs présentent parfois un état de désuétude important, alors que de nombreuses entrées de stationnements souterrains ont été aménagées sans considération pour l'espace public collectif. Les rues de Claire-Fontaine, de l'Amérique-Française, De la Chevrotière et Louis-Alexandre-Taschereau en sont des exemples.

Le transport en commun et les déplacements à vélo sur la colline Parlementaire

Par sa définition de pôle (culturel, de loisir et de travail), la colline Parlementaire est très bien reliée par le transport collectif (carte 9). Les axes René-Lévesque et Honoré-Mercier sont parmi les axes de circulation les plus importants du réseau de transport en commun de la capitale. Bien que l'on prévoie une hausse de l'utilisation du transport en commun sur la colline Parlementaire, la capacité d'accueil actuelle pour de nouveaux parcours (arrivées\départs) est toutefois atteinte aux heures de pointe. Seul un changement dans la structure actuelle du réseau de transport en commun de l'ensemble de la ville pourra apporter une amélioration significative de l'offre en transport collectif sur la colline Parlementaire. Le plan de mobilité durable en élaboration pour l'ensemble du territoire présentera les intentions futures de la Ville en matière de déplacements urbains.

Peu d'espace est réservé au vélo sur la colline Parlementaire. Bien que le réaménagement du boulevard René-Lévesque Est ait introduit une piste cyclable en contrebas de la promenade des Premiers-Ministres, celle-ci reste peu fréquentée puisque non reliée au réseau cyclable de la haute-ville (avenue De Bourlamaque et rue Dumont).

Les éléments de polarité

La carte 10 illustre la localisation des éléments de polarité caractérisant l'organisation spatiale de la colline Parlementaire :

Le pôle de l'Assemblée-Nationale : les pelouses de l'Hôtel du Parlement et la place de l'Assemblée-Nationale

Depuis la création de la Commission de la capitale nationale du Québec en 1995, d'importants travaux de mise en valeur ont été réalisés tout autour de l'Hôtel du Parlement. Ceux-ci ont permis d'accorder à ce lieu de pouvoir une signature distinctive et exemplaire. Ainsi, la place de l'Assemblée-Nationale et le secteur des Glacis ont été complètement réaménagés. La complétion des aménagements au pourtour des autres édifices parlementaires reste à faire.

Le parc de la Francophonie et la place George-V

À l'origine, le parc de la Francophonie, conçu par l'architecte paysagiste John Schreiber[1] qui l'identifiait comme le « Jardin Grande Allée » devait servir à unir les aménagements paysagers des édifices Marie-Guyart et Jean-Talon afin de créer un lieu de rencontre et de transit pour les travailleurs de la colline Parlementaire. Il est devenu, avec le temps, un site reconnu et très sollicité pour la tenue de spectacles extérieurs, compte tenu de sa localisation privilégiée au cœur de la colline Parlementaire. Or, depuis quelques années, les dispositifs et aménagements scéniques nécessaires aux festivals ont considérablement gagné en importance, ce qui amène à se questionner sur la capacité d'accueil et la flexibilité limitées du parc pour recevoir de tels événements.

De l'autre côté de la Grande Allée, la place George-V fut pendant longtemps un champ de parade militaire, dépourvu de tout aménagement et occupant toute la façade du Manège militaire. Sa transformation en lieu de commémoration a peu à peu limité la tenue d'événements majeurs, compte tenu des nombreux éléments de commémoration et aménagements paysagers qui ponctuent l'espace.

Ces deux espaces en vis-à-vis ne présentent aucun dialogue aux plans structurels et formels. L'utilisation de ces deux espaces en symbiose offre un potentiel extraordinaire pour les grands rassemblements populaires de tout genre. Il n'existe d'ailleurs aucune place du genre à Québec comme celles qu'on observe dans les grandes villes du monde. Le projet de recyclage / reconversion du Manège militaire est l'occasion de lancer la réflexion sur la requalification de la place George-V.

Le parc des Champs-de-Bataille

Le parc des Champs-de-Bataille, constitué des plaines d'Abraham et du jardin Jeanne-d'Arc, est un ensemble riche à plus d'un point de vue. La richesse et l'étendue de cet espace vert situé en plein centre-ville, les nombreux lieux de diffusion culturelle qui y sont présents (Musée national des Beaux-arts du Québec, tours Martello, kiosque Edwin-Bélanger), le caractère intime de ses aménagements floraux et les percées visuelles imprenables sur le fleuve Saint-Laurent, la Rive-Sud et le Vieux-Québec en font un endroit fréquenté à toute période de l'année.

Malgré toute l'importance du parc des Champs-de-Bataille pour la ville, les liens visuels et physiques aménagés ne favorisent pas efficacement l'imbrication de ce lieu à la trame urbaine de la colline Parlementaire. Le cours du Général-De Montcalm et l'avenue Taché, aménagés en petites places gazonnées et plantées, ont tout de même le potentiel de jouer efficacement le rôle d'interface entre les plaines et la Grande Allée. L'avenue George-VI est, pour sa part, déjà très utilisée, mais son entrée en face de l'Hôtel du Parlement est mal définie et peu attrayante. De même, les liens depuis la place George-V sont pratiquement inexistants, compte tenu de la présence de stationnements de surface et des clôtures existantes. La réflexion proposée sur le réaménagement de la place George-V est l'occasion de favoriser une perméabilité de cet espace vert sur la trame urbaine de la Grande Allée et vice-versa. De plus, une réflexion sur la possibilité de créer un lien piéton entre les Plaines et cette place à l'extrême est de l'avenue Laurier s'impose, pour assurer une meilleure perméabilité des déplacements à pied.

[1] John Schreiber, A Guide to the archive, cac.mcgill.ca/schreiber/essay1.html

Le parc de l'Amérique-Française, les pelouses du Grand Théâtre de Québec et de l'ancien hôpital Jeffery Hale

Résultat de la démolition effectuée en prévision de l'expansion de la colline Parlementaire, le parc de l'Amérique-Française est un espace ouvert offrant un potentiel de convergence et d'animation important. Contigu aux grands dégagements du Grand Théâtre et aux pelouses de l'ancien Jeffery Hale, le parc de l'Amérique-Française est un lieu de polarité très central. La mise en valeur de ce pôle par la bonification des grands axes qui l'encadrent, l'accroissement du couvert végétal, la réorganisation de la zone d'attente du transport en commun permettrait de renforcer l'image de marque du Grand Théâtre en donnant une place prépondérante aux déplacements piétons. L'absence de lien formel entre le bâtiment culturel, le parc de l'Amérique-Française et la place de l'Acadie ne favorise pas l'utilisation à son plein potentiel de cet espace. Réaménagé en un lieu central de grande qualité, ce vaste espace urbain se prêterait facilement à la tenue d'activités culturelles, notamment dans le cadre d'activités protocolaires lors d'événements culturels majeurs.

La place D'Youville

Ancienne place du marché à l'origine de la fondation de Québec, la place D'Youville représente sans aucun doute la place publique la plus achalandée en haute-ville. Elle constitue à la fois la principale porte d'entrée de l'arrondissement historique du Vieux-Québec, un lieu de rassemblement populaire d'envergure et le terminus des parcours de transport en commun de la haute-ville. Elle constitue également le parterre institutionnel d'un équipement culturel majeur à Québec, le Palais Montcalm. La circulation importante due à la présence des autobus et de l'entrée au stationnement souterrain rendent périlleux les déplacements piétons. Les aménagements au pourtour de l'espace central, utilisé comme patinoire durant l'hiver, auraient avantage à être mieux structurés de manière à favoriser la fréquentation des lieux à toute période de l'année et à faciliter la tenue d'événements extérieurs. La présence importante de surfaces en dur et la quasi-absence de végétaux donnent un caractère très rigide au lieu. Enfin, il n'existe aucun lien physique et visuel de qualité entre cette place et la place de l'Assemblée-Nationale. Le réaménagement de la zone d'accès au stationnement étagé et de l'intersection des rues D'Youville et Saint-Joachim permettrait de compléter et sécuriser le cheminement piétonnier entre la Grande Allée et le Vieux-Québec.

Un patrimoine construit et paysager fragile soumis aux pressions au développement

La pression immobilière sur certaines parcelles, conjuguée à un mauvais entretien de bâtiments, a mené à la destruction d'éléments clés du patrimoine bâti de la colline Parlementaire. C'est principalement le cas des parcelles institutionnelles et religieuses. D'autres édifices du faubourg Saint-Louis ont survécu aux grandes transformations de la colline Parlementaire et sont aujourd'hui reconnus pour leur grande valeur patrimoniale (carte 11).

Au cours des grandes phases du développement de la colline Parlementaire, la pression immobilière s'est traduite de différentes façons sur le tissu patrimonial :

- **la démolition / disparition** de nombreux édifices et îlots : beaucoup d'îlots résidentiels du faubourg Saint-Louis, l'église Saint-Vincent-de-Paul, le YMCA sur l'avenue Wilfrid-Laurier, l'église Saint-Patrick, une partie du couvent des Franciscaines, etc. ;

- **le façadisme** provoquant parfois une inadéquation entre la fonction et la structure d'accueil des bâtiments; le façadisme s'est souvent fait en réaction à la disparition des vocations résidentielles ou au jumelage de résidences cossues de la Grande Allée pour y accueillir des fonctions commerciales ou administratives ;

- **le recyclage** des bâtiments institutionnels à des fins autres que celles auxquelles ils étaient destinés à l'origine : couvent des Sœurs du Bon-Pasteur, résidence Sainte-Geneviève, ancien

hôpital Jeffery Hale, projet du Musée national des Beaux-arts du Québec à même l'ancien Monastère des Dominicains, etc. ;

- **la recherche de nouvelles vocations** pour certains bâtiments institutionnels : chapelle des Sœurs du Bon-Pasteur, église de Saint-Cœur-de-Marie, etc.

Dans la foulée de la Politique du patrimoine de la Ville de Québec et à partir des inventaires réalisés, il importe d'établir une démarche cohérente de sauvegarde et de mise en valeur du patrimoine. La cohérence de cette démarche passe inévitablement par une hiérarchisation des composantes d'intérêt patrimonial dont la sauvegarde est essentielle.

La Grande Allée : un parcours paysager patrimonial et un parcours d'accueil pour la ville de Québec

La Grande Allée constitue une suite de paysages urbains construits à différentes époques qui témoignent de son évolution à travers le temps. Percée dès la fin du XIX^{e} siècle afin de rejoindre la ville fortifiée, la Grande Allée demeure l'unique voie de prestige de la Capitale et l'accès privilégié à la colline Parlementaire. La richesse de son patrimoine bâti, d'un couvert arboricole à maturité et la présence de ses grandes institutions renvoient une image digne des sites historiques désignées par l'UNESCO et de son statut de Capitale. À elle seule, elle reflète l'image même de Québec, pour toute la population résidante.

Au plan de la structure spatiale, la Grande Allée est rythmée par une suite d'espaces construits et non construits qui crée des vides dans le paysage urbain (carte 12), marquant ainsi la relation entre les volumes construits en bordure de l'axe et l'étendue paysagère du parc des Champs-de-Bataille.

Les composantes urbaines de la Grande Allée marquent les grandes phases du développement de la colline Parlementaire et l'unicité de son paysage patrimonial :

- un patrimoine bâti de grande qualité architecturale, principalement caractérisé par une typologie résidentielle ;
- la présence de plusieurs grandes institutions à portée nationale ;
- les premières conciergeries : appartements Grande Allée, édifice Le Château Saint-Louis, et autres ;
- les premières manifestations de l'art déco : édifice Le Claridge ;
- la présence d'un couvert végétal imposant, notamment d'arbres centenaires, qui participe au prestige du parcours ;
- les grands parcs de la région : le parc des Champs-de-Bataille, l'esplanade de l'Hôtel du Parlement ;
- les résidences d'anciens politiciens : Louis-Alexandre Taschereau, etc. ;
- certaines œuvres d'architectes célèbres : Baillairgé, Staveley, Taché ;
- des bâtiments associés au culte à valeur historique significative : églises Saint-Dominique et Saint-Cœur-de-Marie, chapelle des Sœurs du Bon-Pasteur ;
- des monuments et plaques de commémoration.

Dans cette optique, la Commission de la capitale nationale du Québec en a fait l'un des tronçons majeurs de son parcours d'accueil qui agira à titre de voie d'accès symbolique et officielle de la Capitale. Les grands principes suivants guideront la création du parcours d'accueil[2] :

- accompagnant le visiteur sur son trajet depuis l'aéroport jusqu'au centre-ville, le parcours d'accueil signalera les sites intéressants en faisant des références historiques, sociologiques, économiques et politiques ;

- une identité visuelle, appuyée sur l'idée de la galerie d'art à ciel ouvert, permettra de reconnaître le parcours d'accueil en tout temps et d'orienter efficacement les visiteurs à l'aller et au retour ;

- les propriétés du tracé et les abords devront favoriser une expérience automobile et piétonne (et ultimement, cycliste et de transport en commun) de qualité, dépendamment des secteurs traversés ;

- le parcours d'accueil doit faire l'objet d'interventions novatrices et exemplaires, à la hauteur du savoir-faire québécois.

Plus encore, le tronçon du parcours de la Grande Allée débutant à l'intersection de l'avenue De Bougainville et terminant à l'Hôtel du Parlement constituera l'**espace cérémoniel.** L'espace cérémoniel est un trajet choisi pour commémorer les grands événements d'ordre politique et social qui ont pu marquer la mémoire collective des Québécois et Québécoises. Il accueillera les actes importants de la vie sociale comme les grands rassemblements publics, les manifestations et les cérémonies de types militaires, politiques, religieuses, etc.

Des objectifs généraux d'aménagement ont été établis pour confirmer le rôle de l'espace cérémoniel dans la trame urbaine et paysagère :

- les attributs architecturaux et paysagers qui contribuent à donner un caractère cérémoniel à l'espace doivent être préservés ;

- des espaces publics doivent être aménagés comme lieux de rassemblement ;

- les aménagements doivent être adaptés à une clientèle piétonne.

Les églises et autres propriétés des communautés religieuses

Les limites territoriales de la colline Parlementaire incluent trois églises à valeur patrimoniale élevée (église de catégorie 1)[3] qui devraient faire l'objet d'une attention particulière et pour lesquelles la Ville oblige la préservation intégrale de l'intérieur et de l'extérieur advenant la fermeture au culte : les églises Saint-Dominique (ouverte au culte), Saint-Cœur-de-Marie (fermée au culte) et Saint-Jean-Baptiste (ouverte au culte). Une certaine valeur patrimoniale est également attribuée à la résidence Sainte-Geneviève des Sœurs du Bon-Pasteur. Cet ensemble est d'ailleurs compris à l'intérieur des aires de protection décrétées par le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine autour de la chapelle des Sœurs du Bon-Pasteur et de la maison Cornelius-Krieghoff.

La contiguïté de l'arrondissement du Vieux-Québec : un statut à préserver (carte 13).

Reconnu comme possédant une « valeur universelle exceptionnelle », l'arrondissement historique du Vieux-Québec est inscrit depuis 1985 sur la liste des 878 sites reconnus par l'UNESCO et constituant le

[2] Commission de la capitale nationale du Québec, synthèse de l'information tirée du devis d'appel d'offres en vue de la mise en oeuvre du parcours d'accueil de la Capitale.
[3] Avec l'aide du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, la Ville de Québec procède, depuis 1999, à l'inventaire et à l'évaluation de l'ensemble des églises de son territoire.

patrimoine commun de l'humanité. Le Comité du patrimoine mondial peut demander des rapports spécifiques et des études d'impact à chaque fois que des circonstances exceptionnelles se présentent ou que des travaux susceptibles d'affecter le bien sont entrepris.

C'est pourquoi toute intervention dans le paysage immédiat du secteur de la colline Parlementaire pourrait avoir un impact sur la valeur d'ensemble que l'on attribue au Vieux-Québec. Dans cette perspective, la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec veillera à ce que les nouveaux projets envisagés concourent à bonifier non seulement le paysage parlementaire, mais également les perspectives visuelles vers et depuis l'arrondissement historique, notamment au niveau de ses principales portes d'entrée.

En considération des énoncés précédents, de manière préventive, la Ville de Québec pourra recommander que des études d'impact patrimonial soient réalisées à l'occasion de la planification et du développement de certains projets susceptibles d'affecter la valeur universelle exceptionnelle du site patrimonial.

Les lieux de diffusion culturelle et d'animation communautaire

L'abondance des lieux de diffusion culturelle d'envergure de toutes sortes (carte 14) amène une fréquentation importante de la colline Parlementaire. Avec quelques-unes des plus belles scènes extérieures de l'agglomération et les nombreux festivals qui s'y déroulent, la colline Parlementaire est, en quelque sorte, une destination de premier choix pour la « scène culturelle » de Québec. L'exploitation du tunnel désaffecté sous l'autoroute Dufferin-Montmorency en lien avec un projet de développement culturel au pied de la falaise constituerait une avenue très prometteuse pour compléter l'offre.

Bien que l'on ne recense pratiquement plus d'activités communautaires sur la colline Parlementaire, les quartiers limitrophes foisonnent de lieux dédiés à la communauté. De nombreuses institutions contribuent également à stimuler et à consolider de riches milieux de vie.

La silhouette urbaine de la colline Parlementaire et son potentiel de consolidation

Les nombreux points de vue d'où la colline Parlementaire peut être appréhendée illustrent l'importante influence qu'ont eue les différents bâtiments sur la silhouette de la colline Parlementaire au cours des 50 dernières années (cartes 15 et 16). La distribution actuelle des édifices administratifs de la colline Parlementaire ne correspond pas du tout à l'esprit du plan Taschereau (1934), ni à celui des plans Fiset (1963) ou La Haye (1965). Cependant, chacun de ces plans a laissé des traces qui s'imbriquent plus ou moins harmonieusement les unes dans les autres et qui constituent aujourd'hui l'héritage urbain de la colline Parlementaire.

Lors de sa construction, l'Hôtel du Parlement était l'édifice le plus élevé du coteau Sainte-Geneviève. Les ailes du bâtiment s'élèvent alors à 22,5 m et 24,3 m, alors que la tour s'élève à 47,5 m. En 1937, se termine la construction de l'édifice D (édifice André-Laurendeau), dont la partie haute s'élève à 52,4 m et la partie basse à 39,8 m. Dès lors, l'Hôtel du Parlement ne constitue plus la forme dominante de la colline Parlementaire.

Entre 1967 et 1975, les travaux effectués sur la colline Parlementaire transforment radicalement son profil. Plusieurs tours (édifice Marie-Guyart, hôtel Hilton, hôtel Loews Le Concorde, édifice de la Haute-Ville, édifice Place-de-la-Capitale) mettent de côté, par désir de mutation et de contraste, toute considération relative à l'intégration harmonieuse des nouveaux édifices au profil naturel de la colline. On rompt alors avec les rapports d'échelle qui étaient auparavant respectés entre les différents aménagements pour mettre en valeur la monumentalité de l'Hôtel du Parlement (carte 17).

Enfin, entre 1987 et aujourd'hui, de nombreux autres édifices imposants ont été construits sur la colline Parlementaire. La hauteur de ceux-ci a cependant été limitée à des niveaux plus respectueux de l'échelle

humaine. Les relations qu'ils entretiennent avec l'espace public collectif sont également mieux planifiées : encadrement, localisation des accès, etc. Si la hauteur des bâtiments existants ne peut être changée, certains travaux peuvent tout de même être effectués pour mieux les arrimer au tissu existant, notamment pour améliorer l'interface avec l'espace public. De même, un ajustement des hauteurs autorisées dans l'ensemble du territoire permettrait d'arrimer les projets futurs avec le tissu construit existant, en tenant compte des impératifs économiques qui justifient souvent des gabarits plus imposants. Les normes de hauteurs actuellement prescrites dans la réglementation d'urbanisme ne permettent pas d'atteindre les objectifs de densification accrue des milieux construits pour une meilleure gestion de l'urbanisation de la ville de Québec.

La trame actuelle de la colline Parlementaire offre en effet un potentiel de consolidation encore important. On dénote notamment plusieurs stationnements de surface (carte 18). Si leur utilité n'est pas remise en doute, l'aspect peu convivial de ces espaces et leur inefficacité à structurer (voire leur contribution à déstructurer) l'espace public collectif méritent d'être questionnés.

Certains espaces de stationnement sont identifiés comme sites de requalification, soit à des fins de consolidation du tissu bâti, soit afin d'améliorer les aménagements paysagers. Le réaménagement des espaces de stationnement pourrait donner l'occasion de solutionner certains problèmes de perméabilité urbaine. C'est entre autres le cas de l'entrée du stationnement souterrain de la place D'Youville qui, avec ses quatre voies qui prolongent la rue Saint-Joachim, constitue un obstacle à la création d'un lien cohérent entre la place D'Youville et la place de l'Assemblée-Nationale via le secteur des Glacis. Il en est de même pour les espaces de stationnement de part et d'autre du Manège militaire qui créent un obstacle à la perméabilité des espaces publics entre la place George-V et les plaines.

2017, R.V.Q. 2436, a. 1

2. LES LIMITES DU TERRITOIRE D'APPLICATION

La définition des limites de la colline Parlementaire prend appui sur les prémisses suivantes :

- la nécessité d'y inclure les principaux pôles urbains d'envergure nationale qui définissent le paysage urbain du PPU et font partie d'un ensemble urbain lui-même particularisé par sa dimension nationale (carte 10) :

    - *le pôle institutionnel de l'Assemblée nationale avec ses bâtiments et ses places publiques;*
    - *le pôle culturel et d'animation urbaine du parc de la Francophonie et de la place George-V, accueillant les ruines d'un monument patrimonial significatif dans l'histoire de Québec, le Manège militaire;*
    - *le pôle culturel du Musée national des Beaux-arts du Québec au cœur d'un vaste parc urbain;*
    - *le parc des Champs-de-Bataille, lieu de rencontre central de la ville et poumon urbain à vocation nationale;*
    - *le pôle culturel du Grand Théâtre de Québec jouxté d'une esplanade, d'un parc et de promenades aménagées;*
    - *le pôle touristique du Centre des congrès de Québec et de l'avenue Honoré-Mercier ;*
    - *le pôle d'animation urbaine de la place D' Youville au cœur du Vieux-Québec.*

- l'inclusion des parcours urbains majeurs permettant d'accéder à la colline Parlementaire :
    - la Grande Allée ;
    - le boulevard René-Lévesque ;
    - l'avenue Honoré-Mercier ;
    - la côte D'Abraham ;

- le découpage correspondant à un secteur n'ayant pas encore fait l'objet d'une planification fine.

Le territoire visé par le programme particulier d'urbanisme s'étend ainsi de l'ouest vers l'est, entre l'avenue des Érables et les fortifications de Québec ainsi que de part et d'autre de l'avenue Honoré-Mercier, jusqu'à la côte D'Abraham et la falaise nord. Il s'étend depuis le nord, entre les propriétés longeant le boulevard René-Lévesque Est et la rue Saint-Joachim jusqu'à la frontière sud à la hauteur de l'avenue George-VI. Le périmètre précis de ce territoire est illustré à la carte 19.

Le territoire d'application du programme particulier d'urbanisme est ainsi délimité par les frontières suivantes :

1 – à l'ouest de l'avenue Turnbull :

- *de l'avenue des Érables jusqu'à l'avenue Turnbull, en incluant toute la profondeur des lots au nord de la Grande Allée jusqu'à l'avenue George-VI, au sud.*

2 – À l'est de l'avenue Turnbull :

- *de Turnbull à l'avenue Honoré-Mercier, en incluant toute la profondeur des lots au nord du boulevard René-Lévesque Est, de la rue Saint-Patrick, des rues Saint-Gabriel et Saint-Joachim jusqu'à l'avenue George-VI, au sud;*

- *de part et d'autre de l'avenue Honoré-Mercier, incluant tous les lots qui bordent l'axe, jusqu'à la falaise et incluant les lots localisés à l'ouest de la rue Saint-Augustin et ayant front sur la côte D'Abraham ainsi que la place D'Youville et les bâtiments qui la bordent.*

3. LA VISION ET LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

3.1 La vision d'aménagement

La vision d'aménagement de la colline Parlementaire s'appuie sur un grand principe fondamental découlant de ses particularités intrinsèques décrites au chapitre 1, du dynamisme urbain et économique qui s'y déploie, de sa fonction résidentielle très présente et des caractéristiques de son tissu urbain. Ce principe est le suivant :

> **Reconnaître la spécificité territoriale de la colline Parlementaire en tant que siège de l'administration publique, lieu d'animation urbaine à portée nationale, centre d'affaires majeur de la Capitale nationale et milieu de vie pour la population résidante.**
>
> Dans cette optique, la Ville appuiera ses intentions et décisions d'aménagement sur les grands fondements à la base de cette vision :
>
> - *concevoir les futurs aménagements et les nouveaux projets d'insertion de manière à refléter la modernité dans le respect des principes inhérents au maintien du statut de Québec à titre de ville du patrimoine mondial de l'UNESCO et des valeurs propres à l'établissement d'un environnement urbain mixte et harmonieux où se côtoient résidants, travailleurs et visiteurs ;*
> - *faire du secteur de la colline Parlementaire un milieu de vie de qualité en renforçant la fonction résidentielle et en soutenant la cohabitation harmonieuse entre les diverses activités qui s'y déploient ;*
> - *permettre le processus naturel de croissance à long terme du tissu urbain de la colline Parlementaire dans la poursuite des objectifs de consolidation et de densification du tissu urbain énoncés au Plan directeur d'aménagement et de développement de la Ville de Québec et des principes favorisant l'établissement de quartiers durables.*

Pour ce faire, la Ville mettra en place une réglementation d'urbanisme qui reconnaîtra les préoccupations d'ordre national qui affectent la colline Parlementaire et qui prend en compte les objectifs de qualité de l'espace urbain et de consolidation souhaités.

Si le profil urbain de la colline Parlementaire constitue aujourd'hui l'amalgame des différentes visions de développement à travers les époques, celui de demain ne saurait être distinct du paysage urbain actuel. La préservation du paysage urbain historique, comme défini par l'UNESCO, demeure le fondement même des principes d'aménagement qui conditionneront la consolidation de ce secteur à valeur hautement historique.

La colline Parlementaire de demain se veut le reflet de ce qu'elle constitue aujourd'hui avec son profil bâti tout en contraste, une proportion accrue d'immeubles résidentiels, des superficies d'espaces à bureaux ou dédiés à des fonctions touristiques en équilibre avec les besoins économiques et la capacité d'accueil du milieu. Cette vision valorise l'accroissement de la desserte en transport en commun et de ses utilisateurs, combiné à une croissance des déplacements à pied et à vélo pour faire en sorte de réduire les déplacements automobiles aux heures de pointe. Les nouveaux projets de construction, caractérisés par l'utilisation de matériaux performants au plan énergétique, l'aménagement de toits verts et une architecture remarquable, deviennent des modèles d'intégration au tissu urbain malgré des gabarits plus imposants. Les projets résidentiels ont fait une place à l'ajout d'unités d'habitations à prix abordable. Les belles résidences historiques de la Grande Allée dont plusieurs ont subi d'importants travaux de rénovation évoquent de belle façon le passé prestigieux de la Grande Allée dont les travaux de mise en valeur ont été exécutés.

Les projets d'embellissement complétés renforcent le caractère prestigieux des abords de la cité Parlementaire. Le vaste chantier de réaménagement du pôle culturel du Grand Théâtre complète

définitivement la mise en valeur du boulevard René-Lévesque Est en mettant à profit l'utilisation du parc de la Francophonie, de la promenade des Acadiens et de l'axe culturel Saint-Amable. La nouvelle grande place combinant dorénavant la place George-V et le parc de la Francophonie complète les fonctions culturelle et militaire d'un nouveau bâtiment, reconstruit sur le site de l'ancien Manège militaire. Des spectacles et manifestations d'envergure s'y tiennent régulièrement. De cette grande place, on entrevoit, via le nouveau « manège », l'immensité du parc des Champs-de-Bataille, par un effet de transparence à travers le bâtiment. Ce lien direct avec les Plaines est également renforcé par les nouveaux aménagements de part et d'autre du manège, à l'emplacement des anciennes zones de stationnement. La place D'Youville entièrement repensée a des airs festifs avec ses espaces destinés à la tenue de spectacles, ses aménagements et son mobilier urbain destinés à la détente. La zone des autobus côtoie de façon sécuritaire les espaces dédiés au promeneur. Les améliorations apportées aux divers accès au parc des Champs-de-Bataille, notamment celui à proximité du Parlement, assurent une meilleure visibilité des entrées au parc, en plus de mieux encadrer l'accès lors de la tenue des grands événements. Plusieurs rues du secteur ont été réaménagées, donnant une place prépondérante aux piétons et au couvert végétal.

La Ville de Québec souhaite que cette image projetée de la colline Parlementaire conditionne les projets futurs d'aménagement tant sur le domaine public que privé.

3.2 Les orientations et objectifs spécifiques d'aménagement

La réalisation de la vision d'aménagement se fonde sur six grandes orientations d'aménagement et de développement qui conditionneront les décisions des acteurs publics et orienteront les partenaires privés dans leurs projets de développement. Ces orientations sont présentées aux paragraphes ci-dessous.

3.2.1. Maintenir la mixité des fonctions urbaines qui caractérise la colline Parlementaire par une planification et un développement assurant le maintien d'un habitat diversifié et de qualité, de services essentiels de proximité et de fonctions administratives en tenant compte des impératifs propres au dynamisme d'une capitale touristique :

La richesse et la singularité de la colline Parlementaire de Québec tiennent de l'amalgame de fonctions qui s'y sont implantées au cours des grandes phases de son développement. Si Québec peut aujourd'hui s'enorgueillir d'une telle situation, c'est en raison d'un contrôle rigoureux des usages autorisés et du regard attentif porté aux nouvelles insertions dans le paysage urbain.

Le maintien d'un milieu de vie mixte sur la colline Parlementaire nécessite la mise en place de règles d'urbanisme permettant d'accueillir une diversité d'usages, principalement le long des grands axes et dans certains cas, à l'intérieur d'un même bâtiment, afin de traduire les objectifs suivants :

- favoriser une mixité de fonctions adéquates, principalement le long des grands axes ;
  - *contrôler l'implantation des fonctions non résidentielles par diverses mesures, de manière à maintenir l'équilibre dans la répartition des usages (superficie maximale autorisée par établissement ou bâtiment pour les usages non résidentiels, contingentement des usages non résidentiels, usages conditionnels, etc.) ;*
  - *positionner, au rez-de-chaussée des bâtiments, des activités qui favorisent l'animation de l'espace public collectif (bureaux, commerces, services, lieux de rassemblements…) et qui s'arriment aux caractéristiques de l'environnement (artère principale, espace public, rue locale) dans lequel ils s'inscrivent ainsi qu'aux activités déjà en place ;*
- consolider la fonction administrative sur la colline Parlementaire en permettant de nouveaux projets de bureaux afin de soutenir et consolider le dynamisme économique du centre-ville ;
- confirmer la vocation touristique et festive de la colline Parlementaire en assurant l'adéquation entre les besoins liés à cette vocation et le maintien d'un milieu de vie de qualité pour la population résidante ;
  - *baliser la tenue d'activités d'animation sur l'espace public collectif ;*

- *autoriser les terrasses le long des grands axes de consolidation aux endroits appropriés compte tenu de l'implantation et de la localisation du bâtiment principal et d'autres caractéristiques devant être prises en compte pour justifier ou non ce type d'aménagement.*

Plus précisément sur la Grande Allée :

- confirmer la vocation commerciale et ludique du tronçon de la Grande Allée localisé entre les rues Cours du Général-De Montcalm / De Senezergues et D'Artigny / George-V Ouest en autorisant notamment les commerces de vente au détail, les restaurants, les débits d'alcool, l'hôtellerie, certains usages publics et autres ;
- ne pas étendre les débits d'alcool du groupe C21 à l'ouest du Cours du Général-De Montcalm et de la rue De Senezergues ;
- afin d'éviter un déséquilibre dans la répartition de la fonction hôtelière, contingenter celle-ci dans les autres sous-secteurs de la Grande Allée (en nombre maximal d'établissements autorisés) ou l'assujettir au respect de certaines conditions encadrant ce type d'exploitation.

3.2.2 Accroître et soutenir la fonction résidentielle en privilégiant les projets intégrant une composante résidentielle et en favorisant une densification des sites destinés à cette fonction.

La Ville de Québec veut soutenir la réalisation de nouveaux projets résidentiels de moyenne et de haute densité sur la colline Parlementaire. En accord avec cette orientation, les objectifs suivants sous-tendront l'ajustement des règles d'urbanisme conséquentes :

- prioriser les projets à dominante résidentielle sur les terrains vacants ;
- assurer la protection des logements existants aux étages supérieurs dans la très grande majorité des secteurs où cette fonction est présente ;
- favoriser la mise en œuvre de nouveaux projets d'habitation ou les projets mixtes qui prévoient l'ajout d'unités résidentielles au-dessus des étages destinés à d'autres fonctions ;
- autoriser l'agrandissement des bâtiments résidentiels existants ;
- accroître les hauteurs autorisées dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou, adopté en décembre 2009, pour certains sites potentiels de développement identifiés à la carte 20 et ce, afin de permettre des projets résidentiels de haute densité ainsi que des projets à vocation mixte, majoritairement destinés à la fonction résidentielle ;
- contrôler la localisation possible des usages non résidentiels à l'intérieur d'un même bâtiment (rez-de-chaussée, 1er et 2e étage) afin de favoriser une activité résidentielle accrue.

La réflexion sur les nouveaux projets résidentiels fera en sorte qu'ils intègrent les préoccupations relatives à la performance énergétique des bâtiments et à la prise en compte du patrimoine bâti et paysager dans l'élaboration des concepts de développement.

3.2.3 Assurer la pérennité du patrimoine bâti et paysager tout en marquant les interventions futures d'une approche reflétant la modernité et contribuant à marquer le patrimoine de demain.

Amalgame de diverses visions d'aménagement qui ont conditionné la transformation de la silhouette de la colline Parlementaire à travers les époques, son tissu urbain demeure en constante évolution. Ces changements ne sont dorénavant plus d'ordre structurel, mais plutôt de l'ordre du profil urbain et de son impact sur la silhouette globale de la ville. Cette réalité impose donc une très grande minutie dans l'insertion des nouveaux projets en fonction de considérations tant historiques qu'urbaines.

La préservation de certaines caractéristiques particulières du bâti ancien et du patrimoine paysager de la colline Parlementaire est un enjeu de taille dans la mesure où le développement aussi intense du tissu urbain a conduit à la démolition de la majeure partie de la trame historique à l'intérieur de laquelle s'est érigée la cité Parlementaire actuelle et ce, depuis la construction du tout premier bâtiment, l'Hôtel du Parlement, en 1877.

Le paradoxe qui s'observe aujourd'hui en matière d'usages et de volumétrie pour la majeure partie des projets de recyclage du bâti ancien impose une certaine adaptation de la conception traditionaliste de préservation du bâti ancien. En effet, la structure des bâtiments anciens conçus à l'origine à des fins autres que celles pour lesquelles ils ont été transformés par la suite fait en sorte qu'il devient nécessaire de prioriser les éléments du patrimoine bâti et paysager à préserver en assurant une certaine souplesse en matière de réutilisation de ces propriétés et de maintien des caractéristiques d'origine.

À l'égard du paysage patrimonial, l'axe Grande Allée demeure le lieu privilégié de manifestation des diverses typologiques urbaines qui ont marqué l'évolution de la colline Parlementaire au cours des sept grandes phases de son développement. Parcours de prestige reliant l'entrée de la ville à l'arrondissement historique du Vieux-Québec, la complétion des aménagements de l'espace public dans l'esprit du concept d'une *Promenade qui remonte dans le temps*[4] prendra en compte la volonté de consolider le tissu urbain tant par l'accueil de nouveaux projets de développement sur les terrains vacants que par le renforcement des aménagements paysagers.

– Les objectifs suivants relatifs à la préservation des caractéristiques historiques de la colline passent par une nécessaire révision de certaines dispositions normatives afin de mieux encadrer la réhabilitation des bâtiments dont l'intérêt historique dans le paysage patrimonial de la colline Parlementaire est indéniable :
– prioriser les composantes du bâti ancien de la colline Parlementaire dont la préservation et la mise en valeur conditionneront les décisions d'aménagement ;
– encourager le recyclage et/ou la reconversion des églises de grand intérêt patrimonial ;
– favoriser la transformation des bâtiments à valeur patrimoniale en assurant une certaine souplesse dans l'utilisation de ces immeubles ;
– renforcer le caractère de la Grande Allée comme parcours historique et cérémoniel :
    - *préserver l'authenticité de la rue en renforçant les composantes qui structurent l'unité de l'artère (mobilier urbain, plantations d'alignement en continu, utilisation de matériaux sobres, etc.) ;*
    - *renforcer le couvert forestier : obliger de nouvelles plantations d'alignement pour tous les nouveaux projets d'aménagement ;*
    - *maintenir la récurrence des aires de dégagements par rapport à la voie publique avec un couvert végétal accru ;*
    - *transformer en aires vertes aménagées ou construire les espaces utilisés comme stationnements de surface ;*
    - *prioriser la conservation, le recyclage et la mise en valeur du bâti d'intérêt patrimonial ou historique existant.*

3.2.4 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de projets exemplaires en matière d'architecture et qui contribuent à minimiser l'empreinte écologique.

Le programme particulier d'urbanisme identifie les sites potentiels de consolidation de la trame urbaine (carte 20) dans le respect de critères d'insertion identifiés pour chacun d'eux à la section 4.3. Cette consolidation du tissu urbain assurera la continuité du front bâti le long des grands axes, en privilégiant la fonction résidentielle tout en prévoyant, aux étages inférieurs, des usages favorisant l'animation sur rue. La valeur hautement symbolique, la contiguïté de l'arrondissement historique du Vieux-Québec et les qualités urbaines de ce secteur font en sorte que la qualité architecturale exceptionnelle des constructions futures sera au cœur des décisions d'aménagement. Le redéveloppement des aires de stationnement de surface à des fins plus

[4] Concept d'aménagement de la Grande Allée « Une promenade qui remonte dans le temps », préparé par la firme Beauregard et associés inc., Novembre 2000.

urbaines est souhaitable, soit par une bonification des aménagements ou par l'apport de nouvelles constructions sur ces sites.

Les principes d'aménagement et de développement qui conditionnent l'établissement de nouvelles règles d'urbanisme découlent de la vision et des grandes orientations d'aménagement du PPU qui, elles-mêmes, sous-tendent le respect des orientations du PDAD et du cadre d'aménagement énoncé par le gouvernement de Québec, pour le territoire de l'agglomération. Ce cadre repose sur le resserrement des zones urbanisées et la consolidation des milieux déjà construits, s'appuyant sur les fondements mêmes du développement durable.

Principes d'aménagement :

Les principes suivants appuient la consolidation du milieu bâti de la colline Parlementaire :

- *exiger pour tous les nouveaux projets un traitement architectural de qualité exceptionnelle qui sera représentatif du caractère contemporain de la colline Parlementaire mais respectueux du milieu sensible (ancien) dans lequel ils s'insèrent ;*
- *autoriser des gabarits de construction plus imposants permettant d'atteindre les objectifs de densification le long des grands axes de la colline Parlementaire dans le respect des critères d'insertion identifiés pour chaque site ;*
- *privilégier, pour tous les nouveaux projets à construire, l'intégration de techniques de construction et d'entretien contribuant à réduire la consommation énergétique des bâtiments et leur impact sur l'environnement ;*
  - aménagement et architecture contribuant à la bonification du milieu de vie de la population résidante (qualité de l'architecture et des aménagements)
  - performance optimale en matière de consommation énergétique (toits verts, énergie solaire, matériaux de construction performants et autres) ;
  - mise en place des conditions répondant aux principes d'accessibilité universelle ;
  - protection et renforcement du couvert végétal ;
  - gestion intégrée des matières résiduelles (récupération à la source) ;
  - intégrations d'abribus tempérés, de supports à vélo et de tout autre équipement qui encourage les déplacements actifs et durables ;
- *accorder aux bâtiments un traitement architectural qui assurera l'interaction des activités du rez-de-chaussée et de celles de l'espace public collectif : transparence des façades (surtout au rez-de-chaussée), absence de murs aveugles, localisation stratégique des accès, etc. ;*
- *s'assurer de la bonne intégration architecturale des espaces et équipements de services des bâtiments : conteneurs à déchets, débarcadères, équipements mécaniques au sol et de toiture, etc. ;*
- *favoriser l'intégration d'éléments culturels à l'architecture et à l'environnement des bâtiments : art public, etc. ;*
- *arrimer les nouveaux projets au milieu dans lequel ils s'insèrent par :*
  - l'articulation volumétrique à l'aide de retrait, d'alignement et autres ;
  - l'aménagement d'espaces de transition avec la rue ;
  - la finesse dans la composition générale des façades contribuant au caractère d'une rue ou d'un espace : modulation, proportions, présences ou non de saillies et autres *;*
- *modifier certaines dispositions relatives aux marges de recul sur la base des critères établis à la section 4.3 du PPU ;*

- *modifier les règles applicables à la préservation d'une aire verte pour les secteurs où les terrains sont trop exigus pour permettre à la fois la construction du site et la préservation d'une aire verte ;*

- *imposer l'obligation d'intégrer les éléments de mécanique du bâtiment à l'intérieur de l'enveloppe du bâtiment et de sa hauteur maximale ;*

- *pour tout nouveau projet d'agrandissement ou de construction, prévoir un concept architectural et d'aménagement qui contribue à réduire au minimum la pollution sonore (systèmes de mécanique des bâtiments), lumineuse (éclairage trop intense) et visuelle (localisation de conteneurs à déchets et autres).*

3.2.5 Parachever la bonification de l'espace public par des aménagements urbains reflétant le prestige émanant du statut de ville du patrimoine mondial et de siège du gouvernement québécois.

En continuité des grands projets de mise en valeur des vingt dernières années sur la colline Parlementaire, la poursuite de l'embellissement de l'espace public collectif tient compte de principes d'aménagement découlant de la vision d'aménagement d'une part et du respect des préceptes du développement durable d'autre part. S'ajoute à ces objectifs, la prise en compte des recommandations du plan de mobilité durable dont l'adoption est prévue en 2010.

Principes d'aménagement :

De grands principes d'aménagement guideront ces interventions :

- *faire en sorte que l'aménagement des espaces publics de même que sur le domaine privé reflète le statut particulier de la colline Parlementaire et les spécificités qui en découlent ;*

- *adapter les espaces publics destinés à la tenue d'activités d'animation de manière à en faire des espaces de diffusion culturelle et des lieux d'animation urbaine, en cohérence avec les préoccupations d'ordre urbain et national ;*

- *bonifier ou créer des aménagements favorisant les déplacements actifs par un confort accru des piétons;*

- *définir la signature souhaitée pour la colline Parlementaire en poursuivant la réflexion sur l'éclairage urbain et les éléments du mobilier en fonction du type de milieu (grands axes, secteur parlementaire, pôle du Grand Théâtre, place George-V…) ;*

- *préserver la convivialité de l'espace public dans lequel s'insèrent les nouveaux projets : perméabilité du bâtiment par rapport à la rue, préservation des vues et perspectives sur les Laurentides et le Vieux-Québec, préoccupations quant à l'ensoleillement, contrôle des vents dominants, etc. ;*

- *transformer les espaces de stationnements extérieurs existants soit par de nouveaux aménagements qui mettent en valeur le patrimoine paysager de la Grande Allée, soit en consolidant ces sites par de nouvelles constructions ;*

- *exiger l'aménagement de stationnements couverts dans les zones où ce type d'aménagement peut être réalisable, compte tenu de la présence de constructions existantes, de la topographie et autres caractéristiques du site ;*

- *modifier au besoin le type d'affichage prescrit par la réglementation afin que les caractéristiques des enseignes correspondent à l'image prestigieuse de la colline Parlementaire, à ses caractéristiques patrimoniales de même qu'aux particularités propres à chacun des grands axes qui la traversent ;*

- *modifier les dispositions normatives relatives à l'implantation des bâtiments de manière à permettre de bonifier les aménagements et à réduire les superficies asphaltées.*

La mise en valeur des espaces publics au pourtour et à l'intérieur des éléments de polarité de la colline Parlementaire – le parc des Champs-de-Bataille, le pôle culturel du Grand Théâtre, la cité Parlementaire, le pôle institutionnel du parc de la Francophonie / place George-V, la place D'Youville – et de ses grands axes demeure inachevée. Dans la perspective de nouveaux projets à caractère public sur la colline Parlementaire telle que la construction d'un nouveau pavillon du Musée national des Beaux-arts du Québec, la reconstruction de Manège militaire ou la réalisation d'un nouveau centre de diffusion culturelle en lien avec la réhabilitation du tunnel désaffecté sous l'autoroute Dufferin-Montmorency, la poursuite de l'embellissement des espaces publics sera incontournable. La tenue de grands événements majeurs pourrait également servir de catalyseur à la complétion des projets d'embellissement sur la colline Parlementaire.

Le caractère et l'ambiance générale des aménagements sur la colline Parlementaire imposent une réflexion quant à la signature que la Commission de la capitale nationale du Québec en collaboration avec la Ville de Québec, souhaite donner au secteur parlementaire et à son milieu urbain adjacent en regard de l'éclairage (des immeubles ou des rues), du mobilier urbain (bancs et autres) et de la signalisation (panneaux d'identification).

Dans la conception des nouveaux projets et la transformation du bâti existant, la perméabilité des bâtiments sur l'espace public collectif pour assurer un meilleur rapport à la rue se traduira par des éléments d'architecture (localisation des accès, fenestration, aménagement d'espaces communs au rez-de-chaussée, facture architecturale du rez-de-chaussée…) et la présence d'usages au rez-de-chaussée des immeubles favorisant l'interaction du bâti avec l'espace public (commerces, institutions, espaces publics communs…).

3.2.6 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun

Si la Ville favorise à priori les déplacements actifs et par transport en commun au centre-ville et plus particulièrement sur la colline Parlementaire, elle orientera plus spécifiquement ses actions en matière de déplacements à la suite de l'adoption du plan de mobilité durable prévue en 2010.

Dans le cadre des travaux d'infrastructures projetés (réseaux souterrains, trottoirs, pavage), la Ville favorisera, dans la mesure des budgets alloués, l'amélioration des aménagements de surface de l'espace public, plus particulièrement sur les axes nord-sud.

4. LA MISE EN ŒUVRE DE LA VISION ET DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

4.1 L'affectation détaillée du sol

Le secteur du PPU se situe à l'intérieur de la grande aire affectations « centre-ville » du PDAD. Puisque cette grande aire laisse une très grande marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisées, un redécoupage plus fin est essentiel à l'établissement de balises claires. Celles-ci induiront par la suite des modifications aux règles d'urbanisme nécessaires à la transposition des orientations. Des modifications à certaines limites de zones pourraient être requises afin de permettre les ajustements nécessaires en matière d'usages, d'implantation ou de gabarit.

Le plan des affectations détaillées du sol pour le secteur du PPU est illustré à la carte 21. Le plan prévoit quatre types d'affectations détaillées. Compte tenu de la très grande diversité des profils bâtis et usages à l'intérieur des limites du PPU, les aires mixtes et résidentielles sont redécoupées en fonction de leur localisation dans la trame urbaine, soit par rapport à l'un ou l'autre des axes nord-sud ou est-ouest du territoire d'application. Cette précision permet d'assurer une certaine uniformisation des dispositions normatives en fonction du tissu urbain.

Typologies des aires d'affectations détaillées du PPU de la colline Parlementaire :

Affectations résidentielles « R » :

Les aires d'affectations résidentielles visent à confirmer la fonction résidentielle prédominante actuelle et souhaitée dans les secteurs identifiés comme tels au plan des affectations détaillées. Cette affectation peut également autoriser d'autres fonctions compatibles avec la fonction résidentielle et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- *protéger les logements existants pour une localisation précise à l'intérieur d'un bâtiment, le cas échéant ;*
- *localiser à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités ces usages ;*
- *identifier les types de bâtiments autorisés ainsi que le nombre minimal et/ou maximal de logements autorisés par bâtiment ;*
- *préciser les normes relatives à la gestion des droits acquis.*

Typologies des aires d'affectations résidentielles :

R_GA : Résidentielle en lien avec l'axe Grande Allée

R_SA : Résidentielle en lien avec l'axe Saint-Amable

R_RL : Résidentielle en lien avec l'axe René-Lévesque

Affectations mixtes « M » :

Les aires d'affectations mixtes visent à confirmer la diversité actuelle et souhaitée des fonctions dans un même secteur, comme identifié au plan des affectations détaillées. Cette affectation peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- *localiser spécifiquement à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités certains usages ;*
- *prévoir une superficie maximale autorisée par établissement pour certains types d'usages ;*
- *contingenter certains usages ;*

- *permettre certains usages à certaines conditions ;*
- *préciser certaines dispositions particulières relatives aux bâtiments ;*
- *préciser les normes relatives à la gestion des droits acquis.*

Typologies des aires d'affectations mixtes :

M_GA : Mixte en lien avec l'axe Grande Allée

M_SA : Mixte en lien avec l'axe Saint-Amable

M_RL : Mixte en lien avec l'axe René-Lévesque

M_SJ : Mixte en lien avec l'axe Saint-Joachim

M_HM : Mixte en lien avec l'axe Honoré-Mercier

M_CA ¨Mixte en lien avec la côte D'Abraham

Affectation Parcs et espaces verts « PEV » :

Les aires d'affectations parcs et espaces verts visent à confirmer la vocation de parcs ou place publique des secteurs visés par cette affectation. Cette affectation ne peut donc autoriser que ce type d'usages ainsi que certains usages qui peuvent lui être associés tel qu'un stationnement, l'aménagement temporaire de terrasses et autres.

Affectations publiques, institutionnelles et culturelles » PIC » :

Les aires d'affectations publiques, institutionnelles et culturelles visent à confirmer la vocation publique prédominante des usages actuels et souhaités, tels que les lieux culturels, les lieux de rassemblement à caractère public, les bureaux de l'administration publique et autres. Ces affectations permettent également des usages associés qui sont complémentaires aux fonctions publiques, de même que d'autres usages (commerces, habitation, services…).

Cette affectation peut donc autoriser une diversité d'usages et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- *localiser spécifiquement à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités certains usages ;*
- *prévoir une superficie maximale autorisée par établissement pour certains types d'usages ;*
- *permettre certains usages à certaines conditions ;*
- *préciser certaines dispositions particulières relatives aux bâtiments ;*
- *préciser les normes relatives à la gestion des droits acquis.*

4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées

Le tableau I de la section 4.2 présente les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées au plan des affectations détaillées de la carte 21.

La carte 22 prescrit les hauteurs maximales exigées pour chacun des secteurs identifiés à cette carte, c'est-à-dire celles qui devront obligatoirement être prévues au règlement d'urbanisme. La révision du plan de zonage du règlement d'urbanisme de l'arrondissement La Cité-Limoilou pour le secteur du PPU devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les hauteurs prescrites.

Malgré la concordance stricte découlant des normes prescrites au PPU, une dérogation mineure à l'égard d'une telle norme accordée par un arrondissement conformément à la loi, est présumée conforme aux objectifs du PDAD.

Il en est de même pour toutes les autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être traduites notamment aux grilles de spécifications du règlement d'urbanisme

Ces normes visent 7 aspects à savoir :

1. Les groupes d'usages autorisés ;

2. Les usages et groupes d'usages associés, conditionnels et spécifiquement exclus ;

3. Le contingentement de certains usages ;

4. Les marges de recul avant ou à l'axe ;

5. La protection des logements ;

6. Le pourcentage d'occupation du sol (POS) et les aires vertes ;

7. La gestion des droits acquis.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent au tableau I :

- les groupe d'usages identifiés doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme et sont les seuls usages autorisés dans les aires d'affectation visées ;

- la localisation précise des usages à l'intérieur d'un bâtiment (sous-sol, rez-de-chaussée, étage…) est la seule localisation possible lorsqu'indiquée pour un usage en particulier ; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment ;

- les usages et groupes d'usages associés et conditionnels identifiés doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme et sont les seuls usages associés et conditionnels autorisés ;

- lorsqu'un contingentement est indiqué au tableau I, ce contingentement doit être celui prescrit à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme relativement à l'aire d'affectation concernée ; un contingentement impose une contrainte en termes de nombre maximal d'établissements autorisés dans une zone ou en termes de distance entre deux établissements de même fonction ;

- lorsqu'indiquée au tableau I, la superficie maximale autorisée pour un usage, à l'intérieur d'un bâtiment ou pour un même établissement, doit être celle prescrite à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;

- lorsque le tableau I précise l'obligation d'indiquer une marge de recul avant ou une marge de recul à l'axe, une telle norme doit être précisée à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme ;

- l'imposition de la norme relative à la protection des logements et à la localisation de cette norme (protéger l'habitation à l'étage, à l'étage au-dessus du rez-de-chaussée ou autre) indiquée au tableau I doit être prescrite à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme ;

- les normes relatives au pourcentage d'occupation au sol (POS), à l'aire verte et à la gestion des droits acquis doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
PIC_1	Public, institutionnel et culturel	P1, R1, C 20, C30 (intérieur à 100%) Spécifiquement autorisé : un Musée visé par la Loi sur les musées nationaux Note 3	Usages associés : 197, 225, 236, 237, 238				POS = 25 % Aire verte = 15 %	note 2
PIC_2	Public, institutionnel et culturel	P1, P2, R1, C30 (intérieur à 100%) Spécifiquement autorisé : un Musée visé par la Loi sur les musées nationaux Note 3	Usages associés : 236, 237, 238				POS = 25 % Aire verte = 20 %	note 2
PEV_1	Parc et espace vert	R1, R2, R3						note 2
R_GA_1	Résidentielle	H1, R1 Note 3		Note 5			POS = 25 % Aire verte = 20 %	note 2
M_GA_1	Mixte	H1, R1, C10 C30 (intérieur à 100%) Note 3	Usage conditionnel : C 11	C 10 : contingenté à un maximum de 1 établissement Note 5	marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 17	Protection des logements aux niveaux R+	POS = 25 % Aire verte = 20 %	note 2
R_GA_2	Résidentielle	H1, R1		Note 5			POS = 30 % aire verte : 15 %	note 2
R_GA_6	Résidentielle	H1, R1, C30 (100 % intérieur)		Note 5			POS = 25 % aire verte : 20 %	note 2
R_GA_3	Résidentielle	H1, P1, R1, C30 (100 % intérieur)	Note 6			Protection des logements	POS = 25 % aire verte : 20 %	note 2
M_GA_2	Mixte	H1, P2, R1, C30 (intérieur à 100%) P1 uniquement aux niveaux R, 1 Note 1	usages associés : 236, 237, 238	Note 5	marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 17	Protection des logements	POS = 25 % aire verte : 20 %	note 2
M_GA_3	Mixte	H1, C10, C30 (intérieur à 100%), R1 C1, P 1, P 3, P 5, I 2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 1	usage conditionnel : C 11 usages associés : 178, 210, 212, 236, 237, 238	C 10 : contingenté à un maximum de 1 établissement	marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 18	Protection des logements au niveau R+	POS = 35 % aire verte : 15 %	note 2
M_GA_4	Mixte	H1, H2, C30 (100 % intérieur), R1 C1, C2, C3, P1, P3, P5, I2 : uniquement aux niveaux R, 1	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238 Note 6			Protection des logements au niveau R+	POS=40 % Aire verte=10 %	note 2
R_GA_5	Résidentielle	H1, H2, R1 Note 3	usage associé : 197 Note 6				POS : 35 % Aire verte : 10 %	note 2
M_GA_5	Mixte	H1, C1, C2, C3, C20, P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%), R1 I 2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238 Note 6	C20 : superficie maximale de 200 m^2(par établissement)			POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
R_GA_4	Résidentielle	H1, R1	Note 6				POS = 30 % aire verte : 10 %	note 2

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_GA_6	Mixte	H1, R1, C1, P1, P3, P5, C10, C30 (intérieur à 100 %) Note 3	usage conditionnel : C11 usage associé : 178, 236, 237, 238	C 10 : contingenté à un maximum de 2 établissements			POS : 35 % Aire verte = 10 %	note 2
M_GA_7	Mixte	H1, H2, R1, C30 (intérieur à 100%) C1, C2, C3, C20, P1, P3, P5, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238 Note 6	C2 : superficie maximale de 500 m^2(par établissement) C20 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement)		Protection des logements au R+	POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
M_GA_9	Mixte	H1, P1, P3, P5, R1, C1, C3, C10, C12, C30 (intérieur à 100%) C2, C20, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 C11 : uniquement aux niveaux 2, 2^+ Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238				POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
M_GA_8	Mixte	H1, R1, C1 C30 (intérieur à 100%)	usage associé : 178		marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 17	Protection des logements au R+	POS : 35 % aire verte : 15 %	note 2
M_GA_10	Mixte	H1, R1, C30 (intérieur à 100%) C1, C2, C3, C20, P1, P3, P5, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 236, 237, 238				POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
M_GA_12	Mixte	C1, P1, P3, P5, C10, R1, C30 (100 % intérieur) C2, C3, C20, C21, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 202, 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238		marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 17		POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
M_GA_11	Mixte	C1, C10, C12, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) C2, C3, C20, C21, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 178, 210, 212, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238		marge de recul à l'axe de Grande-Allée = 17		POS : 40 % Aire verte : 10 %	note 2
M_GA_13	Mixte	H1, H2, C30 (souterraine à 100 %), R1 C1, P5 : uniquement aux niveaux S, R Note 1 (à l'exception de la pharmacie d'une superficie maximale de 100 m^2, au rez-de-chaussée et au sous-sol) Note 3 Spécifiquement autorisé : une pharmacie au rez-de-chaussée sans superficie maximale	Note 6		marge avant = 4	Protection des logements au niveau R+	POS = 35 % aire verte : 10 %	note 2

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_GA_14	Mixte	H1 : uniquement aux niveaux 3 à 25 C10 : nombre minimal de 206 unités C1, P1, P3, P5 : uniquement aux niveaux autres que 3 à 25 C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 C20, C21 : Uniquement aux niveaux R, 1, 2, 26, 27 C4 : uniquement aux niveaux 1, 2 C30 (intérieur à 100%) Note 3 R1	Usages associés : 210, 212, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238	H1 : jusqu'à 50% de la superficie de plancher des étages 3 à 25	marge de recul à l'axe de Grande Allée = 17		POS : 40 % Aire verte : 10 %	note 2
M_GA_15	Mixte	H1, P2, R1, C30 (intérieur à 100%) P1 uniquement aux niveaux R, 1 P5, C1 : uniquement aux niveaux R, 1 et 2 Note 1	Usages associés : 236, 237, 238	Note 5	marge de recul à l'axe de Grande Allée=17	Protection des logements	POS=25% Aire verte=20%	note 2
R_GA_7	Résidentielle	H1, R1	Note 6				POS = 30 % aire verte : 10 %	note 2
PEV-2	Parc et espace vert	R1, R2, Note 3						note 2
PIC-3	Public, institutionnel et culturel	C1, C3, P1, P8, R1, C30 (100 % intérieur) C2 : uniquement aux niveaux R, 1	Usages associés : 210, 212, 236, 237, 238					note 2
PEV-4	Parc et espace vert	R1, C30 (intérieur à 100%) Note 3	Usages associés : 199					note 2
R_TB_1	Résidentielle	H1, R1 Note 8	Usages associés : 161 Note 6				POS : 35 % aire verte : 10 %	note 2
M_SA_1	Mixte	P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%), R1 H1 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C1 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 C2, C3, C20, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238, Note 6			Protection des logements au R+	Pos : 35 %	note 2
M_SA_2	Mixte	C1, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) H1 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C2, C3, C20, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 212, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238 Note 6				Pos : 40 %	note 2
M_SA_3		H1, P1, P3, R1, C30 (intérieur à 100%) Note 3	usages associés : 236, 237, 238			Protection des logements	Pos : 35 %	note 2
M_SA_4	Mixte	H1, C1, C2, C3, P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%), R1 C20, I2 : uniquement aux niveaux R et 1 Note 3	usages associés : 202, 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238 Note 9				Pos : 35 %	note 2
PIC_4	Public, institutionnel et culturel	C1, C3, P1, P3, P4, R1, C 30 (intérieur à 100 %) Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238, 243				Pos : 25 % Aire verte : 20 %	note 2

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
PEV_3	Parc et espace vert	R1						note 2
M_SA_5	Mixte	H1, P1, P2, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) C1 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 C3, I2 : uniquement aux niveaux R et 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238 Note 6			Protection des logements au R+	Pos : 35 %	note 2
M_RL_3	Mixte	C1, R1, C30 (intérieur à 100 %) I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	Note 6				Pos : 40 %	note 2
M_RL_2	Mixte	H1, R1, P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%) C1 : uniquement aux niveaux R, R+, 1, 2 C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1, Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238 Note 6			Protection des logements au niveau R+	Pos : 35 %	note 2
M_RL_1	Mixte	C1, P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%), R1 H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R et 1 C20 : uniquement aux niveaux R, 1 et 2 Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238 Note 6				Pos : 35 %	note 2
R_RL_1	Résidentielle	H1, H2, P5, P6, R1, C30 (intérieur à 100 %)	Note 6				Pos : 25 % Aire verte : 20 %	note 2
R_RL_2	Résidentielle	H1, R1 Note 8	usages associés : 161 Note 6				Pos : 25 % Aire verte : 20 %	note 2
R_RL_3	Résidentielle	H1, R1 Note 8	usages associés : 161 Note 6				Pos : 25 % Aire verte : 20 %	note 2
M_RL_4	Mixte	H1, P1, P3, P5, C30 (intérieur à 100%), R1 C1 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 et 2 C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238 Note 6			Protection des logements au niveau R+	Pos : 35 %	note 2
M_RL_6	Mixte	C1, C2, C3, C10, C20, C21, P1, P3, P5, I2, R1, C30 (intérieur à 100 %) H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238				Pos : 50 %	note 2
M_RL_5	Mixte	C1, C2, C3, C10, C20, C21, P1, P3, P5, I2, R1, C30 (intérieur à 100 %) H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238				Pos : 50 %	note 2
M_SJ_4	Mixte	H1, R1 C1, C2, C3, C20, P1, P3, P5, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 C21 : uniquement au niveau R, R+ C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C30 (intérieur à 100 %) Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238 Note 6			Protection des logements au niveau R+	Pos : 35 %	note 2
PIC_5	Public, institutionnel et culturel	C1, C3, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) C2, C20 : uniquement au niveau R, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 236, 237, 238, 221, 225					note 2

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
PEV_5	Parc et espace vert	R1						note 2
M_SJ_1	Mixte	H1, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) C1, C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 Note 3	Note 6			Protection des logements au niveau R+	POS : 35 %	note 2
M_SJ_2	Mixte	P1, P3, P5, P8, R1, C30 (intérieur à 100%) H1 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C1, C 2, C3, C20, I2: uniquement aux niveaux R, R+, 1 C21 : uniquement au niveau R, R+ Notes 3, 8	usages associés : 178, 200, 210, 212, 221, 223, 225, 236, 237, 238	C20, C21 : superficie maximale de 100 m^2(par établissement) I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par bâtiment) Notes 5, 7, 10		Protection des logements au niveau R+	POS : 35 %	note 2
PIC_6	Public, institutionnel et culturel	C3, P1, R1, C30 (intérieur à 100%) Note 3	Usage associés : 210, 212, 236, 237, 238				POS : 25 % Aire verte : 20%	note 2
M_HM_1	Mixte	C1, C3, C10, P1, P3, P4, P5, R1, R2, C30 (intérieur à 100%) C2, C 20, C21, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Spécifiquement autorisé : terminus d'autobus Note 3	usages associés : 199, 210, 212, 215, 216, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238	I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement)			POS : 35 %	note 2
M_HM_2	Mixte	C1, C3, C10, P1, P3, P4, P5, R1, R2, C30 (intérieur à 100%) C2, C 20, C21, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 199, 210, 212, 215, 216, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238	I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement)			POS : 35 %	note 2
M_HM_3	Mixte	C1, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100 %) C2, C3, C20, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 C 21 : uniquement aux niveaux R, R+ H1, C11 : uniquement aux niveaux 2, 2+ Note 3	usages associés : 178, 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238	C21 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement et par bâtiment) Note 11			POS : 35 %	note 2
M_HM_4	Mixte	H1, H2, C10, C11, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100 %) C1 : uniquement aux niveaux R, R+, 1, 2 C2, C3, C20 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 C21 : uniquement aux niveaux R, R+ I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 Note 3	usages associés : 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238 Note 6				POS : 35 %	note 2
M_HM_5	Mixte	H1, H2, R1, C30 (intérieur à 100%) Note 3					POS : 25 % Aire verte : 5 %	note 2
M_HM_6	Mixte	H1, H2, H3, C10, C11, C12, P1, P3, P5, R1 C1 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 C20, C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 C21 : uniquement au niveau R I1 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 Notes 3, 4, 8	usages associés : 178, 194, 197, 199, 205, 210, 212, 221, 223, 224, 225, 236, 237, 238	I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement) Note 12			POS : 35 %	

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation								
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages exclusivement prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Groupes d'usages associés ou conditionnels exclusivement prescrits** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes de contingentement** **Superficie maximale prescrite par établissement ou par bâtiment**	**Imposition d'une marge de recul avant ou à l'axe exigée (en mètres)**	**Exigence relative à la protection (et localisation) des logements**	**Pourcentage d'occupation du sol (POS) et d'aire verte exigées**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_HM_7	Mixte	H1, H2, P1, P3, P5, R1 C1 : uniquement aux niveaux R, 1, 2 C2, C3, I2 : uniquement aux niveaux R, 1 Note 3	usages associés : 197, 199, 205, 210, 212, 236, 237 Note 6	I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement)		Protection des logements au niveau R+	POS : 35 %	note 2
M_HM_8	Mixte	H1, H2, H3, P1, P5, P6, C1, R1, C30 (intérieur à 100%) Note 3					POS : 25% Aire verte : 5%	note 2
M_AB_1	Mixte	H2, P1, P3, P5, R1, C30 (intérieur à 100%) H1 : uniquement aux niveaux 2, 2+ C1, C2, C3, C20, I2 : uniquement aux niveaux R, R+, 1 Notes 3, 8	usages associés : 178, 210, 212, 221, 225, 236, 237, 238	Note 13		Protection des logements au niveau R+	POS : 35 %	note 2
M_DY_1	Mixte	H1, C1, C2, C3, C10, C11, C20, C21, P1, P3, P4, P5, R1 C30 (intérieur à 100%), R2 I2 : uniquement au R, 1 Note 3	usage associés : 212, 221, 223, 210, 216, 215, 199, 224, 225	I2 : superficie maximale de 100 m^2 (par établissement)			POS : 35 %	note 2
M_RI_1	Mixte	H1, H2, C30 (100% intérieur), R1					POS=25% Aire verte : 5%	

2017, R.V.Q. 2436, a. 1

Légende des abréviations du Tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 : logement

H2 : habitation avec services communautaires

H3 : maison de chambres et de pension

C 1 : services administratifs

C 2 : vente au détail et services

C 3 : lieu de rassemblement

C 4 : salle de jeux mécaniques ou électroniques

C 10 : établissement hôtelier

C 11 : résidence de tourisme

C12 : auberge de jeunesse

C20 : restaurant

C21 : débit d'alcool

C 30 : stationnement et poste de taxi

P1 : équipement culturel et patrimonial

P2 : équipement religieux

P3 : établissement d'éducation et de formation

P4 : établissement d'éducation et de formation

P5 : établissement de santé sans hébergement

P6 : établissement de santé avec hébergement

P8 : équipement de sécurité publique

I1 : industrie de haute technologie

I2 : industrie artisanale

R1 : parc

R2 : équipement extérieur de proximité

R3 : équipement récréatif extérieur régional

Localisation des usages

S : l'usage est autorisé au sous-sol ;

R : l'usage est autorisé aux endroits suivants : 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse uniquement de l'intérieur de l'établissement ;

R+ : quand le bâtiment possède plusieurs rez-de-chaussée, l'usage est autorisé aux étages suivants : 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) à un étage situé entre 2 rez-de-chaussée où il est autorisé ;

1 : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée, sauf exception ;

2 : l'usage est autorisé au 2e étage ;

2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2e étage ;

Usages et groupes d'usages associés autorisés :

178 : la location d'une chambre à une clientèle de passage est associée à un logement ;

194 : un logement est associé à certains usages ;

197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation ;

199 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être intérieure ;

200 une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être souterraine ;

202 : le stationnement ou l'entreposage de véhicules automobiles est associé à un service de location de véhicules automobiles ;

205 : la vente de propane est associée à un usage du groupe C2 vente au détail et services ;

210 : un restaurant est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement ;

212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement ;

215 : une salle de réception est associée à une salle de spectacle ;

216 : un studio d'enregistrement est associé à une salle de spectacle ;

221 : un bar est associé à un restaurant ;

223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool ;

224 : une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool ;

225 : un bar sur café-terrasse est associé à un restaurant ;

236 : un bar est associé à un usage de la classe publique ;

237 : un restaurant est associé à un usage de la classe publique ;

238 : un usage du groupe C 1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique ;

243 : un restaurant ou un restaurant exercé sur un café-terrasse est associé à un usage de la classe Publique.

Normes de contingentement et usages contingentés :

Note 5 : La distance minimale prescrite entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 mètres.

Note 7 : La distance minimale entre deux établissements destinés à des usages du groupe C21 débit d'alcool est de 150 mètres.

Note 10 : La distance minimale prescrite entre deux établissements destinés à des usages du groupe C20 restaurant est de 50 mètres.

Note 11 : La distance minimale prescrite entre deux établissements destinés à des usages du groupe C21 débit d'alcool est de 50 mètres.

Note 12 : La distance minimale prescrite entre deux établissements destinés à des usages du groupe C21 débit d'alcool est de 25 mètres.

Note 13 : La distance minimale prescrite entre deux établissements destinés à des usages du groupe C20 restaurant est de 25 mètres.

Usages spécifiquement autorisés :

Note 1 : Usages spécifiquement autorisés :

- *Une cordonnerie est autorisée au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Une quincaillerie est autorisée au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Une librairie est autorisée au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Un nettoyeur ou un dépôt de nettoyage sont autorisés au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Une pharmacie est autorisée au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Un magasin d'alimentation ou de vente d'alcool est autorisé au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés ;*
- *Un comptoir postal est autorisé au rez-de-chaussée, avec agrandissement au sous-sol du commerce existant au rez-de-chaussée. La superficie de plancher maximale est de 100 mètres carrés.*

Note 3 : Usage spécifiquement autorisé : service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement souterrain.

Note 4 : Usages spécifiquement autorisés : un établissement industriel relié aux domaines suivants :

- *à l'encadrement*
- *à l'imprimerie*
- *à la fabrication de bijoux*
- *à la fabrication de fourrures*
- *à la fabrication de vêtements*
- *à la finition ou au laminage de photos*

Note 8 : Spécifiquement autorisé : les ateliers d'artistes.

Note 14 : Spécifiquement autorisé : une pharmacie au rez-de-chaussée

Usages spécifiquement exclus

161 : l'entreposage d'un véhicule est prohibé.

Note 6 : La location pour une courte durée d'une chambre à une clientèle de passage est prohibée.

Note 9 : Une salle de danse sans consommation d'alcool est spécifiquement exclue.

Droits acquis :

Note 2 : Droits acquis stricts en matière d'usage dérogatoire : aucun remplacement autorisé et droits acquis souples en matière de construction.

2017, R.V.Q. 2436, a. 1

4.3 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain

Les préceptes de consolidation, densification et de qualité exemplaire des projets d'architecture se transposent à l'intérieur de critères d'aménagement élaborés pour chacun des sites identifiés à la carte 20 des secteurs potentiels de développement. Pour certains sites, les critères élaborés sont le fruit d'un travail de concertation avec la population et d'une analyse fine des projets envisagés.

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural et de la symétrie des constructions sur le territoire de la colline Parlementaire. Afin d'orienter les recommandations en matière d'implantation, de gabarit, d'architecture et d'intégration au paysage urbain en général, les critères suivants seront intégrés au règlement R.V.Q. 1324 sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec.

Îlot de l'ancien Monastère des Dominicains (1) :

- *ce site a fait l'objet d'un concours d'architecture dans le cadre du projet de construction d'un nouveau pavillon pour le Musée national des Beaux-arts du Québec. Le projet retenu devra cependant respecter les critères urbanistiques suivants ;*
- *le nouveau bâtiment devra respecter les marges de recul actuelles sur la Grande Allée et s'inscrire dans l'alignement des bâtiments voisins ;*
- *le nouveau bâtiment devra avoir façade sur la Grande Allée et contribuer à l'animation urbaine de cette importante artère ;*
- *de par son gabarit, sa volumétrie générale, son architecture et ses matériaux, le nouveau bâtiment ne devra en aucun cas porter ombrage à l'église Saint-Dominique ou son majestueux clocher.*

Site Château Saint-Louis (2) :

- *préserver l'intégrité de l'édifice Le Château Saint-Louis ;*
- *dans le but d'éliminer le stationnement de surface existant, encourager la construction d'un stationnement souterrain surmonté d'un aménagement paysager de type jardin et éventuellement de nouveaux bâtiments en accompagnement du bâtiment principal et implanté en alignement avec celui-ci ;*
- *renforcer le lien visuel et fonctionnel entre le Château Saint-Louis et la Grande Allée. Le cas échéant, les nouveaux bâtiments et leurs aménagements paysagers devront mettre en valeur l'entrée principale du Château Saint-Louis et son allée d'accès depuis la Grande Allée ;*
- *harmoniser les gabarits, la volumétrie, les styles architecturaux, les matériaux et les couleurs des nouveaux bâtiments avec ceux des bâtiments existants dans le voisinage immédiat du Château Saint-Louis, dont la maison Krieghof ;*
- *les nouveaux bâtiments devront assurer une gradation volumétrique adéquate et une transition optimale entre les bâtiments de faible gabarit de la Grande Allée et le Château Saint-Louis.*

Îlot de l'édifice Le Montmorency (3) :

- *conserver les bâtiments existants de l'édifice Le Montmorency et la maison Louis-Saint-Laurent ;*

- *encourager l'élimination du stationnement de surface et des aménagements paysagers désuets existants dans la portion du site faisant face à la Grande Allée et le long de l'avenue Galipeault par la construction de nouveaux bâtiments conformément aux critères urbanistiques suivants :*
  - implanter les nouveaux bâtiments en alignement avec les bâtiments existants sur la Grande Allée et la avenue Wilfrid-Laurier ;
  - prévoir une marge de recul de 3 mètres par rapport à l'emprise de l'avenue Galipeault et une marge de recul adéquate à l'ouest de la maison Saint-Laurent de manière à éviter tout effet d'écrasement que pourrait produire sur cette maison la construction d'un nouveau bâtiment sur la Grande Allée ;
  - harmoniser les gabarits des nouveaux bâtiments avec ceux des bâtiments existants de la Grande Allée et de l'avenue Galipeault ;
  - aménager une cour plantée d'arbres entre le bâtiment existant et les bâtiments projetés ;
  - intégrer des aménagements paysagers et des plantations d'arbres d'alignement à l'intérieur des marges de recul sur la Grande Allée et sur l'avenue Galipeault ;
  - harmoniser les matériaux de revêtement des nouveaux bâtiments et leurs couleurs avec ceux des bâtiments avoisinants. La maçonnerie est privilégiée aux étages inférieurs en relation directe avec la rue ;
  - maintenir et renforcer un lien visuel et fonctionnel fort entre l'entrée du bâtiment existant sur la Grande Allée et la Grande Allée.

Ancien couvent des Franciscaines (4) :

- *compléter l'îlot avec un bâtiment d'habitation construit en alignement avec les bâtiments existants sur la Grande Allée et la rue Turnbull ;*
- *par son gabarit, sa volumétrie générale, son style architectural, ses matériaux et ses couleurs le nouveau bâtiment devra s'harmoniser avec les bâtiments existants sur l'îlot, la Grande Allée et la rue Turnbull ;*
- *encourager l'implantation de fonctions commerciales au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment de manière à assurer une animation urbaine adéquate sur la Grande Allée ;*
- *assurer un dégagement adéquat autour des bâtiments anciens encore présents sur le site et la mise en valeur de ceux-ci.*

Îlot de Sennezergues / De la Chevrotière (5) :

- *encourager l'élimination du stationnement de surface existant au cœur de l'îlot par la construction de nouveaux bâtiments dans le prolongement des bâtiments existants ;*
- *harmoniser le gabarit, la volumétrie, les styles architecturaux, les matériaux et les couleurs avec ceux des bâtiments adjacents et projetés ;*

Site du Manège militaire (6) :

- *construire sur le site du Manège militaire un nouveau bâtiment de facture contemporaine largement ouvert sur les plaines en y intégrant la façade restaurée du Manège ;*
- *reconstituer, au cœur du nouveau bâtiment, un grand espace intérieur dans l'esprit de la salle de manœuvres d'antan : éviter tout fractionnement de l'espace et loger les services administratifs aux étages ou dans les édifices conçus pour ces usages ;*
- *harmoniser la nouvelle construction avec la façade reconstituée dans le respect des gabarits qui avaient cours jusqu'à l'incendie ;*
- *donner à la nouvelle construction un caractère public, non exclusivement militaire, et complémentaire aux activités du parc des Champs-de-Bataille ;*

- *aménager un nouveau lien (porte d'entrée) entre la place George-V et le parc des Champs-de-Bataille sans fractionner l'espace intérieur de façon permanente ;*
- *construire une façade de qualité sur le parc des Champs-de-Bataille ;*
- *supprimer les cases de stationnement en surface autour du Manège et les intégrer le plus possible sous le nouveau bâtiment.*

Îlot du Grand Théâtre (7) :

- *éliminer le stationnement de surface localisé entre le Grand Théâtre et la rue Saint-Amable et réaménager cet espace de manière plus conviviale ;*
- *une construction de faible gabarit pourrait être envisagée entre la rue Saint-Amable et le Grand Théâtre dans l'alignement de celui-ci si celle-ci permettait de mieux dissimuler les conteneurs à déchets et les débarcadères du bâtiment ;*
- *toute intervention d'aménagement sur le site du Grand Théâtre devrait être harmonisée avec les interventions de bonification des espaces urbains à la périphérie du Grand Théâtre (rue Saint-Amable, parc de l'Amérique-Française, pelouses frontales de l'ancien hôpital Jeffrey-Hale, etc.).*

Îlot de l'ancien hôpital Jeffery Hale (8) :

- *compléter l'encadrement de la cour intérieure de l'îlot par l'ajout d'un nouveau bâtiment de coin à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de la rue Turnbull ;*
- *implanter ce nouveau bâtiment en alignement avec les bâtiments existants au nord-est et au nord-ouest. Celui-ci devra s'harmoniser avec les bâtiments existants de l'îlot quant à son gabarit, sa volumétrie, son style architectural, ses matériaux et ses couleurs ;*
- *localiser l'entrée principale du nouveau bâtiment sur l'avenue Turnbull, idéalement dans l'axe de la rue Crémazie ;*
- *le nouveau bâtiment constituera en quelque sorte le pendant naturel du bâtiment d'habitation construit au milieu des années 70 au coin est de l'îlot sur la rue de Claire-Fontaine et devrait participer à l'encadrement et à la mise en valeur des bâtiments anciens de l'îlot.*

Têtes d'îlots rues Scott (9a) :

- *compléter les îlots d'habitation amputés sur le boulevard René-Lévesque par l'implantation de nouveaux bâtiments construits en alignement avec les bâtiments existants sur le boulevard René-Lévesque ainsi que sur les rues transversales ;*
- *par leurs gabarits, leurs volumétries, leurs styles architecturaux, leurs matériaux et leurs couleurs, ces nouveaux bâtiments devront s'harmoniser avec les bâtiments existants sur les îlots à compléter et qui témoignent de l'architecture vernaculaire typique du quartier Saint-Jean-Baptiste.*

Îlot Antonio-Barrette / De la Chevrotière (9b) :

- *compléter l'îlot d'habitation amputé sur le boulevard René-Lévesque par l'implantation d'un nouveau bâtiment construit en alignement avec les bâtiments existants sur le boulevard René-Lévesque et la rue De la Chevrotière et avec l'emprise ouest de la rue Antonio-Barrette ;*
- *par son gabarit, sa volumétrie, son style architectural, ses matériaux et ses couleurs, ce nouveau bâtiment devra s'harmoniser, avec les bâtiments existants dans son voisinage immédiat et jouer le rôle de bâtiment de transition entre les bâtiments résidentiels au nord et à l'ouest et le basilaire de l'hôtel Delta.*

Îlot de l'édifice de la Haute-Ville (10) :

- *éliminer le stationnement de surface localisé au nord-ouest de l'hôtel Delta ;*
- *étudier la possibilité de construire deux bâtiments : l'un en alignement avec la rue Saint-Joachim et le prolongement de l'axe de la côte Sainte-Geneviève, l'autre à l'alignement des rues Saint-Gabriel et Saint-Patrick et du prolongement de la côte Sainte-Geneviève ;*
- *prévoir un lien piétonnier entre les deux nouveaux bâtiments reliant le parc-cimetière Saint-Matthew's et le parc Berthelot ceci afin d'améliorer les liens nord-sud dans le quartier Saint-Jean-Baptiste ;*
- *étudier la possibilité de relier le bâtiment construit dans la portion nord-est du site avec le Centre des congrèsau moyen d'un tunnel ou d'une passerelle légère enjambant la rue Jean-Jacques-Bertrand ;*
- *intégrer au bâtiment d'habitation construit dans la portion ouest du site un élément d'intérêt dans l'axe de la rue Saint-Joachim, afin de bien fermer la perspective sud-ouest de cette rue dont l'élément signal de la perspective nord-est de la porte Saint-Jean.*

Îlot de l'édifice Place Québec (11) :

Encourager la construction d'un nouveau bâtiment au-dessus du basilaire de la rue Saint-Joachim conformément au plan de construction déjà en vigueur tout en respectant les critères urbanistiques suivants :

- *prévoir un bâtiment de très bonne facture architecturale de manière à en faire un bâtiment phare de la modernité dans le centre-ville de Québec ;*
- *s'assurer que la perspective depuis le tronçon de la rue Saint-Jean à l'extérieur du Vieux-Québec, ne contribuera pas à induire un effet de masse sur le caractère ancien du faubourg Saint-Jean ;*
- *faire en sorte que le futur bâtiment ne contribuera pas à réduire les périodes d'ensoleillement sur l'avenue Honoré-Mercier et la rue Saint-Jean par rapport à la situation actuelle ;*
- *moduler l'architecture de manière à minimiser l'impact du vent sur le piéton en créant des décrochés par rapport au basilaire existant ;*
- *inclure au bâtiment projeté un accès public visible et facilement accessible (escalier ou ascenseur) reliant l'esplanade du Centre des congrèsà la rue Saint-Joachim ;*
- *favoriser en bordure des grands lieux de promenade (boulevard René-Lévesque, promenade Desjardins, rue Dauphine), l'aménagement d'entrées de prestige aux édifices commerciaux riverains ;*
- *encourager l'implantation de fonctions commerciales au rez-de-chaussée du basilaire de Place Québec de manière à assurer une animation urbaine adéquate sur l'avenue Honoré-Mercier et la rue Saint-Joachim ;*
- *prévoir l'accès au stationnement du bâtiment du côté de la rue Saint-Joachim.*

Îlot Dauphine (12) :

- *encourager l'implantation d'un nouveau bâtiment au sud-est de l'îlot afin de compléter celui-ci et d'offrir une meilleure façade du côté de la rue Dauphine ;*
- *harmoniser le gabarit, la volumétrie, l'architecture, les matériaux et les couleurs du nouveau bâtiment avec ceux des bâtiments existants sur l'îlot et le Palais Montcalm ;*

- *assurer la conservation et la mise en valeur des perspectives entre la place D'Youville et l'Hôtel du Parlement ;*
- *intégrer au projet un concept d'aménagement prévoyant un lien piéton structurant reliant la place D'Youville et le Palais Montcalm à la rue Dauphine et la place de l'Assemblée-Nationale.*

Îlot D'Aiguillon (13) :

- *compléter la tête de l'îlot avec un bâtiment construit à l'alignement des rues dont les gabarits, la volumétrie, le style architectural, les matériaux et les couleurs s'harmonisent avec ceux des bâtiments voisins, tant ceux des bâtiments d'habitation à l'ouest que ceux des bâtiments institutionnels de l'avenue Honoré-Mercier ;*
- *encourager l'implantation de fonctions commerciales au rez-de-chaussée du nouveau bâtiment de manière à assurer une animation urbaine adéquate sur l'avenue Honoré-Mercier et la rue D'Aiguillon ;*
- *la volumétrie du bâtiment doit présenter des éléments en relief, en avancée ou en recul afin de minimiser l'impact de la hauteur du bâtiment sur les bâtiments résidentiels plus à l'ouest ;*
- *minimiser les impacts du nouveau bâtiment sur les panoramas offerts sur la Basse-Ville et les Laurentides depuis le centre des congrès et la promenade Desjardins.*

Îlot Lépine (14a) :

- *encourager la reconstruction du site avec des bâtiments construits à l'alignement des façades de la côte D'Abraham et dont les gabarits, la volumétrie, les styles architecturaux, les matériaux et les couleurs s'harmonisent avec ceux des bâtiments voisins sur la côte ;*
- *ces nouveaux bâtiments devront offrir une architecture intéressante du côté nord du site et être conçus de manière à permettre à leurs occupants de profiter au maximum des magnifiques vues vers la Basse-Ville de Québec et les Laurentides.*

Îlot Saint-Vincent-de-Paul (14b) :

- *encourager la reconstruction du site avec un projet de grande qualité architecturale qui marquera la porte d'entrée vers la colline Parlementaire depuis l'est et l'autoroute Dufferin-Montmorency ;*
- *assurer une continuité du bâti sur la côte D'Abraham et harmoniser de façon progressive la volumétrie du nouveau bâtiment avec celle du bâti traditionnel sur la côte D'Abraham ;*
- *intégrer au projet l'aménagement d'une promenade linéaire le long du coteau Sainte-Geneviève. Le nouveau bâtiment devrait participer à l'animation de cette promenade ;*
- *prévoir à même la promenade linéaire, l'emplacement pour l'aménagement d'un éventuel lien reliant la Haute-Ville au quartier Saint-Roch ;*
- *faire en sorte que la volumétrie du bâtiment présente des éléments en relief, en avancée ou en recul afin de minimiser l'impact de la hauteur du bâtiment ;*
- *préserver la percée visuelle vers les Laurentides depuis la jonction entre le boulevard René-Lévesque et l'avenue Honoré-Mercier ;*
- *minimiser les impacts du nouveau bâtiment sur les panoramas offerts sur la Basse-Ville de Québec et les Laurentides depuis le Centre des congrès et la promenade Desjardins ;*
- *intégrer au projet une œuvre d'art ou un élément repère monumental à l'intersection de l'avenue Honoré-Mercier et de la côte D'Abraham réalisé à partir des composantes de l'ancienne façade de pierre de l'église Saint-Vincent-de-Paul ;*

- *intégrer sur le site un élément de mémoire témoignant du riche passé de l'institution qui l'a occupé au cours du 20e siècle : le Patro Saint-Vincent-de-Paul.*

Îlot des Sœurs-de-la-Charité (15) :

- *compléter l'îlot avec des bâtiments ayant façade sur la côte de la Potasse et la rue des Glacis et dont les gabarits, les volumes, les styles architecturaux, les matériaux et les couleurs s'harmonisent avec ceux des bâtiments existant sur l'îlot et dans son voisinage.*

Îlot saint-Augustin (16) :

- *compléter l'îlot avec un bâtiment ayant façade sur la côte D'Abraham et dont les gabarits, les volumes, les styles architecturaux, les matériaux et les couleurs s'harmonisent avec ceux des bâtiments existant sur l'îlot et dans son voisinage immédiat ;*

- *encourager l'implantation de fonctions commerciales au rez-de-chaussée du bâtiment de manière à renforcer l'animation urbaine sur la côte D'Abraham.*

Site Saint-Louis-de-Gonzague / Foyer Nazareth (17)

Ce site, adjacent aux fortifications de Québec, représente une partie du glacis que l'ingénieur Chaussegros de Léry a fait mettre en place avant la Conquête. Ce glacis s'étendait alors du bastion de la Potasse à la rue Saint-Jean au sud. Ce site est donc intimement associé aux ouvrages de défense de la vieille ville et étroitement lié à la présence des murs de fortifications adjacents. Conséquemment, il possède un potentiel archéologique élevé.

Actuellement, le site est aussi occupé par 2 édifices dont la valeur patrimoniale a été établie comme « supérieure » : Le foyer Nazareth et l'édifice Saint-Louis-de-Gonzague. En fonction de leur valeur patrimoniale supérieure et de leur présence à l'intérieur du site patrimonial du Vieux-Québec, ces 2 édifices devraient donc, en principe, être préservés et mis en valeur.

Finalement, une portion du site est actuellement caractérisée par la présence de certaines zones boisées, où l'on retrouve plusieurs arbres matures. La préservation du couvert végétal d'intérêt fait également partie des grandes préoccupations municipales.

En complément de ces considérations, les objectifs municipaux visant à augmenter le nombre de résidents dans le site patrimonial militent en faveur de l'utilisation de ce site à cette fin, ce qui pourrait se traduire par le recyclage des édifices existants et l'ajout, si possible, d'agrandissements ou de nouvelles constructions à vocation résidentielle.

Il est donc nécessaire de mettre en place, autant au niveau de la réglementation de zonage que de l'encadrement de la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation, des mesures qui favoriseront, de manière équilibrée et conciliante :

- *la préservation, la mise en valeur et le recyclage des édifices existants pour des fonctions résidentielles;*

- *l'ajout, si possible, sous forme d'agrandissement ou de bâtiments autonomes, de nouvelles constructions à vocation résidentielle;*

- *la préservation des perspectives visuelles sur les murs de fortification adjacents;*

- *la conservation de dégagements, en profondeur et en hauteur, entre les nouvelles constructions et les murs de fortifications, suffisants pour assurer la mise en valeur et le respect de ces ouvrages de défense remarquables;*

- *la préservation de la partie la plus importante possible, du couvert végétal existant;*

- *l'intégration volumétrique et physique des nouvelles constructions dans le milieu, si elles se matérialisent;*

- *la préservation et la mise en valeur de la richesse archéologique du site.*

La transformation des bâtiments existants

La colline Parlementaire présente donc aujourd'hui un profil bâti presque complété. Cependant, certains projets réalisés par le passé affichent aujourd'hui des lacunes en matière d'intégration à la trame urbaine, d'implantation par rapport à l'espace public collectif, de contrôle des vents, de luminosité, voire même de qualité architecturale et autres.

La topographie du secteur présente des dénivelés importants, principalement dans l'axe nord-sud, ce qui complique grandement l'intégration des rez-de-chaussée des bâtiments avec l'espace public au sol. Lors de la construction des édifices en hauteur sur la colline Parlementaire, on a trop souvent négligé l'apparence des parties supérieures des bâtiments, laissant apparaître depuis les points de vue les plus hauts de la ville, les éléments de mécanique ou les systèmes de télécommunication sur les toitures, non intégrés à la volumétrie des bâtiments et sans égard au profil urbain. Les projets contemporains d'architecture tendent dorénavant vers une intégration optimale de ces équipements, à l'architecture du bâti. Ces intentions ont d'ailleurs été confirmées par la Ville à l'intérieur du nouveau règlement d'urbanisme harmonisé.

Dans le cadre des travaux de réfection de l'enveloppe des bâtiments, d'agrandissements ou de surhaussements, il serait dorénavant souhaitable de corriger ces lacunes ou du moins d'amoindrir leur impact sur le milieu. Ces bonifications pourront prendre plusieurs formes :

- la bonification de l'architecture existante, de manière à assurer un confort accru pour les piétons (contrôle des vents, éclairage, ambiance sonore et autres) ou à améliorer l'apparence architecturale du bâtiment ;

- l'amélioration de l'interface du bâtiment avec le domaine public ;

- l'intégration des éléments de mécanique à l'architecture du bâtiment.

L'édifice D'Youville

Le projet de surhaussement de l'édifice D'Youville, élément signal majeur de la colline Parlementaire, devrait chercher à rendre plus conviviaux les aménagements au pourtour du bâtiment, de manière à améliorer le confort des piétons, à bonifier sa présence sur rue et à améliorer l'enveloppe globale du bâtiment. Ces grands objectifs se traduisent par le respect des critères suivants :

- intégrer au volume projeté les éléments apparents de mécanique du bâtiment ;

- intégrer aux volumes construits des éléments favorisant dans la mesure du possible le contrôle des vents dominants ;

- améliorer les façades de l'immeuble, principalement au niveau du rez-de-chaussée, de manière à assurer une plus grande ouverture du bâtiment sur l'espace public ;

- encourager le réaménagement du rez-de-chaussée existant afin de favoriser une plus grande animation sur rue, principalement du côté de l'avenue Honoré-Mercier et de la place D'Youville.

2017, R.V.Q. 2436, a.1

4.4. Le programme d'acquisition d'immeubles

Pour soutenir la réalisation de ses grandes orientations, la ville envisage la possibilité de procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

À cette fin, la Ville de Québec instaure donc un programme d'acquisition d'immeubles pour une partie de son secteur central que constitue le territoire du présent PPU.

Les interventions projetées par les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur prévus au présent chapitre sont susceptibles de nécessiter le remembrement de certains lots. La Ville entend donc au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation, certains immeubles pour les projets qu'elle envisage détenir et administrer, le cas échéant, de tels immeubles et exécuter les travaux d'aménagement, de restauration ou de démolition requis sur ces immeubles.

Les immeubles pouvant faire l'objet d'acquisitions sont indiqués à la carte 29 :

- l'îlot Lépine;
- l'îlot Saint-Vincent-de-Paul;
- l'Église Saint-Coeur-de-Marie;
- l'immeuble situé au 390, avenue Wilfrid-Laurier;
- la Maison Pollack.

2017, R.V.Q. 2436, a. 1

4.5 Les critères relatifs à la préservation des immeubles

Les critères de préservation des immeubles identifiés à la carte 30 sont les suivants :

(1) Saint-Coeur-de-Marie

Les limites territoriales de la colline Parlementaire incluent 3 églises à valeur patrimoniale supérieure ou exceptionnelle. L'Église Saint-Dominique est encore ouverte au culte et l'Église Saint-Jean-Baptiste jouit de la protection que lui offre sa reconnaissance officielle par le Ministère de la culture et des communications du Québec. L'Église Saint-Coeur-de-Marie est donc le seul de ces 3 monuments qui demeure immédiatement en péril. Outre sa valeur patrimoniale intrinsèque, cet édifice représente également un repère visuel important dans son milieu et se définit comme une composante importante qui caractérise la Grande Allée.

Son manque d'entretien fait en sorte que ses coûts de remise en valeur augmentent de façon marquée au fil des ans. La difficulté de l'occuper avec des fonctions susceptibles de générer des revenus suffisants à son entretien est également un frein pour sa remise en valeur. L'exiguïté du site rend difficile toute opération d'agrandissement ou de construction supplémentaire dont les profits seraient susceptibles d'aider à sa restauration.

Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures visant à :

- protéger le monument de toute dégradation supplémentaire et se doter d'outils permettant d'intervenir directement, au besoin, afin d'en assurer la préservation;

- y autoriser des usages compatibles avec le milieu urbain environnant, susceptibles de générer des revenus favorisant sa remise en valeur;

- favoriser, si possible, la réalisation de projets d'agrandissement ou de construction complémentaire dans la mesure ou ceux-ci seraient cohérents avec le caractère de l'église et favoriseraient sa remise en valeur. À cet égard, la préservation de son parvis ainsi que le maintien des perspectives visuelles sur son clocher s'avèrent des éléments essentiels.

(2) Maison Pollack

La Maison Pollack possède une valeur patrimoniale supérieure, notamment en raison de son architecture unique, de son association avec des personnages importants et de sa position stratégique sur la Grande Allée. Cependant, la maison centenaire a été altérée par ses changements de fonction qui ont modifié son apparence auquel s'ajoute son manque d'entretien au cours des dernières décennies. Des travaux de remise en état et l'attribution d'un usage plus compatible avec son architecture d'origine pourraient toutefois faire augmenter sa valeur patrimoniale. Les dimensions restreintes du site et les dégagements relativement faibles que présente le bâtiment rendent difficiles les opérations d'agrandissement ou de construction supplémentaire dont les profits seraient susceptibles d'aider à sa restauration.

Il est donc nécessaire de mettre en place des mesures visant à :

- protéger le monument de toute dégradation supplémentaire et se doter d'outils permettant d'intervenir directement, au besoin, afin d'assurer la préservation du bâtiment;

- favoriser, si possible, la réalisation de projets d'agrandissement ou de construction complémentaire dans la mesure ou ceux-ci seraient cohérents avec le caractère du bâtiment patrimonial et favoriseraient sa pérennité et sa remise en valeur. À cet égard, le fait de limiter cette construction dans la cour arrière et de contenir son échelle de manière à ce qu'elle respecte celle de la maison patrimoniale constituent des paramètres d'encadrement nécessaires.

(3) Immeuble situé au 390, avenue Wilfrid-Laurier

Cette petite maison située tout au fond de son terrain est tout à fait discrète et sans prétention. Pourtant, c'est l'une des constructions les plus anciennes du secteur. Bien avant le percement de l'avenue Wilfrid-Laurier, cette maison avait sa façade sur la Grande Allée sur le haut d'un promontoire. Son histoire est intrinsèquement liée à celle de la tour Martello voisine à laquelle elle fût jadis physiquement rattachée. Elle possède une valeur patrimoniale supérieure et elle constitue un complément essentiel à la tour Martello, qui fait partie du système de fortifications de Québec, soit un des motifs importants de désignation du Vieux-Québec à l'UNESCO. En plus de ses qualités patrimoniales, la présence de ce bâtiment en fond de cour impose donc un dégagement visuel qui s'avère essentiel à la perception de la tour Martello depuis des points de vue ouest.

Le site de cette maison comporte également un potentiel important au niveau archéologique, une caractéristique qui milite également en faveur d'une protection du bâtiment et de son site.

Ces 2 caractéristiques impliquent donc qu'il est nécessaire de mettre en place des mesures visant à :

- protéger le monument de toute dégradation supplémentaire et se doter d'outils permettant d'intervenir directement, au besoin, afin d'en assurer la préservation;

- assurer le maintien de dégagements importants à la périphérie de la tour Martello, préservant des perspectives visuelles suffisantes à sa mise en valeur;

- exiger la réalisation d'un inventaire archéologique advenant que des agrandissements ou des modifications majeures soient éventuellement permises.

2017, R.V.Q. 2436, a. 1

5. LES PROGRAMMES PARTICULIERS DE RÉAMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR ET LES AUTRES ACTIONS SPÉCIFIQUES

La stratégie d'intervention mettant en œuvre les grandes orientations préconisées du PPU cible une série d'actions dont la réalisation contribuera à l'établissement de la vision souhaitée. Les initiatives municipales ne permettront pas à elles seules de concrétiser la vision d'aménagement de la colline Parlementaire. La participation des partenaires du secteur privé dans la mise en œuvre d'une réelle stratégie de consolidation et d'embellissement est une condition essentielle à l'atteinte des objectifs ciblés.

C'est pourquoi la Ville souhaite inviter les grands propriétaires privés à collaborer à la réalisation de projets envisagés dans le cadre du PPU. Elle souhaite ainsi s'assurer d'un partenariat dans la mise en œuvre des projets, tant sur le plan de la création que de la réalisation. Elle incite les autres propriétaires privés, notamment les résidants, commerçants et organismes à appuyer cette vision d'aménagement par des efforts consentis en matière d'amélioration du cadre urbain bâti (modifications aux bâtiments principaux et secondaires, affichage, mobilier urbain extérieur…), d'aménagements paysagers (aménagement des stationnements, terrasses, des cours avant et des ruelles), d'efforts relatifs à la préservation de la qualité de vie des résidants par le contrôle du bruit nocturne, à la réduction des déplacements motorisés, et autres.

Les actions suivantes, réalisées à plus ou moins long terme, contribueront à la mise en œuvre de la vision d'aménagement souhaitée. Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention des gouvernements, les priorités municipales et la conjoncture associée à la tenue de grands événements ou à la construction de grands projets publics conditionneront l'échéancier de réalisation de l'ensemble de ces projets.

Les projets et actions spécifiques de mise en œuvre sont présentés en fonction des grandes orientations auxquelles elles répondent afin de rendre compte de la volonté d'arrimer les intentions découlant de la vision d'aménagement aux réalisations concrètes. Le plan concept de la carte 23 illustre de façon globale les intentions d'aménagement à long terme présentées dans la présente section.

Orientation 1 : Maintenir la mixité des fonctions urbaines qui caractérise la colline Parlementaire par une planification et un développement assurant le maintien d'un habitat diversifié et de qualité, de services essentiels de proximité et de fonctions administratives en tenant compte des impératifs propres au dynamisme d'une capitale touristique :

- Ajuster les règles d'urbanisme afin d'assurer la mixité souhaitée d'une part ainsi que l'établissement du dynamisme propre aux fonctions administratives, protocolaires, touristiques et résidentielles de la colline Parlementaire ;

- revoir la politique de stationnement dans les secteurs contigus à la zone commerciale de la Grande Allée afin d'assurer un meilleur équilibre entre les besoins des résidants et visiteurs ;

- fixer les paramètres de manière à baliser la tenue d'activités d'animation sur l'espace public dans le secteur commercial de la Grande Allée aux fins d'analyse des demandes jugées acceptables par le milieu.

Orientation 2 : Accroître et soutenir la fonction résidentielle en privilégiant les projets intégrant une composante résidentielle et en favorisant une densification des sites destinés à cette fonction :

- Ajuster les règles d'urbanisme afin d'accroître les hauteurs actuellement autorisées pour de futurs projets résidentiels pour permettre un nombre accru de logements ;

- orienter les nouveaux projets de construction à des fins résidentielles ou mixtes en ajustant la réglementation d'urbanisme en conséquence.

Orientation 3 : Assurer la pérennité du patrimoine bâti et paysager tout en marquant les interventions futures d'une approche reflétant la modernité et contribuant à marquer le patrimoine de demain :

- Compléter les études d'évaluation patrimoniale de l'ancien faubourg Saint-Louis de manière à hiérarchiser les bâtiments selon leur intérêt de conservation, leur valeur esthétique et historique, en complémentarité avec les études déjà réalisées à ce jour dans ce secteur ;

- évaluer la pertinence de mettre en place, lorsque justifié des programmes de mise en valeur, de restauration ou de recyclage des bâtiments dont les caractéristiques intrinsèques (historiques, architecturales) justifient des interventions de protection, de recyclage ou de mise en valeur plus importantes ;

- imposer les marges de recul avant ou les marges de recul à l'axe sur Grande Allée nécessaires à la préservation des espaces de dégagements permettant la lecture du bâti ancien sur la Grande Allée ou au maintien du rapport des pleins/vides qui caractérisent le paysage traditionnel de l'axe (carte 12) ;

- modifier les usages autorisés afin d'assurer une souplesse dans la réhabilitation des bâtiments anciens nécessaire à l'évolution des fonctions urbaines sur la colline Parlementaire tout en préservant les caractéristiques formelles (distribution des ouvertures et des espaces intérieurs, maintien des éléments d'architecture tels que les balcons, encorbellements et autres) qui ont contribué à la définition du paysage urbain et en modifiant les règles d'urbanisme appropriées au besoin (modification des usages, hauteurs…) ;

- en collaboration avec le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, procéder à une analyse visant à statuer sur le statut à privilégier pour la reconnaissance patrimoniale du secteur de la Grande Allée, en définissant les limites du territoire à reconnaître et en élaborant un énoncé de valeur patrimoniale applicable au secteur identifié.

Orientation 4 : Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de projets exemplaires en matière d'architecture et qui contribuent à minimiser l'empreinte écologique :

- Réaménager ou construire les sites vacants utilisés à des fins de stationnement (carte 18) ;

- modifier les règles d'urbanisme afin de permettre la consolidation des sites potentiels identifiés à la carte 20 en fonction des objectifs ciblés au programme particulier d'urbanisme à cet égard (section 4.3) ;

- modifier le R.V.Q. 1324, Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec afin d'y intégrer les critères applicables pour chacun des sites à développer, identifiés à la section 4.3 du PPU ;

- procéder à la mise à jour des règles d'urbanisme notamment en haussant les hauteurs autorisées pour répondre aux objectifs de consolidation et de densification du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et aux orientations gouvernementales pour l'agglomération de Québec ;

- exiger des développeurs l'utilisation de technologies et de matériaux contribuant à accroître la performance énergétique des nouveaux bâtiments ;

- analyser les diverses options qui contribueraient à l'accroissement des superficies végétalisées et transposer celles-ci lorsque possible dans la réglementation d'urbanisme : aménagement d'aires vertes au pourtour des bâtiments, aménagement de toits verts, murs végétalisés et autres ;

- exiger des nouveaux bâtiments un design architectural de grande qualité intégrant des composantes (matériaux, fenestration, toiture, volumétrie générale, œuvre d'art…) qui reflètent la modernité et s'intègrent le cas échéant au bâti ancien à proximité ;

- modifier la réglementation d'urbanisme afin de s'assurer que dans les zones où se présentent des terrains dont le dénivelé est significatif, la hauteur maximale autorisée d'une construction sera calculée en tenant compte de la pente du terrain ; à cet effet, ajouter une note à la grille des spécifications de la ou les zones concernées, référant à l'article 340 du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Orientation 5 : Parachever la bonification de l'espace public et privé par des aménagements urbains reflétant le prestige émanant du statut de ville du patrimoine mondial et de siège du gouvernement québécois (carte 24) :

La mise en valeur des espaces publics au pourtour et à l'intérieur des éléments de polarité :

- Poursuivre l'embellissement des aménagements au pourtour des bâtiments parlementaires en assurer la simplicité des aménagements paysagers de la place de l'Assemblée-Nationale, des pelouses de la cité Parlementaire et du secteur des Glacis ;

    - *compléter l'aménagement paysager de la cité Parlementaire autour des édifices Jean-Antoine-Panet et André-Laurendeau, comme il a été amorcé sur les pelouses, promenades et voies d'accès de l'Hôtel du Parlement et des édifices Pamphile-Le May et Honoré-Mercier ;*

    - *compléter le réaménagement de la cour intérieure de l'édifice Marie-Guyart ;*

- réaménager et requalifier la place George-V de manière à en faire une place ouverte pouvant accueillir de grands rassemblements, sur le modèle des grandes places publiques à travers le monde tout en contribuant à maintenir la mémoire de son passé militaire selon les principes retenus pour la mise en valeur du site présenté ci-dessous (carte 25).

    Dans l'optique où les abords de la place George-V sont de plus en plus fréquentés lors des divers événements culturels qui prennent place toute l'année, il importe aujourd'hui de redéfinir son statut. La réflexion entourant la reconstruction du Manège militaire ouvre la porte au réaménagement de cette place, afin de lui conférer les qualités d'un véritable espace urbain minéralisé pouvant accueillir des événements scéniques de moyenne envergure. Le réaménagement de cette place ne doit toutefois pas être revu en vase clos. Elle doit être aménagée en complémentarité, et non en opposition, avec le parc de la Francophonie, le parc des Champs-de-Bataille et le Manège militaire.

    Ce vaste projet consisterait à créer un nouvel espace public d'envergure symbolisant le lieu de pouvoir de la cité Parlementaire, pouvant servir de lieu de rassemblement pour la tenue de grands événements, en accord avec la nouvelle vocation souhaitée pour le Manège militaire selon les principes suivants :

    - *analyser la possibilité de requalifier la vocation de la place George-V pour en faire un lieu de diffusion d'activités d'envergure en lien avec le parc de la Francophonie et le parc des Champs-de-Bataille ;*
        - *revoir le positionnement des divers monuments et les déplacer vers d'autres espaces au besoin ;*
        - *favoriser la rationalisation et la simplification des aménagements paysagers de manière à donner à cet espace la plus grande polyvalence ;*
        - *s'assurer que la nouvelle composition de l'espace considère le rappel de la vocation militaire d'origine de cette place ;*

- *prévoir un lien fort entre la place et le parc de la Francophonie de manière à permettre l'utilisation simultanée des deux espaces ;*

- *lancer une réflexion sur le recyclage du Manège militaire comme espace multifonctionnel pouvant servir autant à la tenue d'activités à caractère militaire qu'à un lieu d'accueil d'événements ;*
- *profiter de la reconstruction du Manège militaire pour aménager un nouveau lien (porte d'entrée) avec le parc des Champs-de-Bataille ;*
- *réduire au minimum les espaces de stationnements extérieurs au pourtour du Manège militaire ;*
- *lancer une réflexion sur l'organisation et la vocation du parc de la Francophonie en lien avec le réaménagement de la place George-V, en préservant sa fonction polyvalente ;*

- de concert avec la Société du parc des Champs-de-Bataille, lancer une réflexion sur les aménagements reliés à la tenue d'événements d'envergure et à la bonification des accès vers le parc ;

  - *évaluer la pertinence et la faisabilité d'installer des équipements permanents destinés à la tenue d'événements extérieurs ;*
  - *clarifier les entrées au parc des Champs-de-Bataille en repensant ses accès publics :*
    - *créer, à partir de la place George-V et de l'avenue George-VI, des entrées majestueuses au parc des Champs-de-Bataille à partir de l'Hôtel du Parlement et du Manège militaire ;*
    - *améliorer la qualité et l'efficacité des accès au parc des Champs-de-Bataille par le cours du Général-De Montcalm, l'avenue Taché et l'avenue Wolfe-Montcalm ;*

- redéfinir les grands espaces extérieurs du pôle culturel du Grand Théâtre en lien avec le réaménagement des parterres de l'ancien Jeffery Hale et du parc de l'Amérique-Française (carte 26) ;

  - *réaménager les pelouses de l'ancien hôpital Jeffery Hale et du Grand Théâtre en consolidant les espaces de stationnements extérieurs de la rue Saint-Amable.*

  La bonification des pelouses de l'ancien hôpital Jeffery Hale offre la possibilité de créer un nouvel espace public en lien avec la promenade des Acadiens et à mettre en valeur le pôle culturel. Cet espace pourrait être l'occasion d'évoquer les grandes parcelles institutionnelles qui caractérisaient à l'origine le coteau Sainte-Geneviève.

  L'implantation d'un nouveau bâtiment sur l'avenue Turnbull, à l'ouest du McKenzie Memorial Building, serait également souhaitable afin d'achever l'encadrement de l'espace public (voir carte des sites potentiels de requalification et consolidation).

  La configuration et le traitement de la chaussée des axes délimitant ce secteur (avenues de l'Amérique-Française, de Claire-Fontaine, rues Saint-Amable et Turnbull) permettraient de sécuriser les déplacements piétons et accroître la place qui leur est accordée en tenant compte des exigences reliées à la zone d'attente des autobus.

  Les principes suivants encadreront la réflexion sur l'aménagement du pôle culturel :
  – bonifier les liens encadrant l'espace (réduction de l'espace accordé à l'automobile et élargissement des trottoirs, plantations d'alignement) ;
  – récupérer le terrain vacant devant l'entrée principale du Grand Théâtre de manière à en permettre une meilleure utilisation afin de mettre en valeur l'entrée du Grand Théâtre ;
  – prévoir le réaménagement du stationnement extérieur du Grand Théâtre, en déménageant les cases de stationnement existantes ;

  - bonifier les parterres au pourtour du Grand Théâtre par l'ajout de plantations et d'allées d'accès conviviales pour le piéton ;
  - faire en sorte que les nouveaux aménagements mettent en valeur la cour intérieure du côté de l'avenue Turnbull ;

- réaménager le secteur de la place D'Youville dans un concept intégrant une réflexion globale (trottoirs, mobilier urbain, aménagement paysager, coulée verte…) (carte 27) :

  - *en tenant compte des impératifs découlant du rôle principal de cette place en tant que lieu d'animation urbaine d'envergure ;*
  - *en organisant l'espace de manière à valoriser la présence du Palais Montcalm comme lieu de diffusion culturelle majeure à Québec et symbole historique de cette ancienne « place du marché » ;*
  - *en créant un lien fort vers la place de l'Assemblée-Nationale ;*
  - *en tenant compte des exigences reliées à la présence d'un pôle majeur de transport en commun au centre-ville ;*
  - *en tenant compte de l'utilisation du secteur comme zone d'attente des taxis ;*
  - *en accordant une place prépondérante aux piétons et en sécurisant leurs déplacements ;*
  - *en considérant la nécessité d'améliorer l'accès au stationnement couvert existant et de bonifier les aménagements au pourtour ;*
  - *en repensant l'aménagement de l'espace public central et son pourtour de manière à rendre plus flexible son utilisation en dehors des activités organisées ;*

- intégrer le coteau Sainte-Geneviève à la réflexion sur l'aménagement d'une promenade le long du coteau Sainte-Geneviève et la réutilisation du tunnel désaffecté sous l'autoroute Dufferin-Montmorency ;

  - *aménager une esplanade en bordure du coteau Sainte-Geneviève dans le cadre de la construction des sites vacants de la côte D'Abraham (voir carte des sites potentiels de requalification et consolidation) ;*
  - *prévoir un lien mécanique haute-ville / basse-ville reliant la colline Parlementaire au quartier Saint-Roch, dans le secteur des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency. Ce lien pourrait prendre la forme d'un ascenseur, d'un escalier, d'une rampe, accessible aux personnes à mobilité réduite, aux piétons et aux cyclistes ;*

- aménager un nouvel espace public, à même l'espace vacant utilisé comme stationnement de surface à l'est de l'immeuble du 869 rue Saint-Jean et y prévoir des zones destinées à la détente, au stationnement des vélos et au déplacement des piétons entre le faubourg et le centre des congrès.

La consolidation des liens à partir de concepts axés sur des modes de déplacement durables :

- Développer un concept afin de compléter l'aménagement de l'axe de la Grande Allée en prolongeant, jusqu'à l'avenue Wolfe-Montcalm (entrée du Musée national des Beaux-arts du Québec), le traitement déjà accordé aux trottoirs et à la chaussée de la Grande Allée entre la porte Saint-Louis et le cours du Général-De Montcalm ;

- réaménager l'axe Saint-Amable en lui donnant une image propre à son rôle de lien culturel entre le pôle du Grand Théâtre et du parc de l'Amérique-Française et le grand dégagement formé par la place George-V et le parc de la Francophonie ;

- aménager un lien entre la place D'Youville lien et la place de l'Assemblée-Nationale via le secteur des Glacis, pour en faire le principal lien entre ces deux pôles et mettre en valeur les percées visuelles réciproques entre ces deux pôles ;

- entrevoir à plus long terme, le réaménagement des autres axes nord-sud reliant la colline au quartier Saint-Jean-Baptiste afin de créer des liens piétonniers forts entre la colline Parlementaire et le cœur des quartiers limitrophes et en donnant priorité au piéton, notamment ceux donnant accès à la cité Parlementaire ;

    - *évaluer la possibilité de revoir la configuration et le traitement de la chaussée des rues nord-sud délimitant le parc de l'Amérique-Française de manière à accroître l'espace et la sécurité accordés aux piétons ;*

    - *aménager un nouveau lien piéton entre le quartier Saint-Jean-Baptiste et la colline Parlementaire dans le cadre de la consolidation du terrain vacant de la rue Saint-Joachim (voir carte des sites potentiels de requalification et consolidation) ;*

- réaménager la jonction D'Aiguillon/Honoré-Mercier pour sécuriser les déplacements piétons et mieux contrôler la circulation de transit ;

- améliorer la diffusion du programme de réaménagement des ruelles et du Guide d'aménagement environnemental des ruelles de Québec auprès des propriétaires contigus à ces espaces pour permettre leur utilisation à des fins d'agrément plutôt que de stationnement.

- réaménager la ruelle longeant la rue Laurier entre les rues Taché et Cours du Général-De Montcalm afin de la rendre plus urbaine et conviviale pour les propriétaires riverains ;

- créer un lien piéton entre le secteur du centre des congrès et le secteur commercial du quartier Saint-Jean-Baptiste, via l'espace vacant localisé dans l'axe de la promenade Desjardins et analyser la possibilité d'aménager un escalier (intérieur ou extérieur) afin de poursuivre ce lien pour rejoindre la promenade.

L'ambiance urbaine : mobilier urbain, affichage, commémoration et mise en lumière :

- Effectuer une réflexion sur la signature des aménagements parlementaires, selon une approche visant la rationalisation et l'harmonisation des différents types de mobilier existants, en lien avec les secteurs contigus (quartiers Montcalm, Saint-Jean-Baptiste et du Vieux-Québec Haute-Ville, arrondissement historique du Vieux-Québec), à partir de l'inventaire du mobilier urbain réalisé par l'Arrondissement de La Cité – Limoilou ;

- analyser les règles actuelles relatives à l'affichage sur la Grande Allée et modifier les normes applicables au besoin ;

- assurer une mise à jour continue du plan de commémoration de la colline Parlementaire pour faire en sorte que l'identification des lieux de commémoration contribue à mettre en valeur le paysage urbain (carte 28) ;

- réviser et compléter le Schéma directeur d'aménagement lumière de la Ville de Québec de manière à respecter des principes de mise en valeur historique respectueux du développement durable (efficacité énergétique) ;

- revoir l'encadrement relatif à la réalisation de fresques sur la colline Parlementaire.

Orientation 6 : Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun

- Mettre en place un parcours cyclable utilitaire reliant la colline Parlementaire à l'Université Laval via le boulevard René-Lévesque et les axes est-ouest parallèles à celui-ci ;

- évaluer la desserte de l'Écolobus afin de mieux desservir les artères commerciales situés à l'ouest de boulevard Honoré-Mercier (rues Saint-Jean, Cartier et la Grande Allée) ;

- évaluer les sites potentiels d'installation de supports à vélo sur la colline Parlementaire et pour tout nouveau projet, intégrer ces équipements aux aménagements projetés au pourtour des bâtiments, lorsque possible ;

- mettre en place les mesures visant à accroître la part modale du transport en commun pour les déplacements vers la colline Parlementaire et encourager les modes de déplacement actifs ;

    - *bonifier l'offre en transport en commun afin qu'elle puisse répondre à une demande croissante des utilisateurs et permettre une meilleure desserte ;*

    - *redéfinir la zone de départ des parcours d'autobus située autour du Grand Théâtre de manière à mieux intégrer ce secteur au pôle culturel du Grand Théâtre et à bonifier l'aménagement des zones d'attente des utilisateurs ;*

    - *encourager l'implantation de nouveaux abribus tempérés à même le rez-de-chaussée des futurs bâtiments.*

6. CONCLUSION

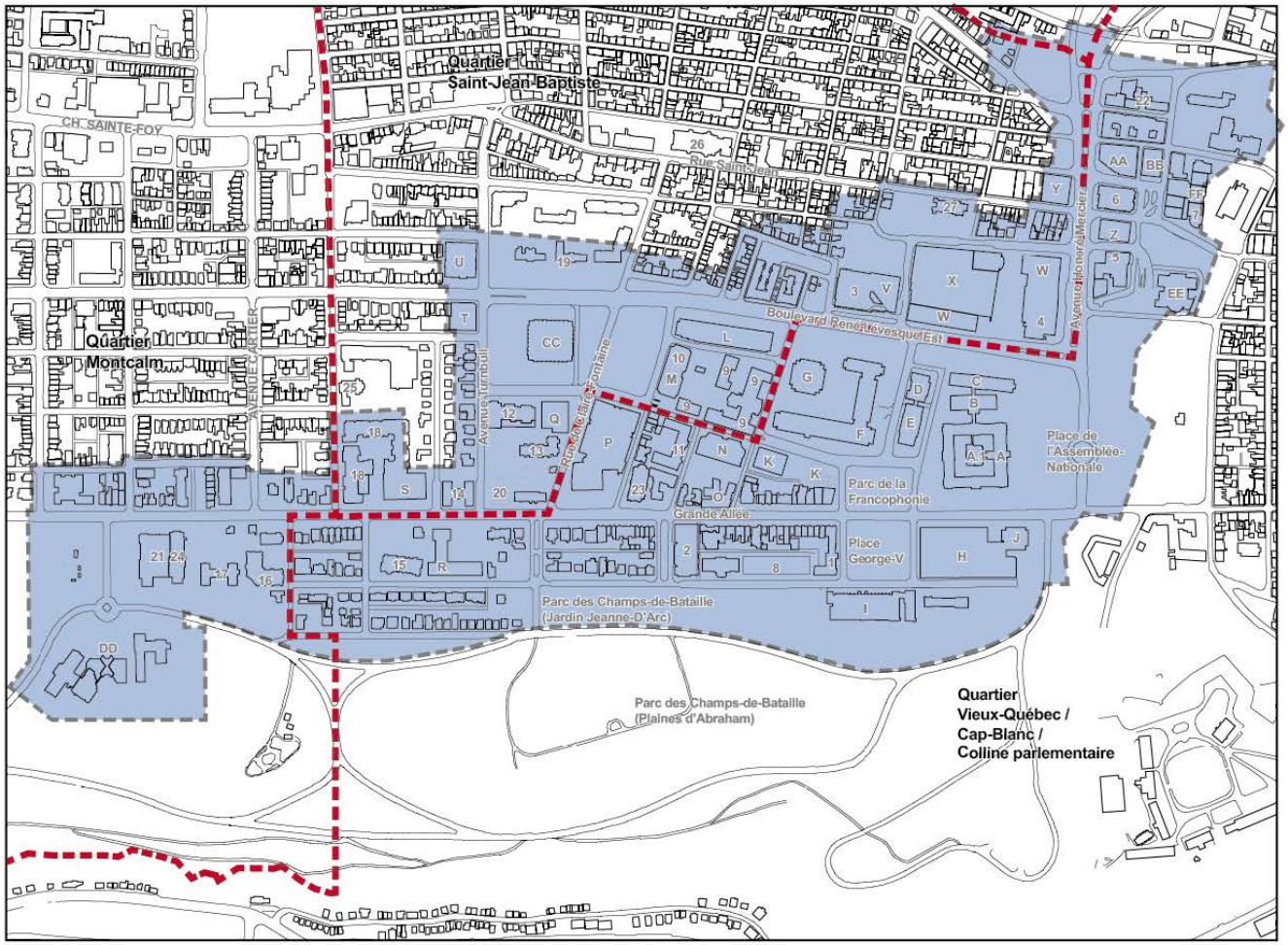
Figure emblématique du statut particulier de Québec au plan national, la colline Parlementaire perpétue une image à la fois ancienne et moderne d'une ville du patrimoine mondial. Le déploiement de sa forme urbaine à travers les époques a su faire du secteur un milieu de vie qui combine une fonction résidentielle très présente et une activité urbaine forte et dynamique. Le parachèvement de la colline Parlementaire entraînera inévitablement la transformation du paysage urbain actuel et la densification du tissu urbain, résultat d'une demande croissante pour de nouveaux logements et de la pression qui s'exerce confirmant ainsi ce secteur comme une destination économique et touristique d'envergure nationale. Le maintien de l'équilibre entre la qualité de vie et le développement économique ne saurait se faire au détriment d'un contrôle serré des activités d'animation, d'une répartition adéquate des diverses fonctions sur le territoire, du renforcement des déplacements actifs et de l'accroissement de la fonction résidentielle. La complétion des grands projets d'aménagement urbain, tant sur le domaine public que privé, s'établira selon un échéancier respectant les priorités de l'organisation municipale et de ses partenaires.

La Ville de Québec estime que les modifications qui seront apportées au règlement d'urbanisme de l'arrondissement La Cité - Limoilou assureront l'adéquation entre le maintien d'un milieu de vie de qualité pour la population résidante et la volonté de consolidation du cadre bâti à long terme de la colline Parlementaire, dans la foulée des orientations gouvernementales en matière de renforcement des milieux construits selon des principes de développement durable. La recevabilité de tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera fondée sur le respect des orientations et principes d'encadrement du programme particulier d'urbanisme en matière de gabarit et d'usages.

Les initiatives municipales ne permettront pas à elles seules de concrétiser la vision d'aménagement de la colline Parlementaire. La contribution du secteur privé à la mise en œuvre d'une réelle stratégie de consolidation et d'embellissement est une condition essentielle à l'atteinte des objectifs ciblés. C'est pourquoi la Ville souhaite inviter les grands propriétaires privés à collaborer à la réalisation de projets envisagés dans le cadre du PPU. Elle souhaite ainsi s'assurer d'un partenariat dans la mise en œuvre des projets, tant sur le plan de la création que de la réalisation. De même, la Ville veut inciter les autres propriétaires privés à appuyer cette vision d'aménagement par des efforts consentis en matière d'amélioration du cadre bâti et des aménagements paysagers.



Carte1 : Localisation du territoire du PPU par rapport aux limites des quartiers



PRINCIPAUX ÉDIFICES

ADMINISTRATION, BUREAUX, GOUVERNEMENT, SERVICES
A. Hôtel du Parlement
A.1. Restaurant Le Parlementaire
B. Édifice Pamphile-Le May
C. Édifice Honoré-Mercier
D. Édifice Jean-Antoine-Panet
E. Édifice André-Laurendeau
F - G. Édifice Marie-Guyart
H - J. Édifice Jean-Talon
I. Manège militaire
K. Édifices La Capitale
L. Édifice Hector-Fabre
M. Édifice Marie-Fitback
N. Édifice Lomer-Gouin
O. Maison des Communications
P. Édifice J.-A.-Tardif
Q. Complexe Saint-Amable
R. Édifice Guy-Frégault
S. Complexe Le Saint-Patrick
T. Édifice Place CIBC
U. Édifice Place de la Capitale
V. Édifice de la Haute-Ville
W. Édifice Place Québec
X. Centre des congrès de Québec
Y. Édifice Le 888
Z. Édifice Banque de Montréal
AA. Édifice Bell Canada
BB. Édifice Banque Royale

CULTURE
CC. Grand Théâtre de Québec
DD. Musée national des beaux-arts du Québec
EE. Palais Montcalm
FF. Théâtre Le Capitole / Cabaret du Capitole

HÔTELLERIE
1. Hôtel Le Château Laurier
2. Hôtel Loews Le Concorde
3. Hôtel Delta
4. Hôtel Hilton
5. Hôtel Courtyard Marriot
6. Hôtel Palace Royal
7. Hôtel Le Capitole

RÉSIDENTIEL
8. Édifice Le George-V
9. Coopératives d'habitation du couvent des Soeurs du Bon-Pasteur
10. Édifice Marie-Fitzback
11. Résidence Sainte-Geneviève
12. Édifice 333 Saint-Amable
13. Édifice 1160 Claire-Fontaine
14. Édifice Le Claridge
15. Édifice Le Montmorency
16. Édifice 1220 Briand
17. Édifice Le Château Saint-Louis
18. Complexe Le Saint-Patrick
19. Immeubles Jeffery-Hale

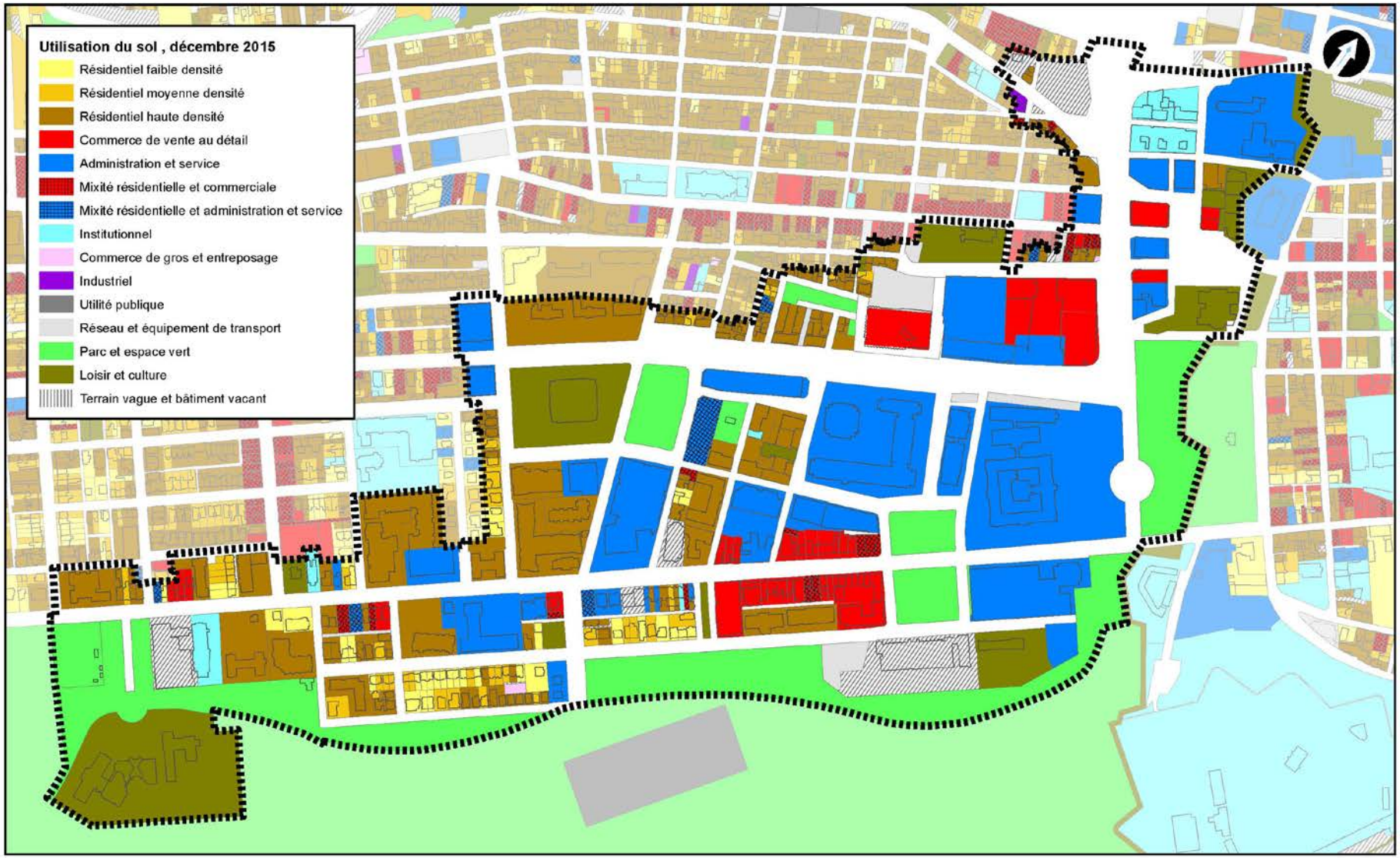
COMMUNAUTÉS RELIGIEUSES
20. Couvent des Franciscaines
21. Monastère des Dominicains
22. Couvent des Soeurs de la Charité

ÉGLISES
23. Église Saint-Coeur-de-Marie
24. Église Saint-Dominique
25. Église Saint-Patrick
26. Église Saint-Jean-Baptiste
27. Église Saint-Matthew

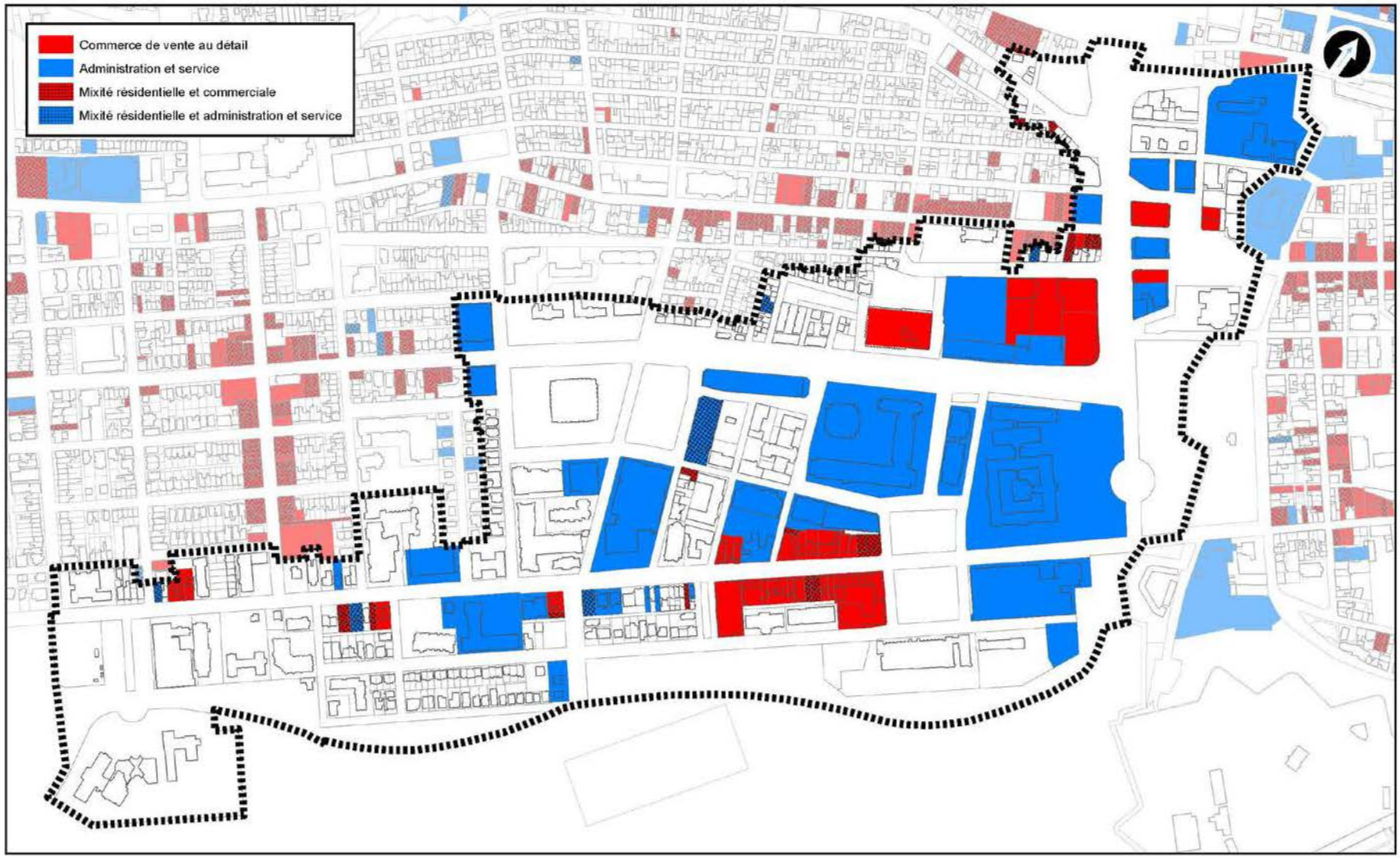
Quartier de ville de Québec

Limites PPU - colline Parlementaire

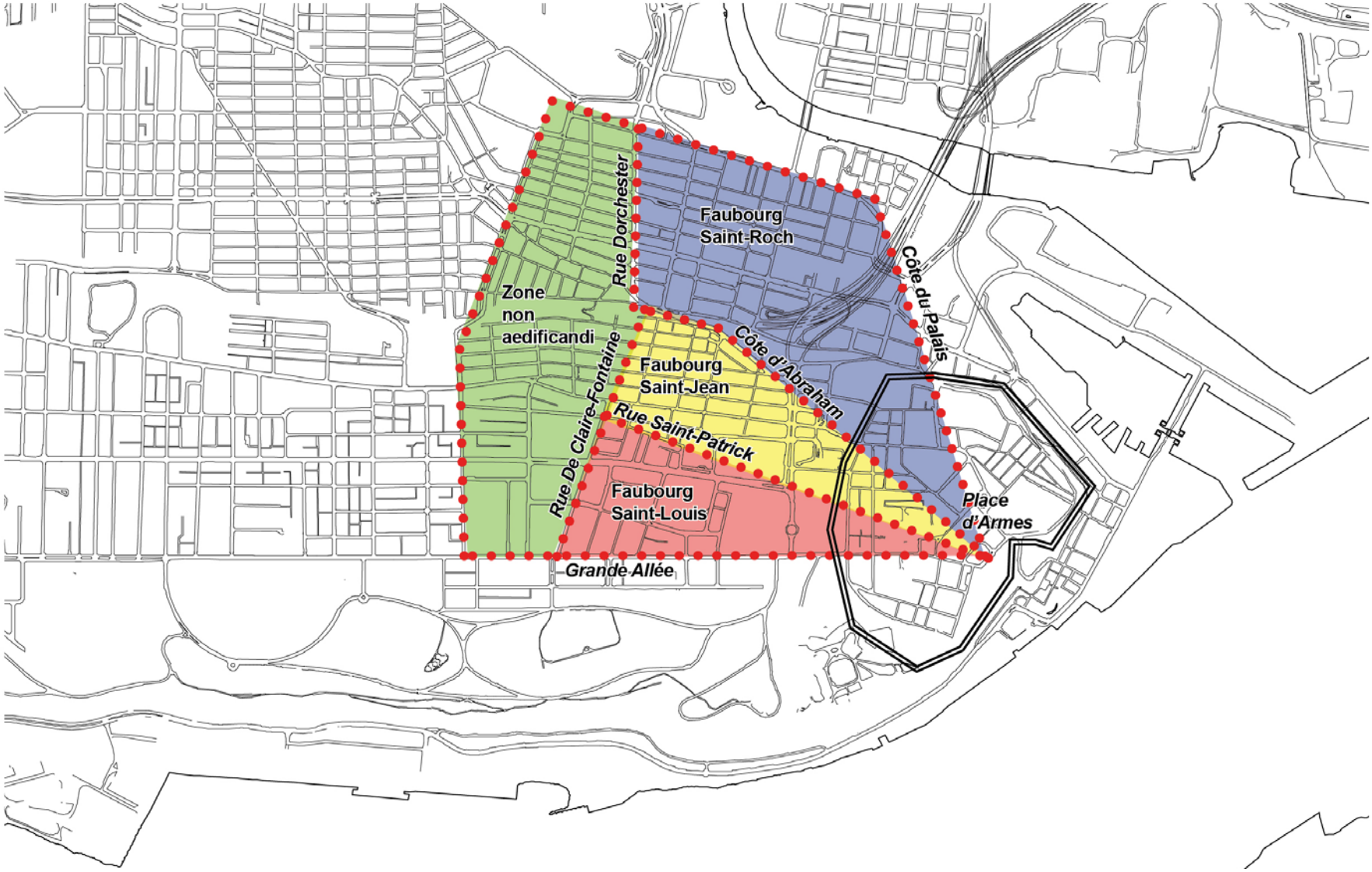
Carte 2 : Localisation des composantes structurantes bâties du territoire



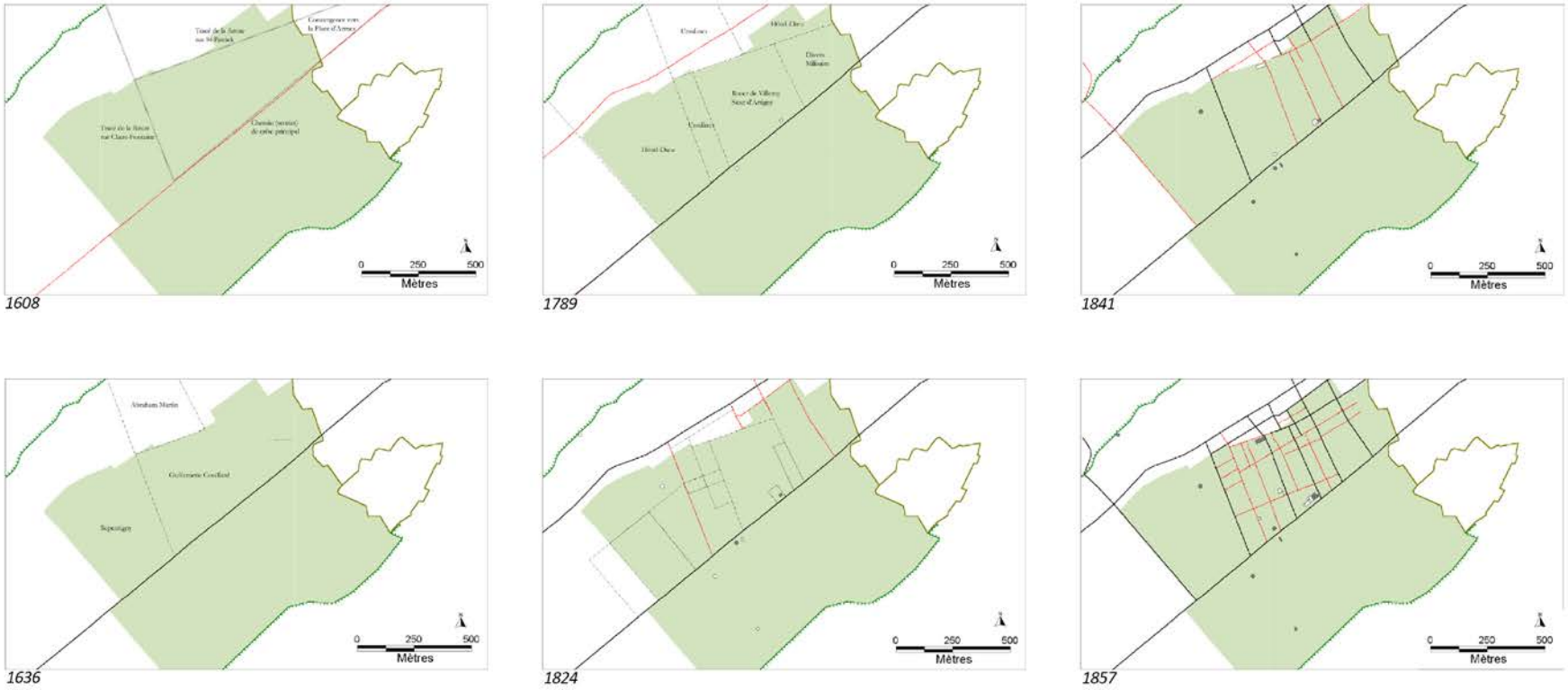
Carte 3 : Utilisation du sol



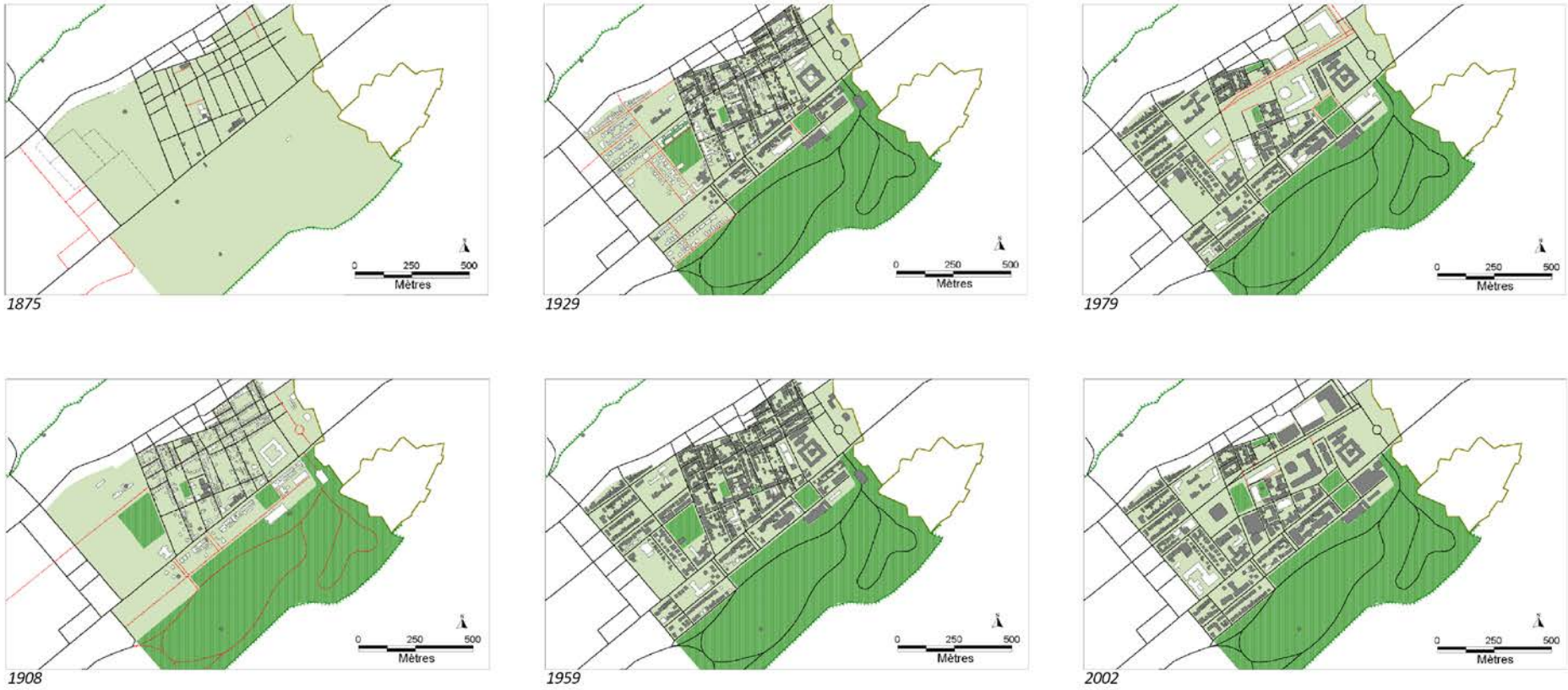
Carte 4 : Répartition des fonctions commerciales et administratives



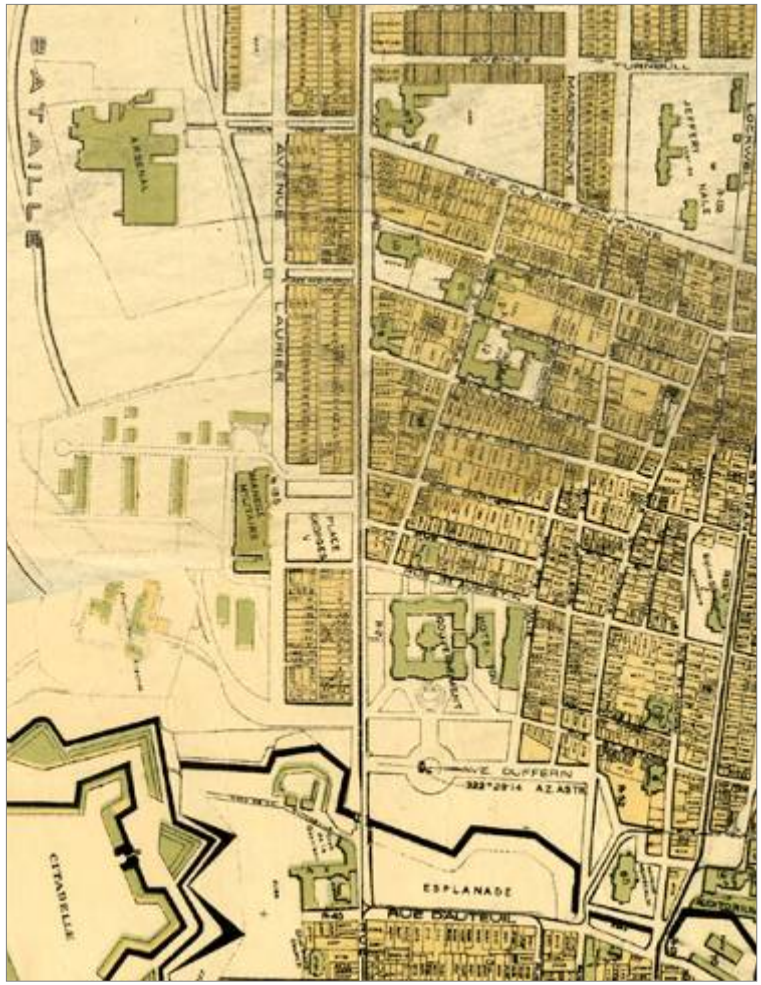
CARTE 5 : LIMITES D'ORIGINE DES ANCIENS FAUBOURGS DE LA VILLE DE QUÉBEC



CARTE 6 A : ÉVOLUTION MORPHOLOGIQUE DU FAUBOURG SAINT-LOUIS ET DE LA COLLINE PARLEMENTAIRE 1608-1857



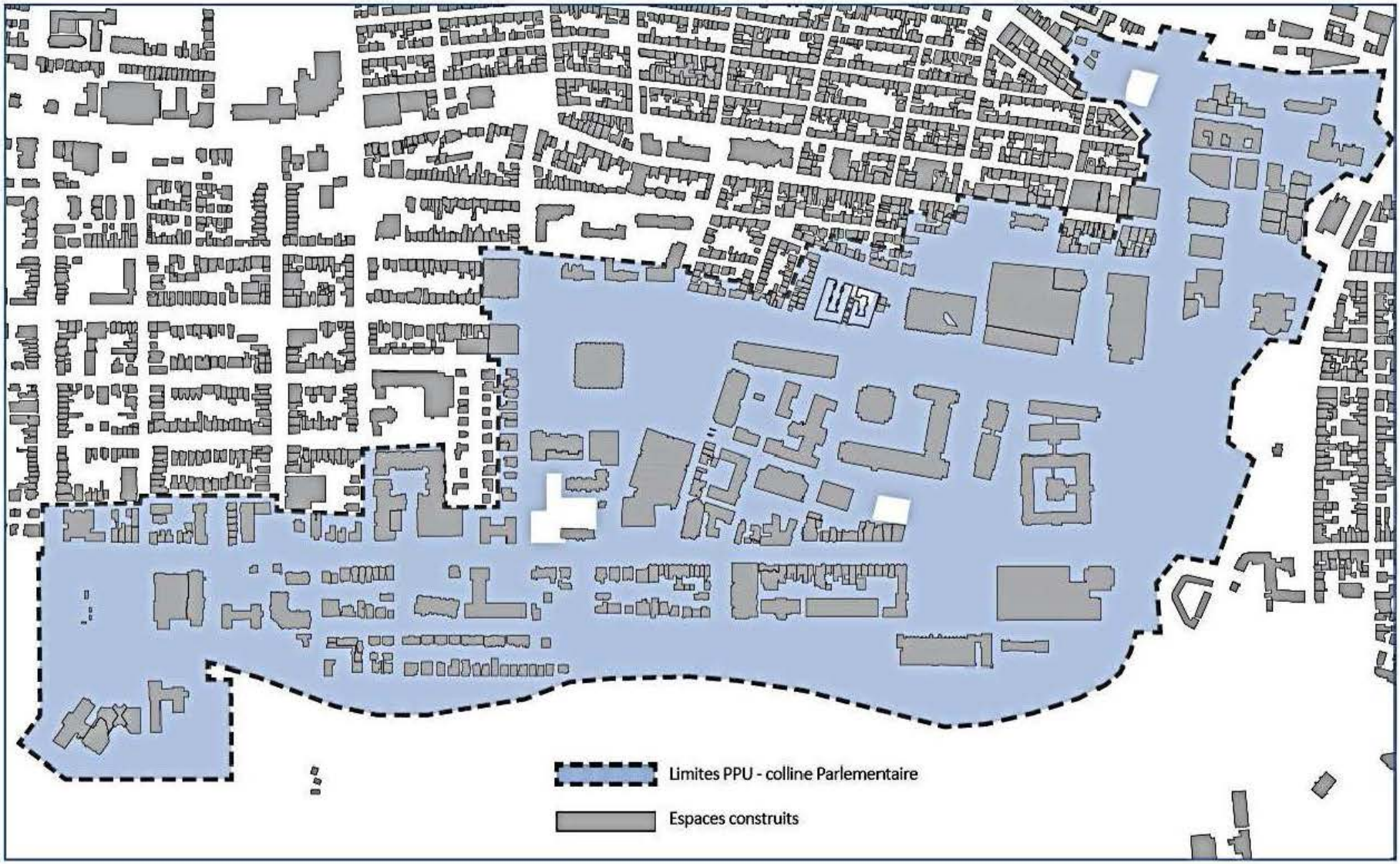
CARTE 6 B : ÉVOLUTION MORPHOLOGIQUE DU FAUBOURG SAINT-LOUIS ET DE LA COLLINE PARLEMENTAIRE 1875-2009



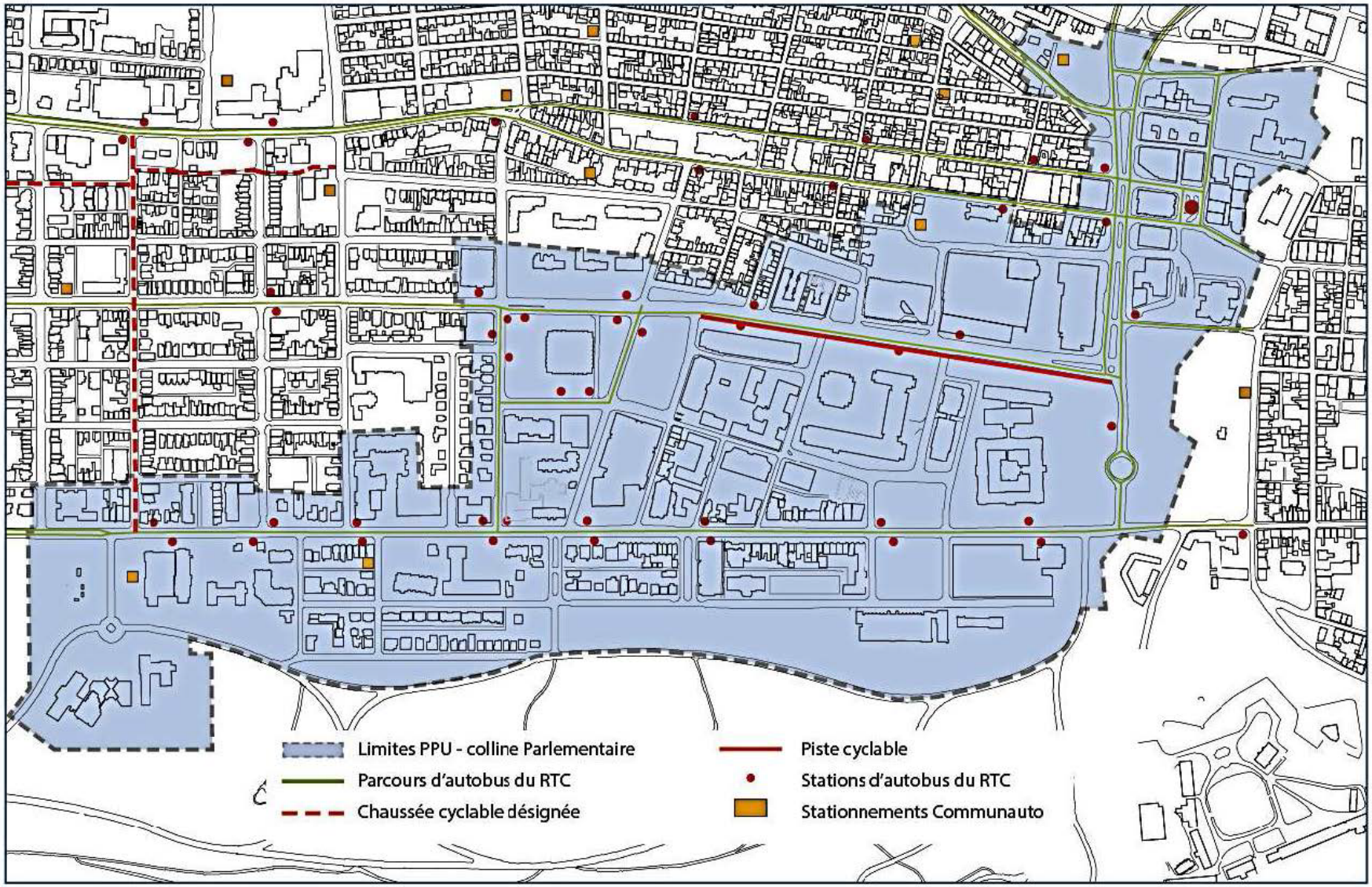
CARTE 7 A : PLAN D'ARPENTAGE DE LA VILLE DE QUÉBEC ET DE SES ENVIRONS PRÉPARÉ EN 1923-1927, RÉVISÉ EN 1929



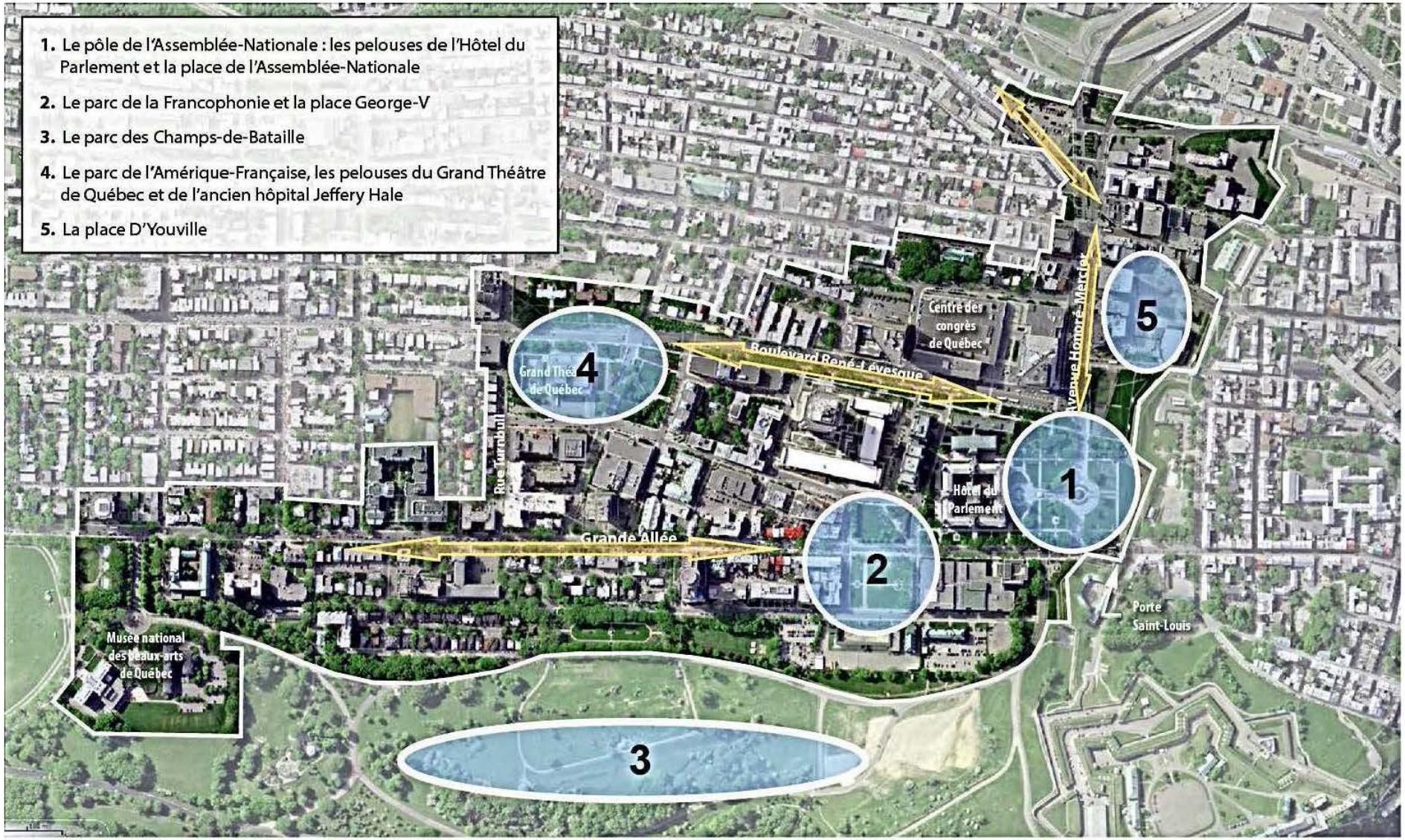
CARTE 7 B : PLAN DU SECTEUR AUX ENVIRONS DE 1960 ILLUSTRANT LA TRAME URBAINE DISPARUE À LA SUITE DES DÉMOLITIONS



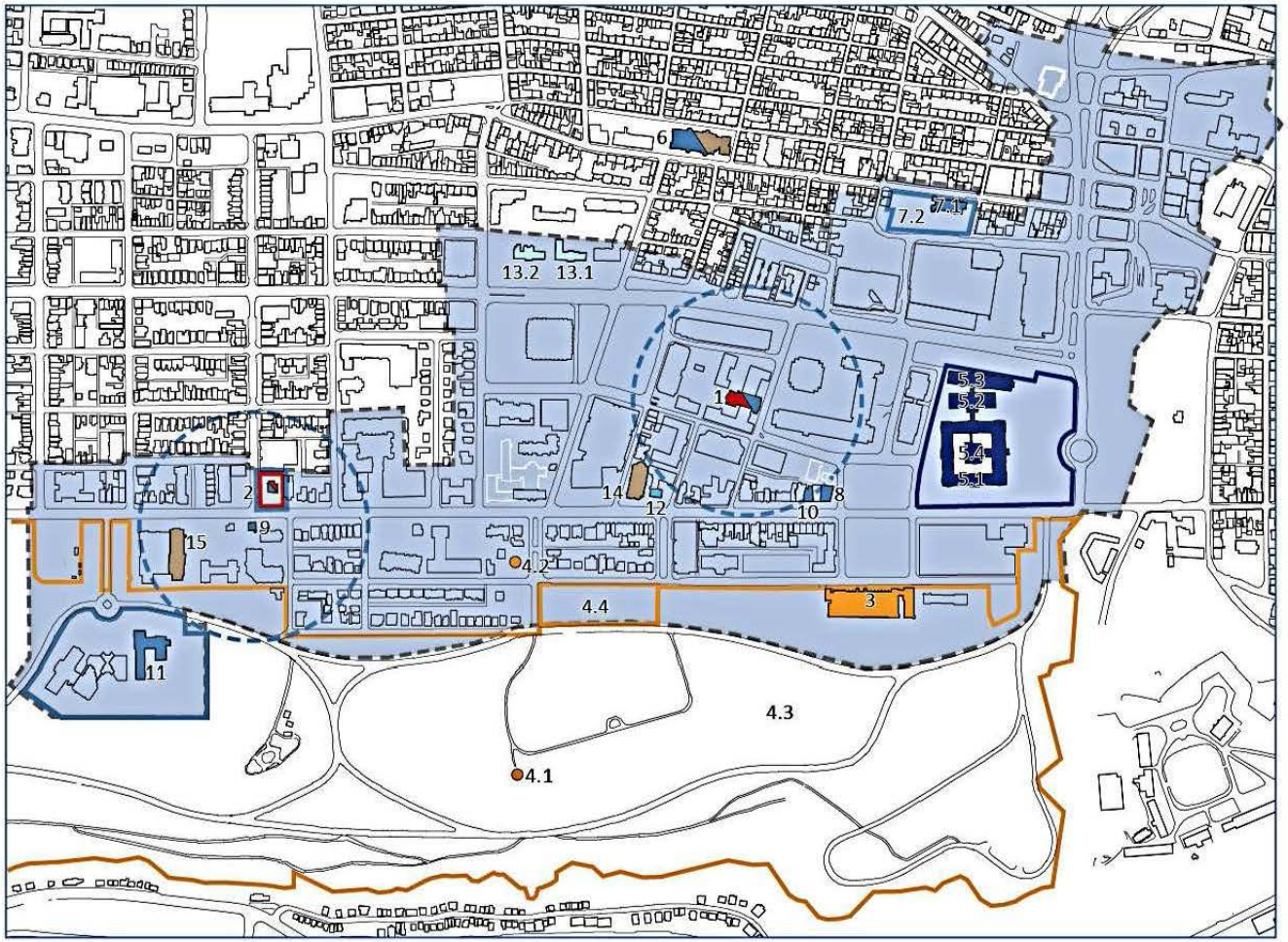
Carte 8 : Profil bâti des espaces construits et non construits



Carte 9: Réseaux cyclables et de transport collectif actuels



Carte 10 : Axes et pôles urbains de la colline Parlementaire



Carte 11 : Lieux, sites et monuments historiques avec statuts particuliers

Limites PPU - colline Parlementaire

STATUTS ACCORDÉS PAR LE GOUV. DU CANADA
LIEUX HISTORIQUES NATIONAUX DU CANADA DÉSIGNÉS
(Commission des lieux et monuments historiques du Canada)
1. Chapelle des Soeurs du Bon-Pasteur
2. Maison Henry-Stuart

AUTRES PROPRIÉTÉS DU GOUVERNEMENT DU CANADA
3. Manège militaire de Québec
4. Parc des Champs-de-Bataille, incluant:
   4.1. Tour Martello #1
   4.2. Tour Martello #2
   4.3. Plaines d'Abraham
   4.4. Jardin Jeanne-D'Arc

STATUTS ACCORDÉS PAR LE GOUV. DU QUÉBEC
SITES HISTORIQUES NATIONAUX DÉSIGNÉS
(Loi sur les biens culturels du Québec)
5. Assemblée nationale du Québec, incluant:
   5.1. Hôtel du Parlement
   5.2. Édifice Pamphile-Le May
   5.3. Édifice Honoré-Mercier
   5.4. Édifice du restaurant Le Parlementaire

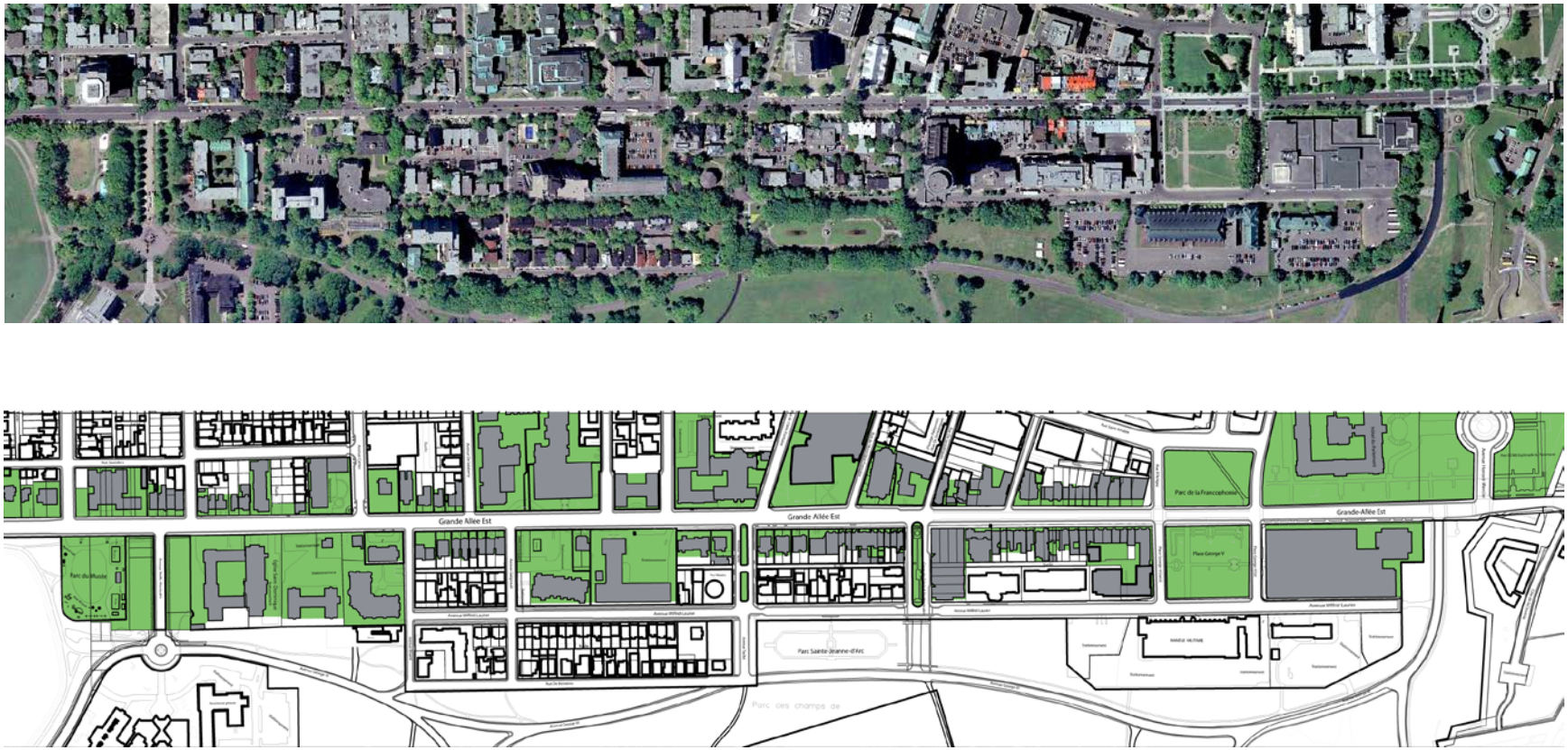
MONUMENTS HISTORIQUES CLASSÉS (MCCCQ)
1. Chapelle des Soeurs du Bon-Pasteur
6. Église de Saint-Jean-Baptiste
7. Enclos paroissial Saint-Matthew, incluant:
   7.1. Église Saint-Matthew
   7.2. Cimetière Saint-Matthew
8. Façades de la Terrasse-Clapham
9. Maison Cornelius-Krieghoff
2. Maison Henry-Stuart
10. Maison Houde
11. Pavillon Charles-Baillairgé

MONUMENTS HISTORIQUES DÉCLASSÉS (MCCCQ)
12. Mur à l'arrière du presbytère Saint-Coeur-de-Marie

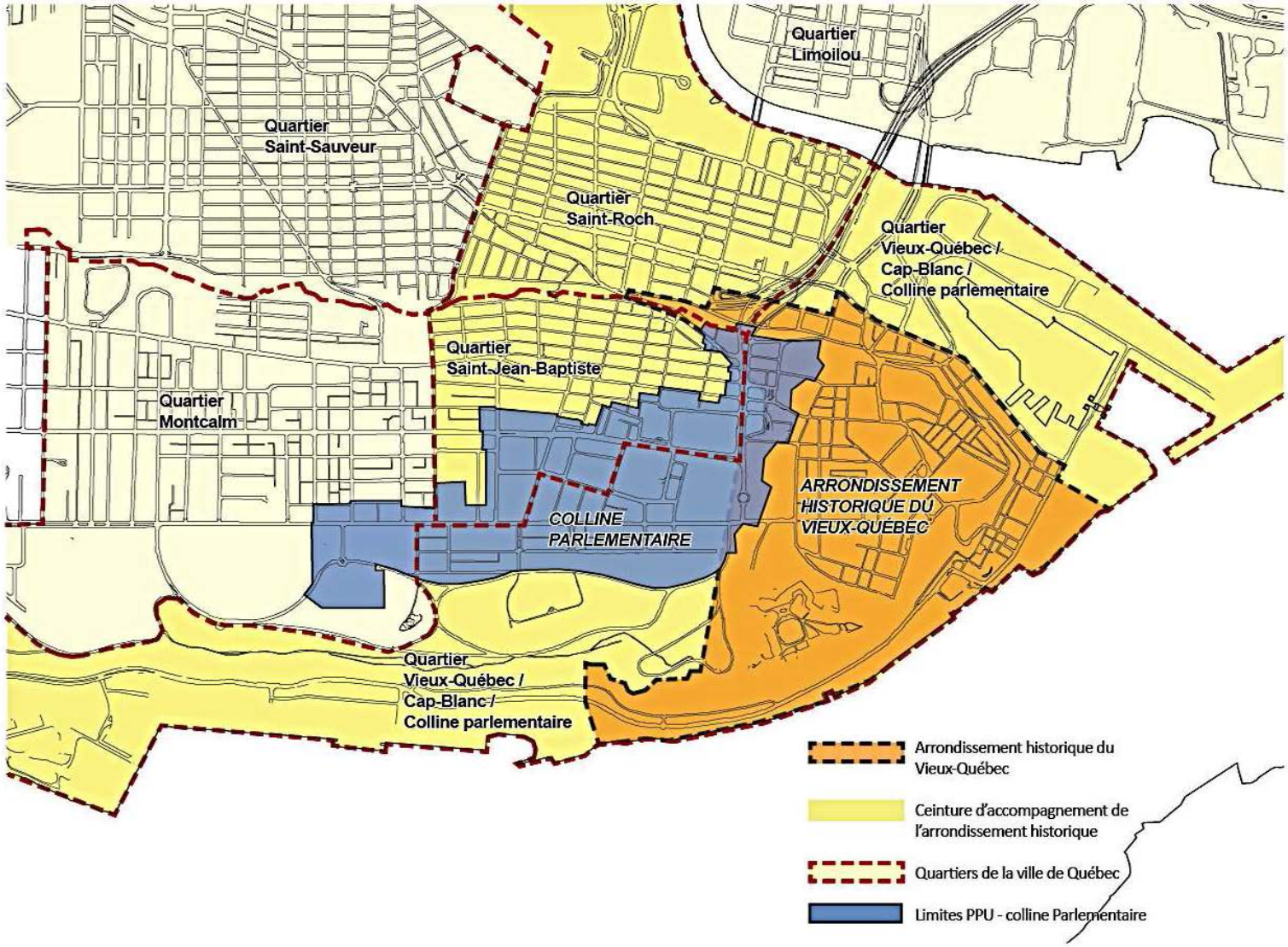
MONUMENTS HISTORIQUES RECONNUS (MCCCQ)
13. Ancien hôpital Jeffery-Hale, incluant:
   13.1. Pavillon principal de l'ancien hôpital Jeffery-Hale
   13.2. McKenzie Memorial Building de l'ancien hôpital Jeffery-Hale

AIRES DE PROTECTION DÉCRÉTÉES (MCCCQ)

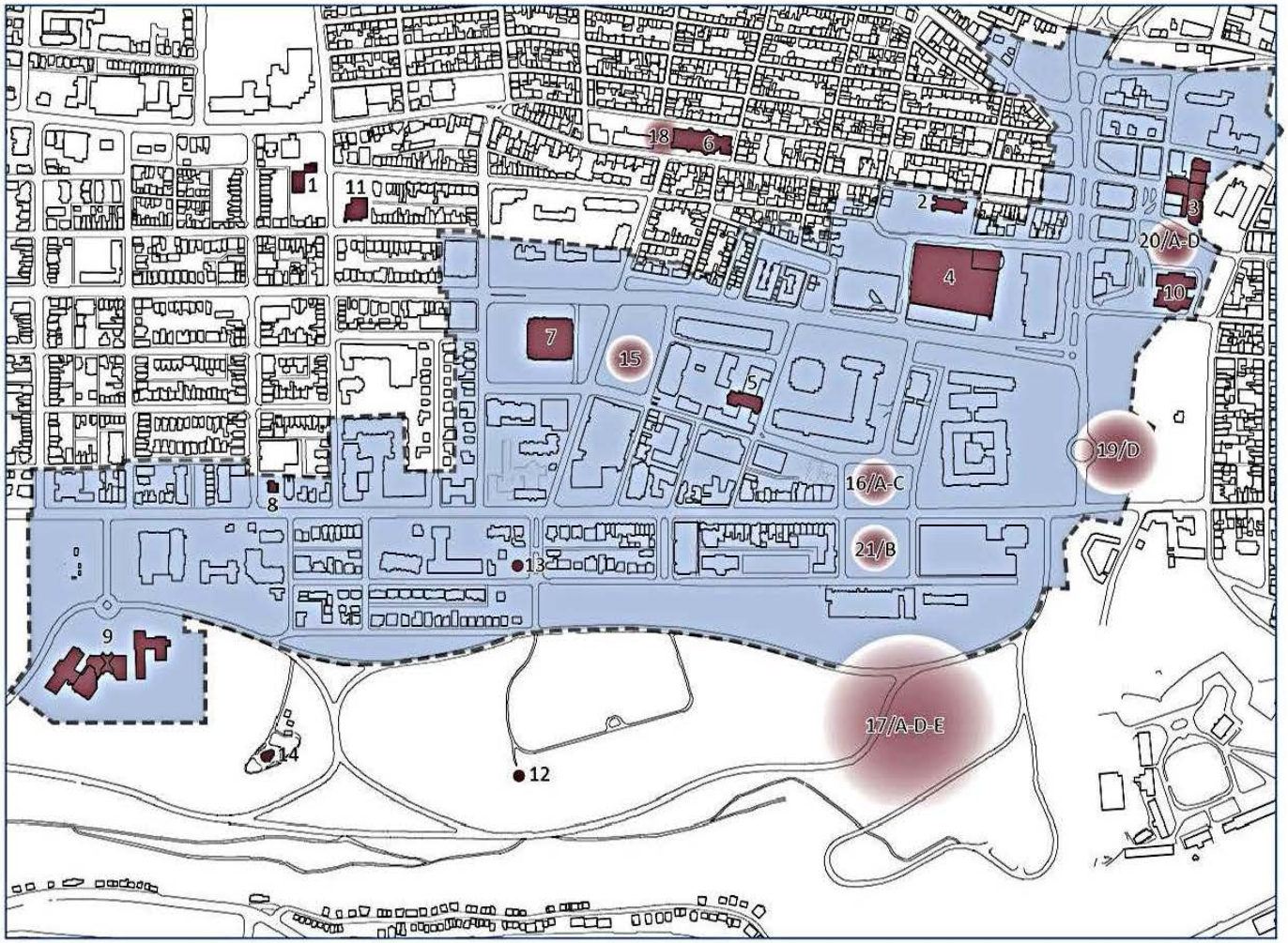
AUTRES BÂTIMENTS D'INTÉRÊT PATRIMONIAL
ÉGLISES DE CATÉGORIE 1 (Ville de Québec et MCCCQ)
14. Église de Saint-Coeur-de-Marie
15. Église de Saint-Dominique
6. Église de Saint-Jean-Baptiste



CARTE 12 : GRANDE ALLÉE : RÉPARTITION DES PLEINS ET VIDES



Carte 13 : La colline Parlementaire dans le paysage urbain historique de Québec



LIEUX CULTURELS INTÉRIEURS

1. Centre culture et environnement Frédéric Back
2. Bibliothèque Saint-Jean-Baptiste
3. Capitole de Québec
4. Centre des congrès de Québec
5. Chapelle des Soeurs du Bon-Pasteur / Espace Bon-Pasteur
6. Église Saint-Jean-Baptiste
7. Grand Théâtre de Québec
8. Maison Henry-Stuart
9. Musée national des beaux-arts du Québec
10. Palais Montcalm
11. Théâtre Périscope
12. Tour Martello 1
13. Tour Martello 2

LIEUX CULTURELS EXTÉRIEURS

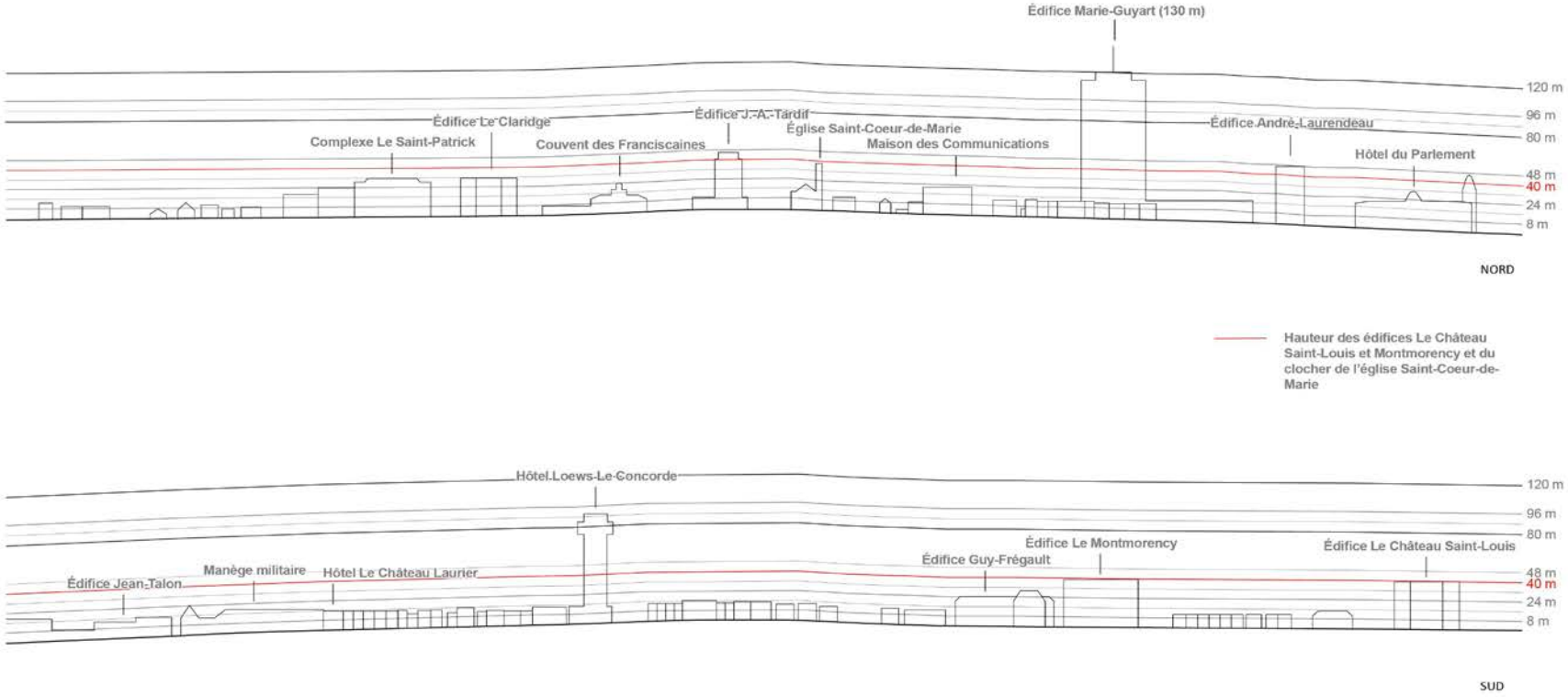
14. Kiosque Edwin-Bélanger
15. Parc de l'Amérique-Française
16. Parc de la Francophonie
17. Parc des Champs-de-Bataille
18. Parvis de l'église Saint-Jean-Baptiste
19. Place de l'Assemblée-Nationale
20. Place D'Youville
21. Place George-V

ÉVÉNEMENTS CULTURELS

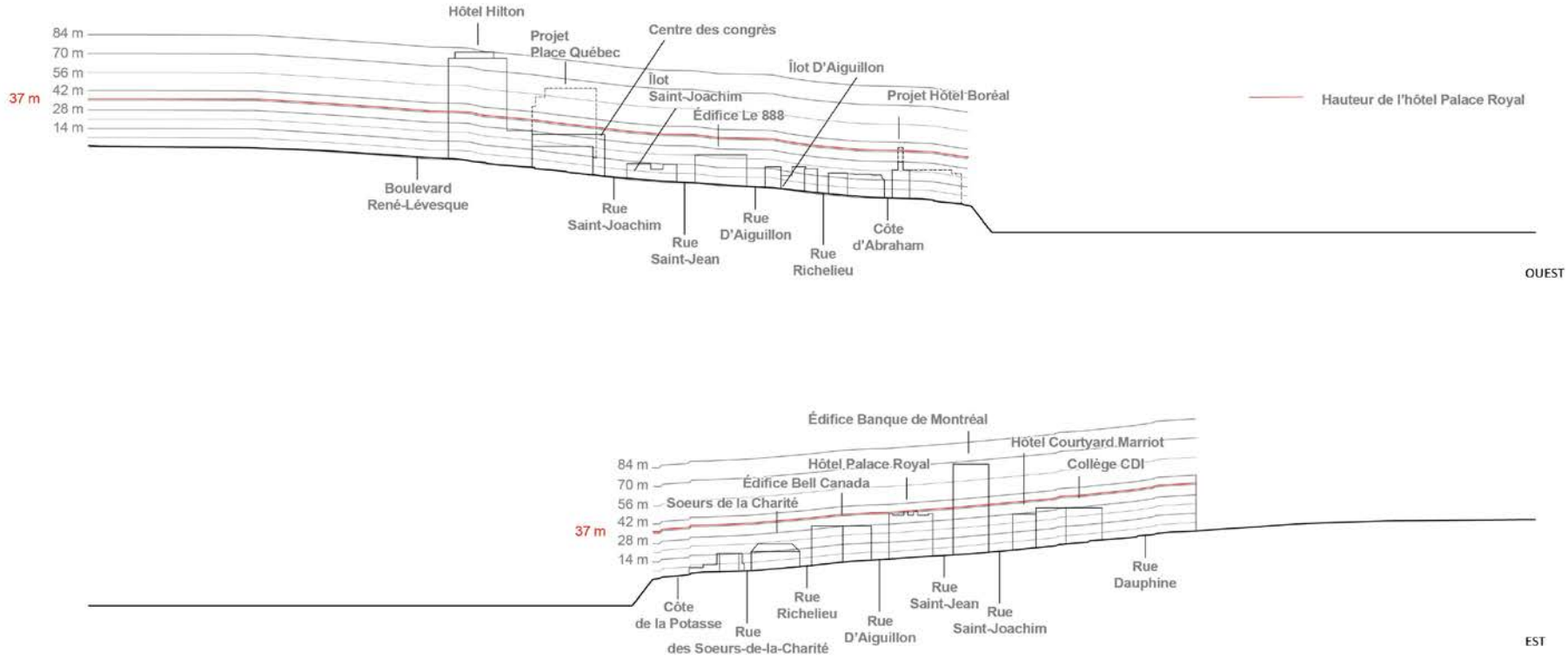
A. Festival d'été de Québec
B. Festival international des musiques militaires de Québec
C. Plein-Art
D. Carnaval de Québec
E. Fêtes nationales

Limites PPU - colline Parlementaire

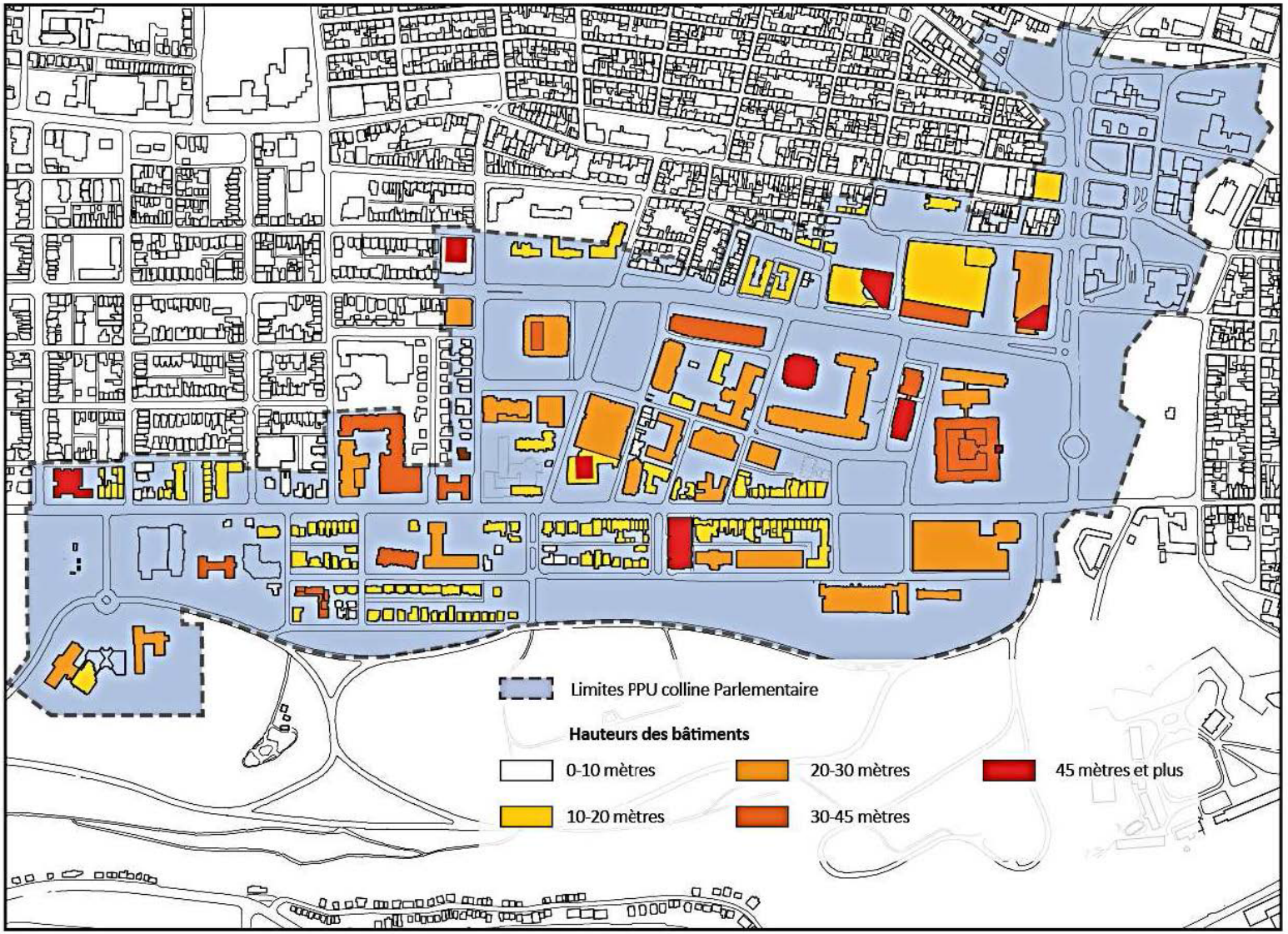
Carte 14 : Localisation des lieux de diffusion culturelle



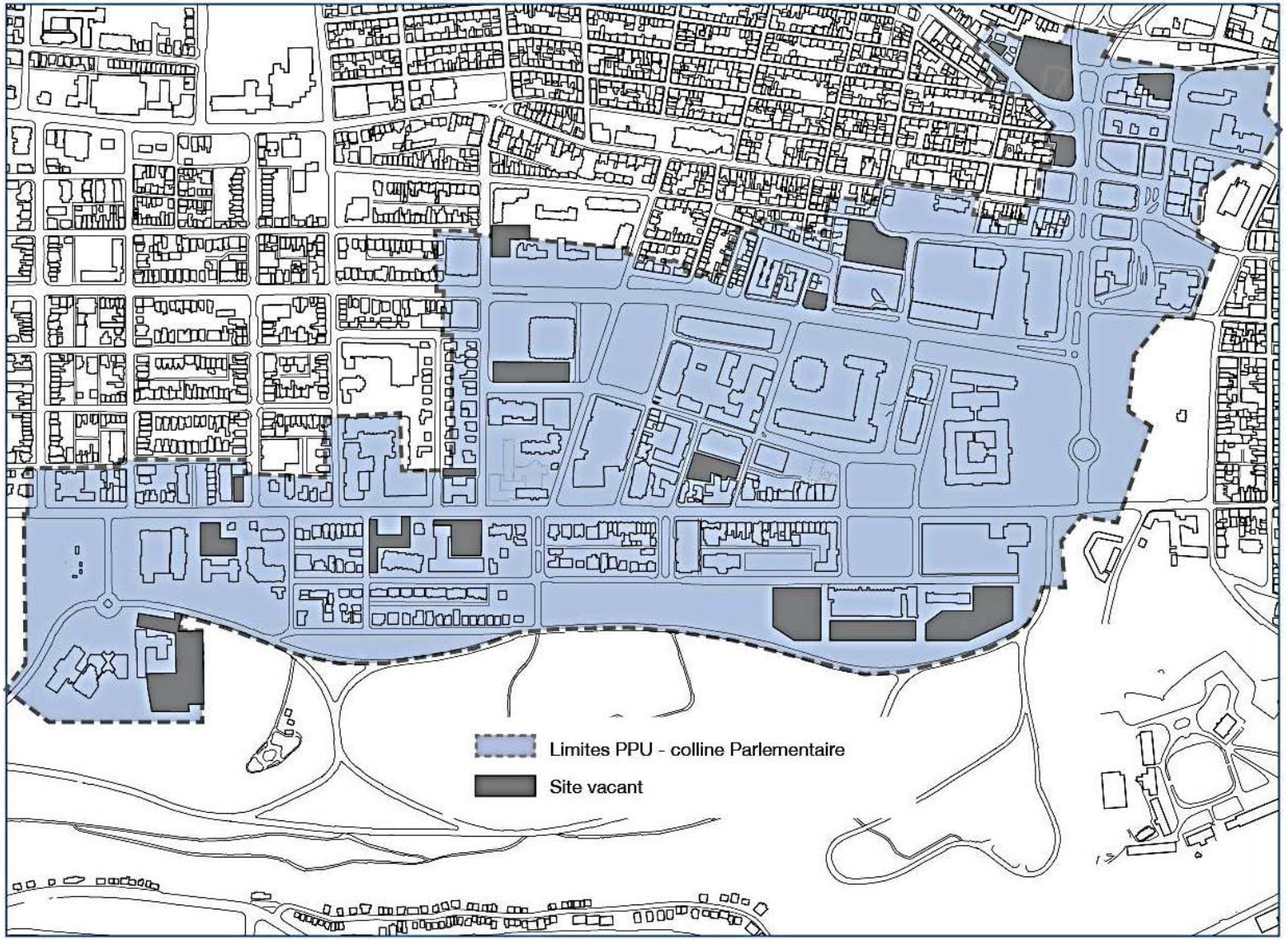
CARTE 15 : ÉLÉVATION PERCEPTIBLE DES BÂTIMENTS SUR LA GRANDE ALLÉE



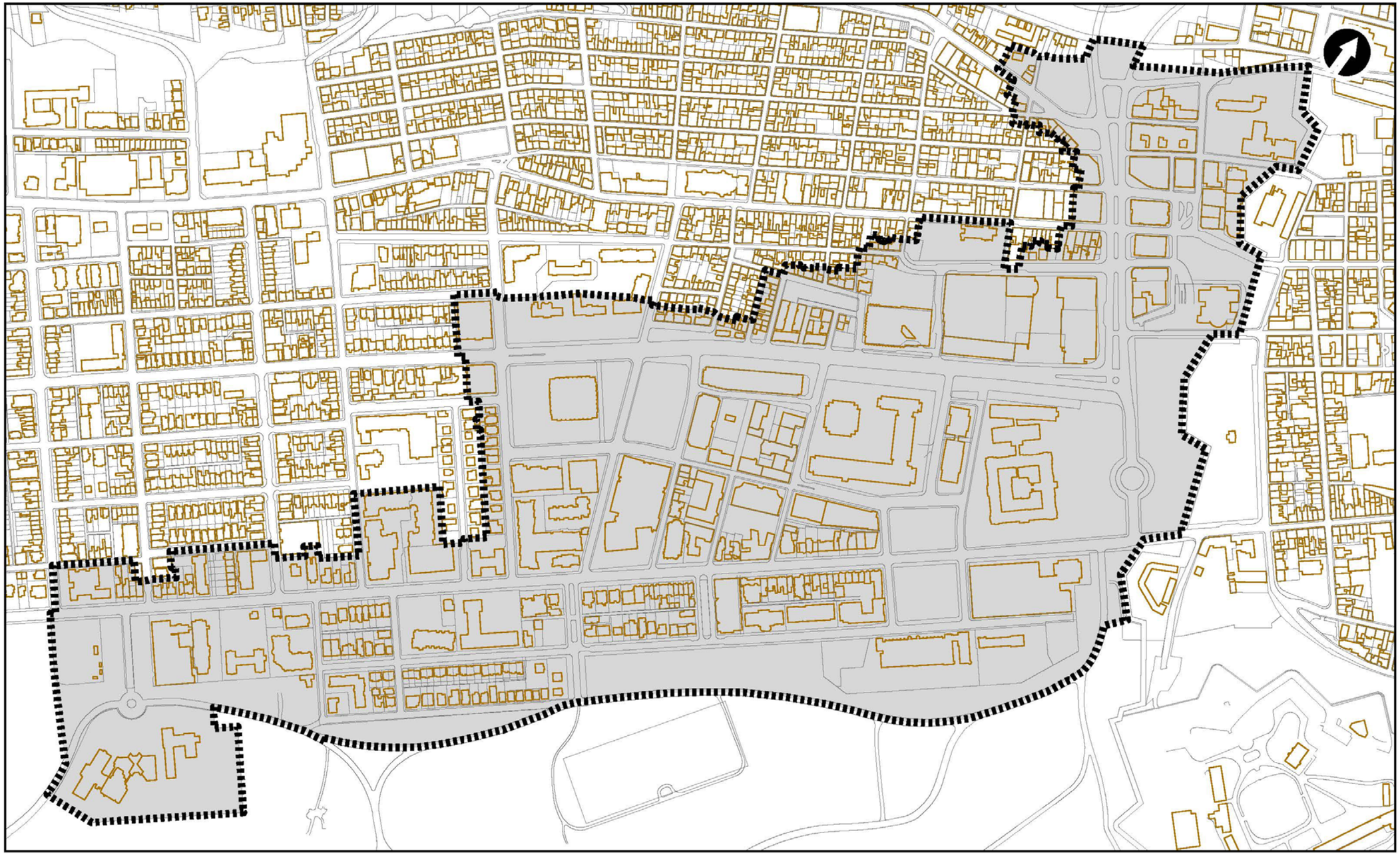
CARTE 16 : ÉLÉVATION PERCEPTIBLE DES BÂTIMENTS SUR L'AVENUE HONORÉ-MERCIER



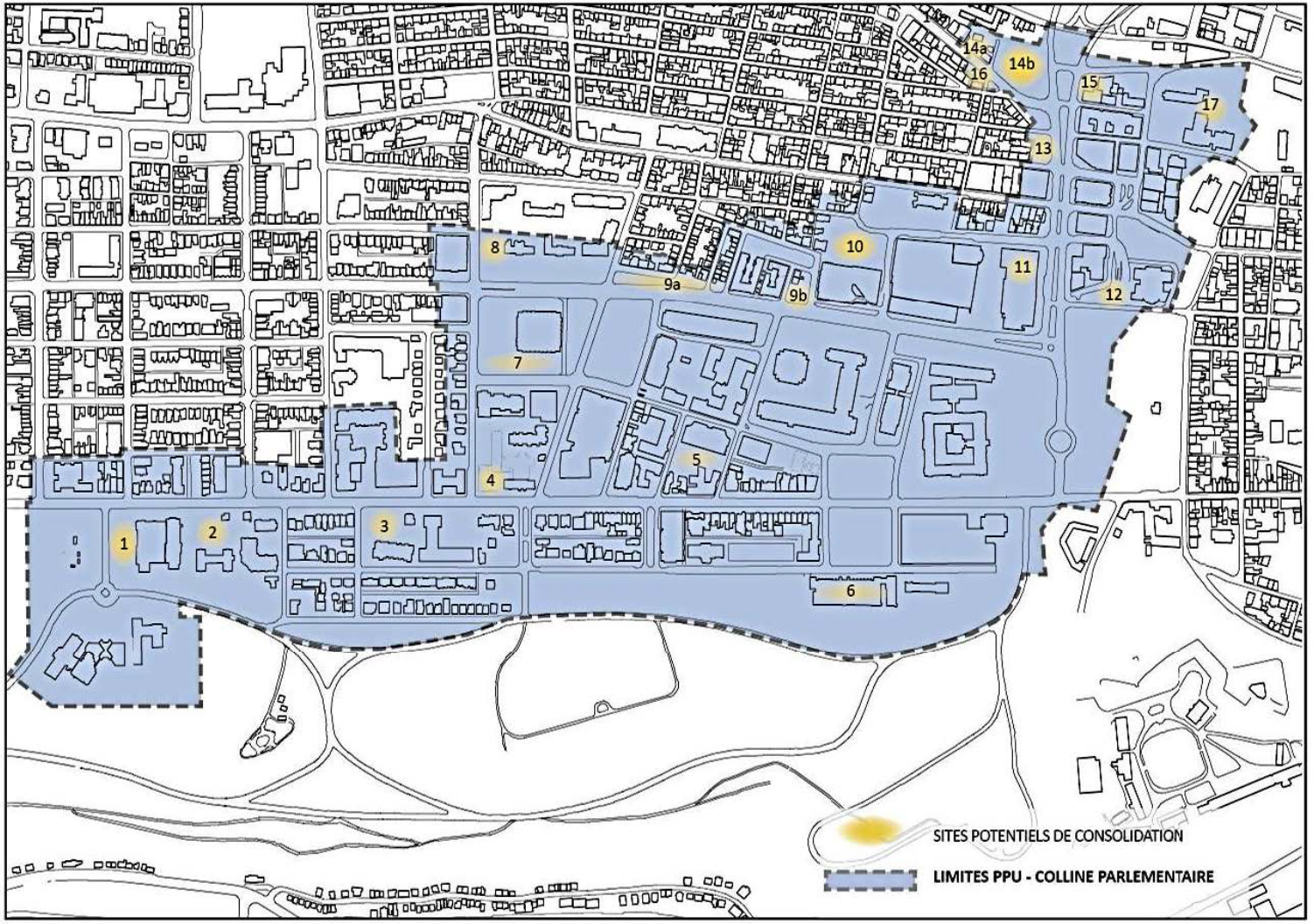
Carte 17 : Hauteurs actuelles des bâtiments existants



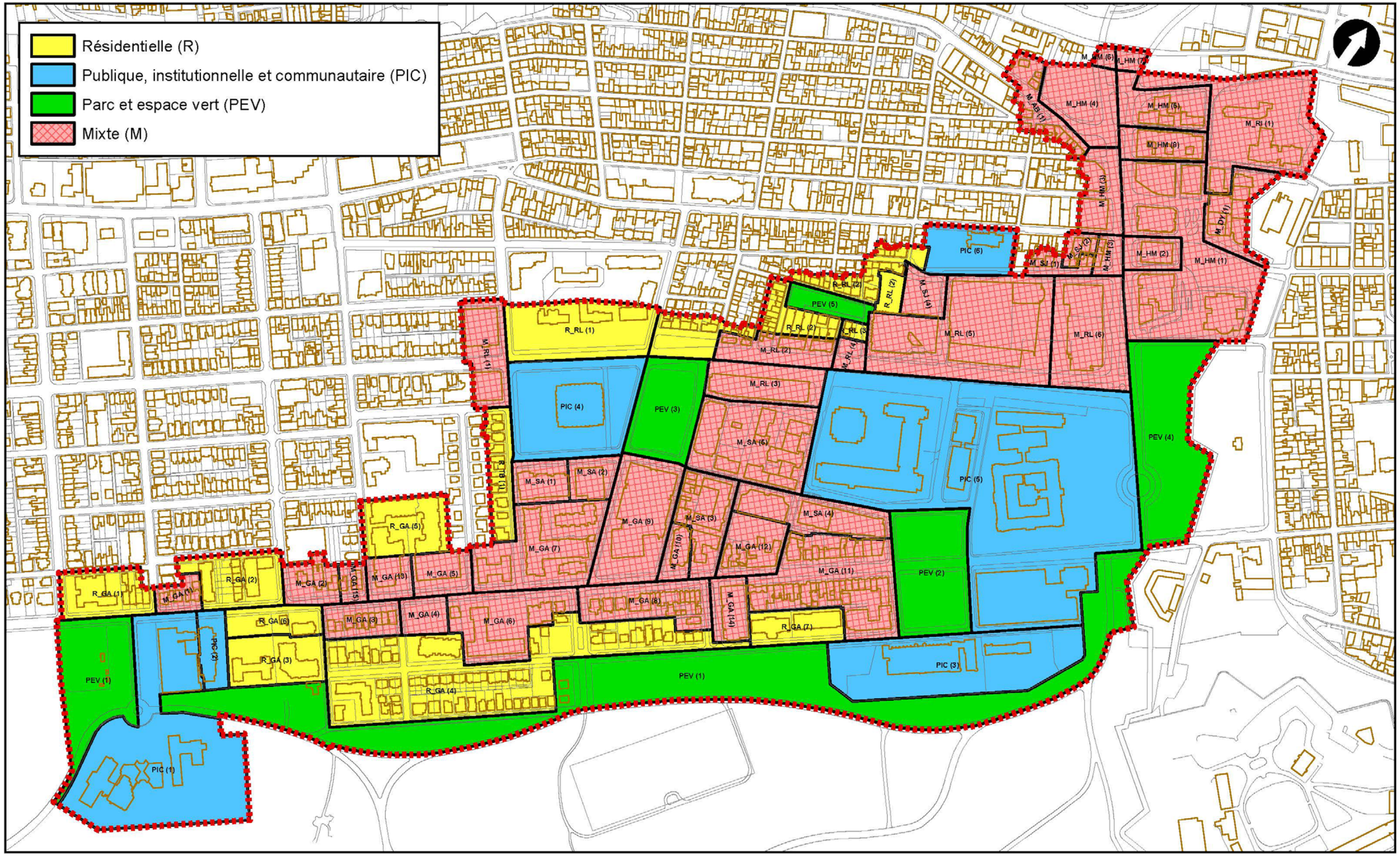
Carte 18 : Sites vacants majoritairement utilisés à des fins de stationnement



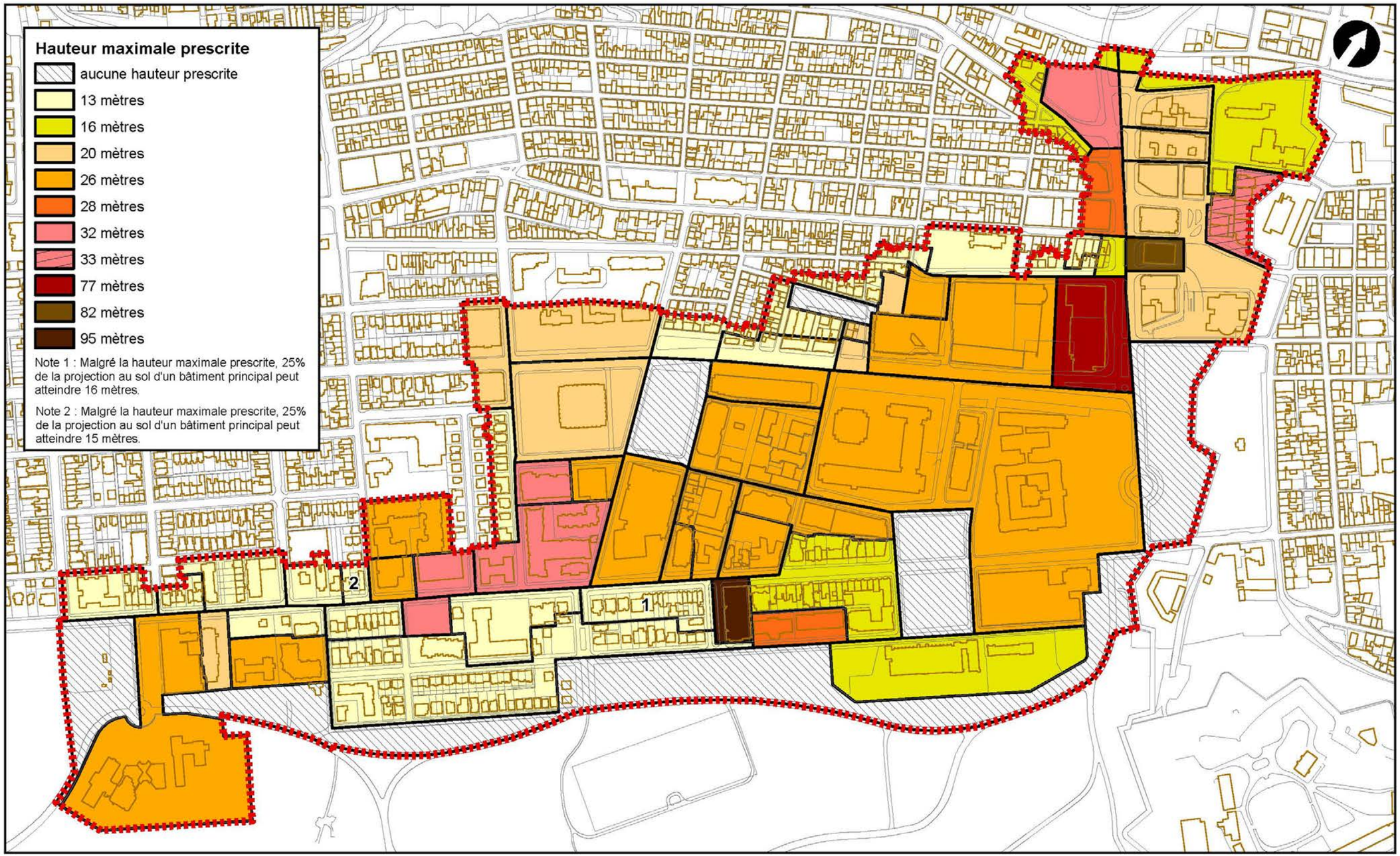
Carte 19 : Limites territoriales du programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire



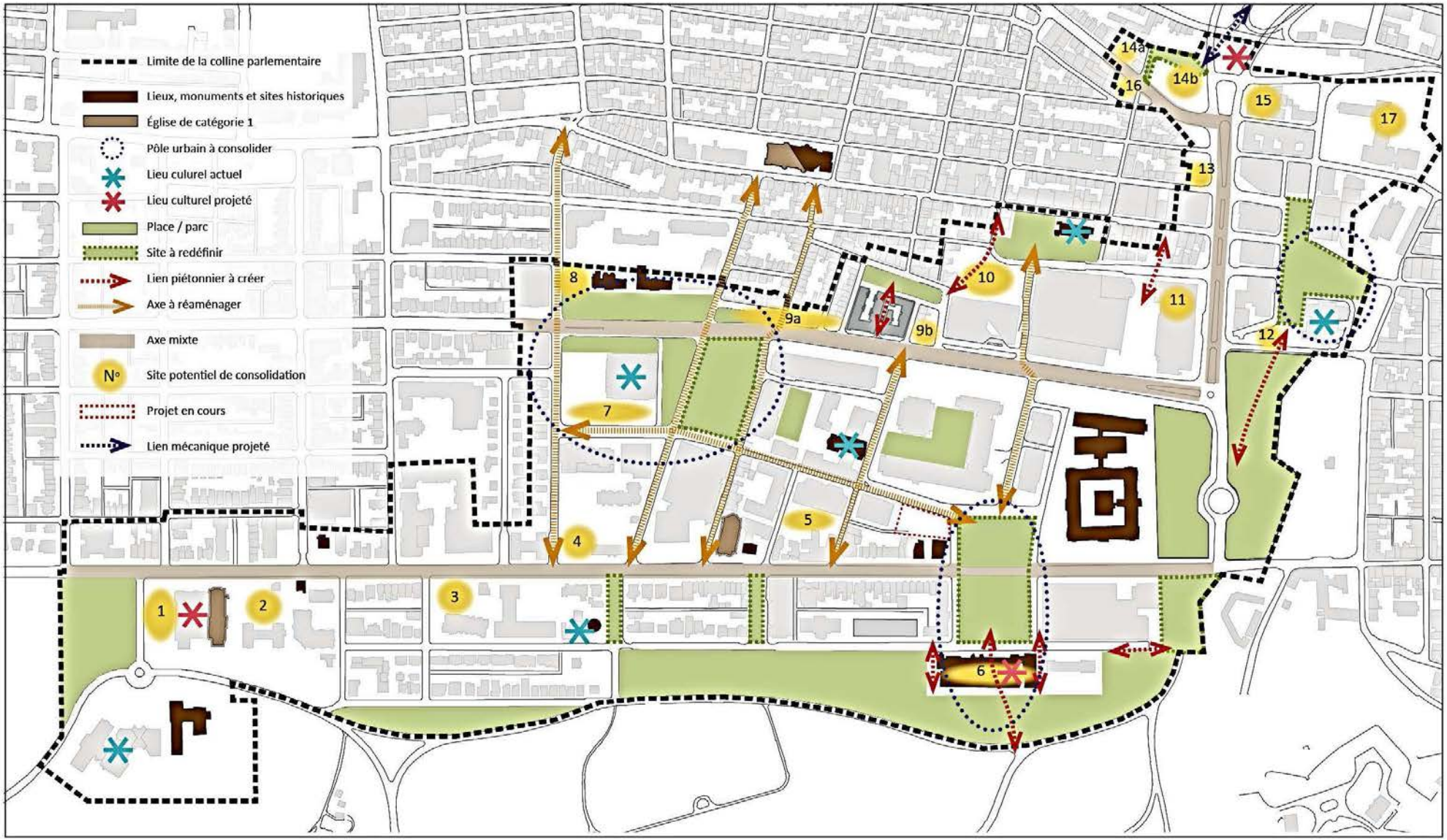
Carte 20 : Sites potentiels de consolidation



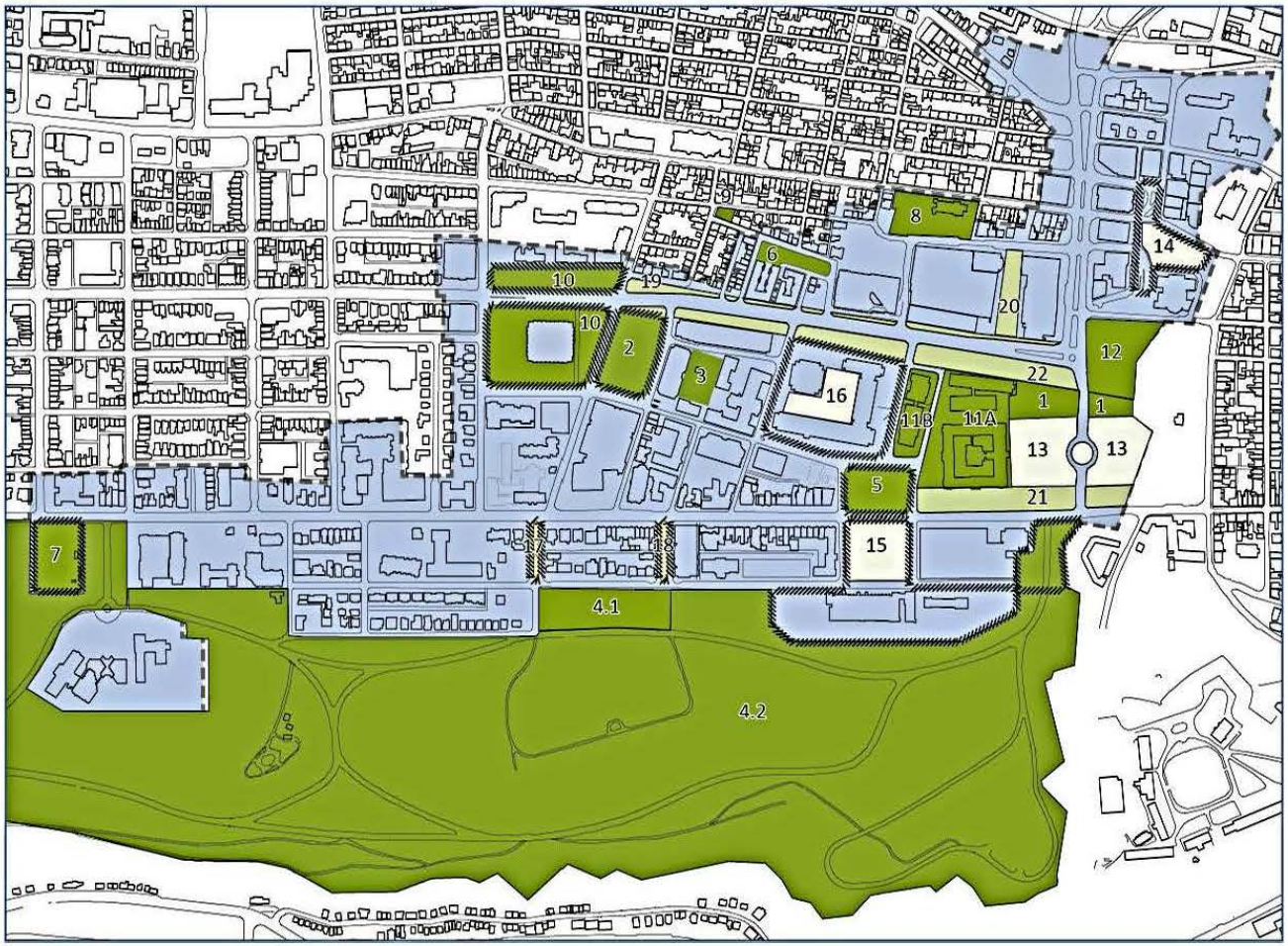
Carte 21 : Plan des affectations détaillées du sol



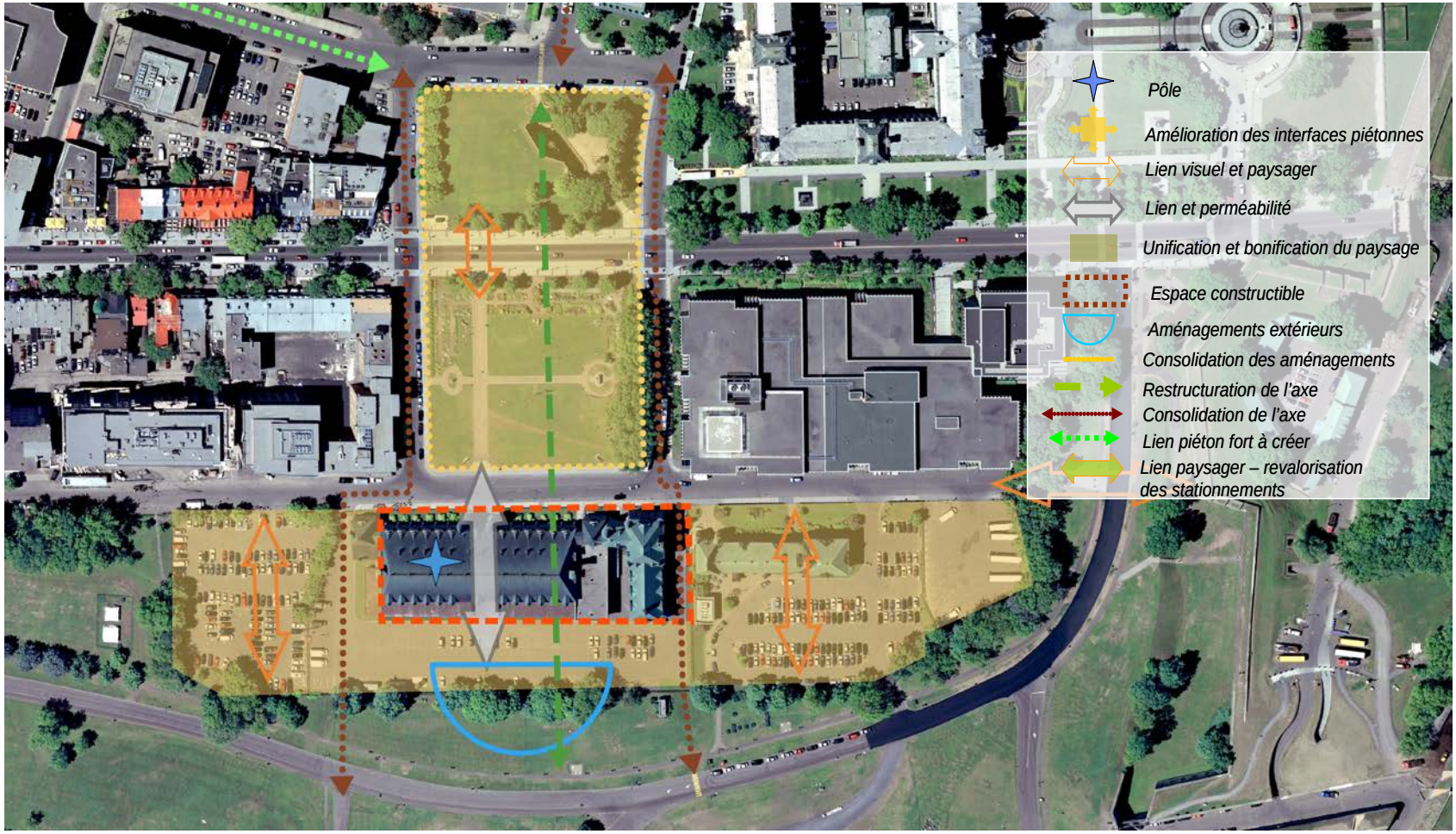
Carte 22 : Hauteurs maximales prescrites



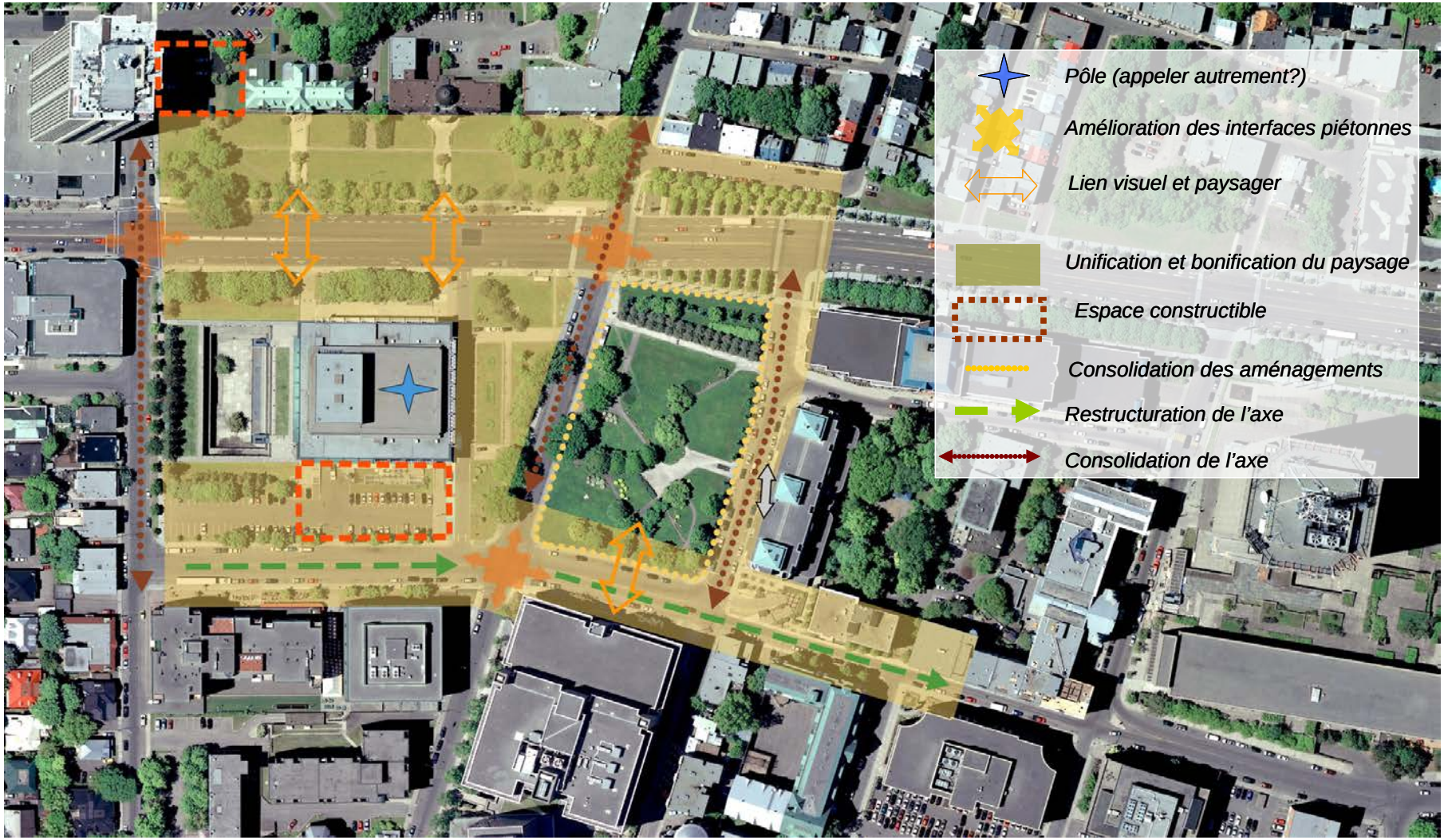
Carte 23: Plan synthèse des intentions de mise en valeur



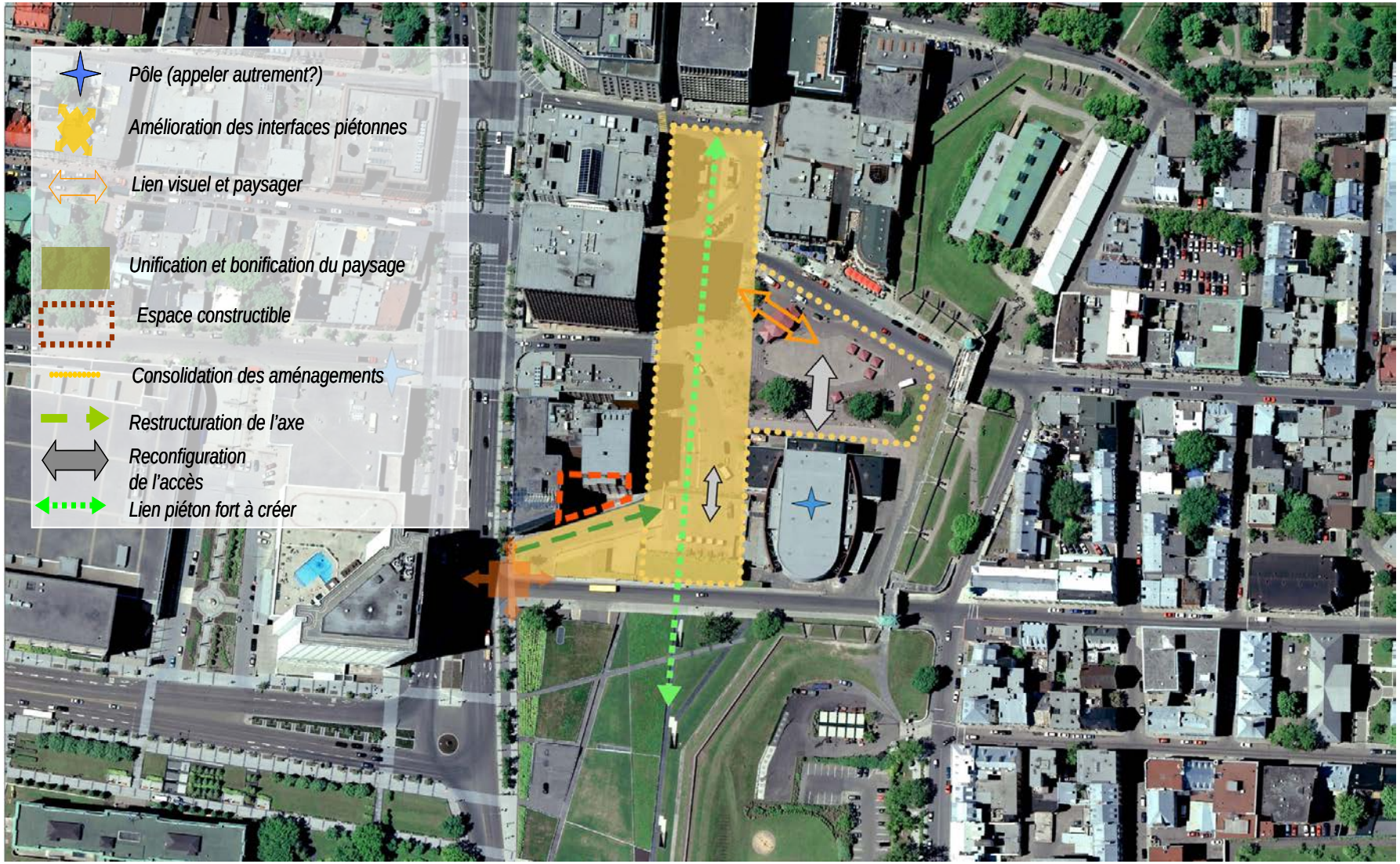
Carte 24 : Localisation des espaces publics à requalifier



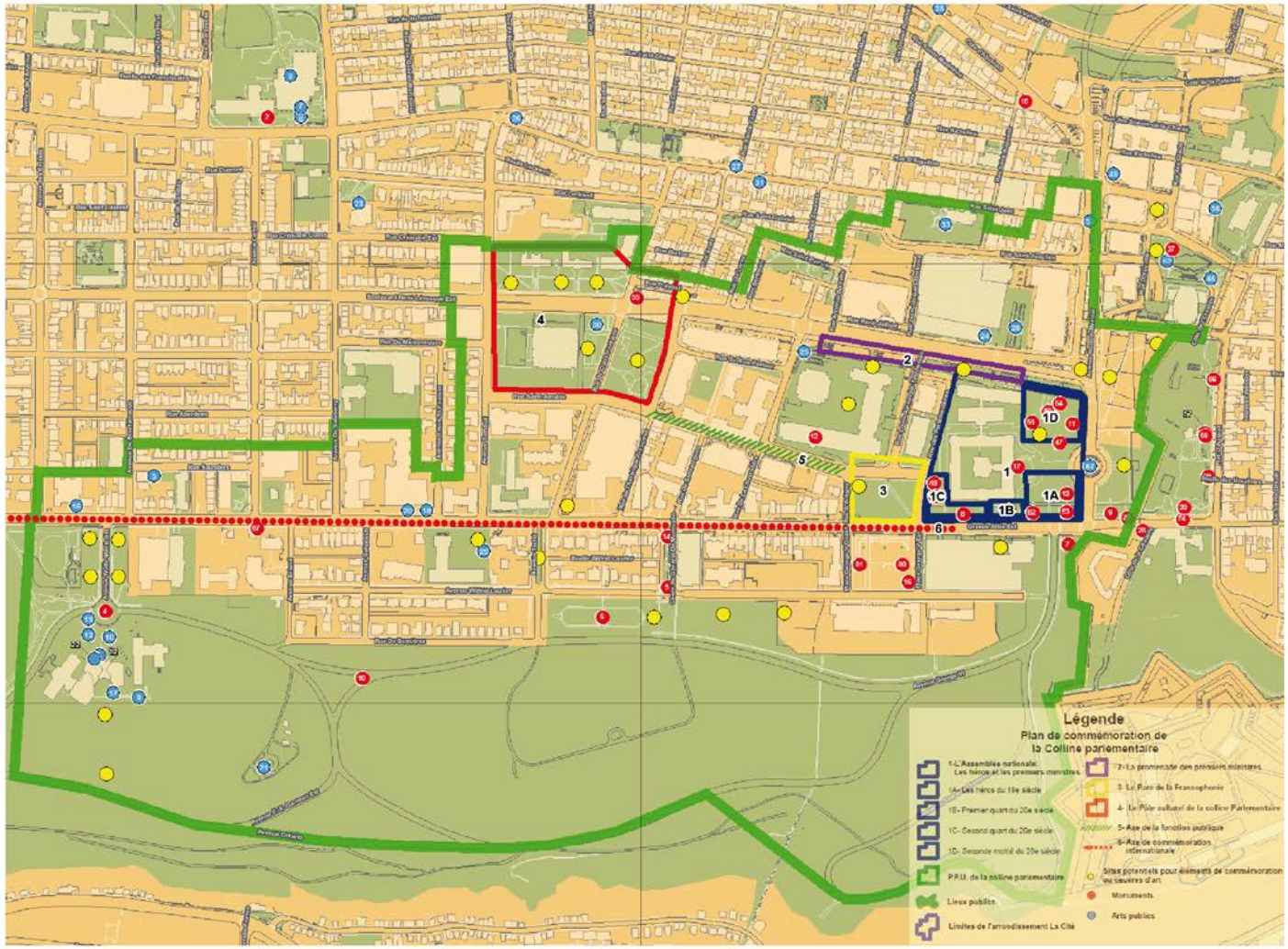
CARTE 25 : PLAN CONCEPT DE RÉAMÉNAGEMENT DU SECTEUR PLACE GEORGE-V / PARC DE LA FRANCOPHONIE



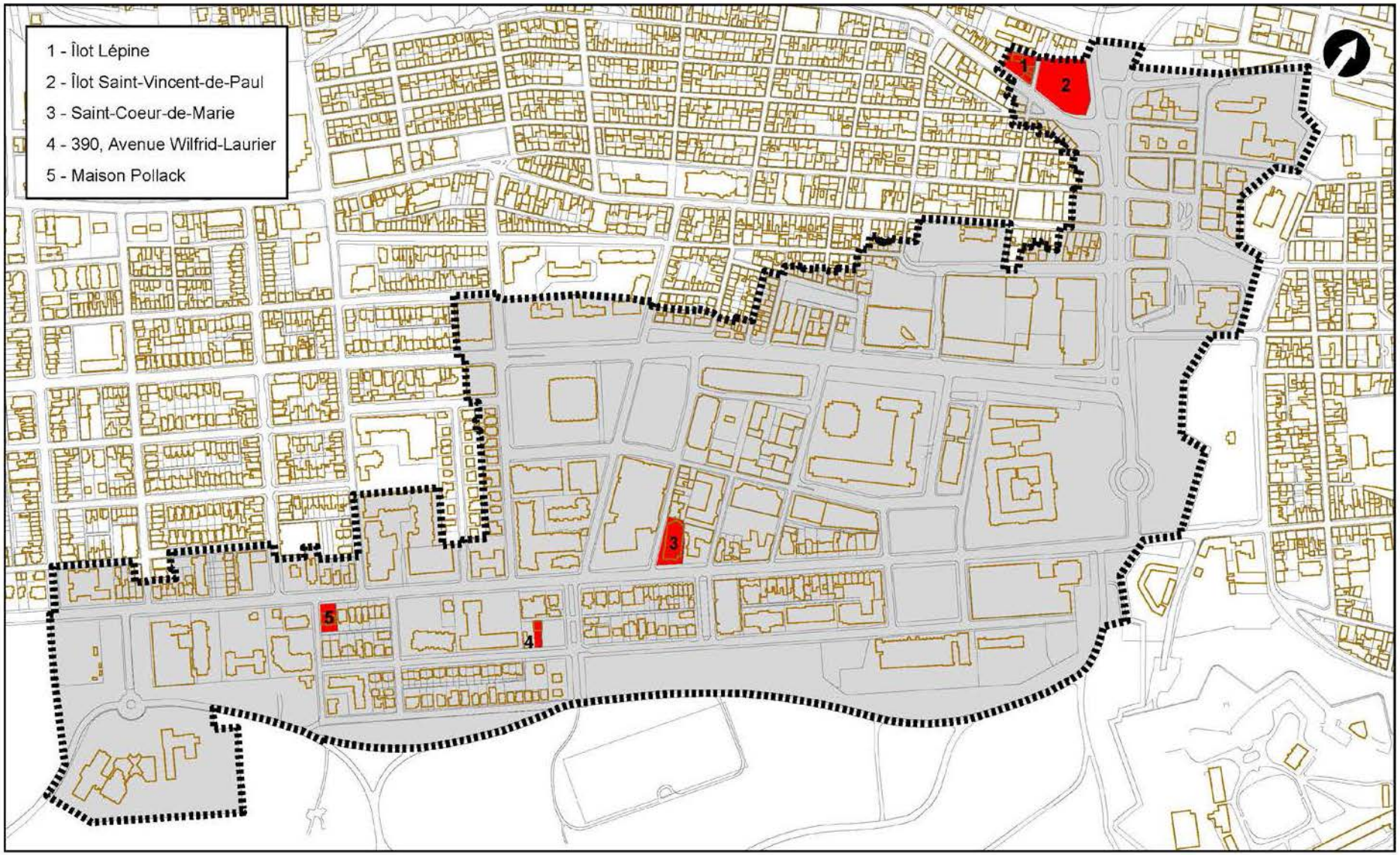
CARTE 26 : PLAN CONCEPT DE RÉAMÉNAGEMENT DU PÔLE CULTUREL DU GRAND THÉÂTRE/PARC DE LA FRANCOPHONIE



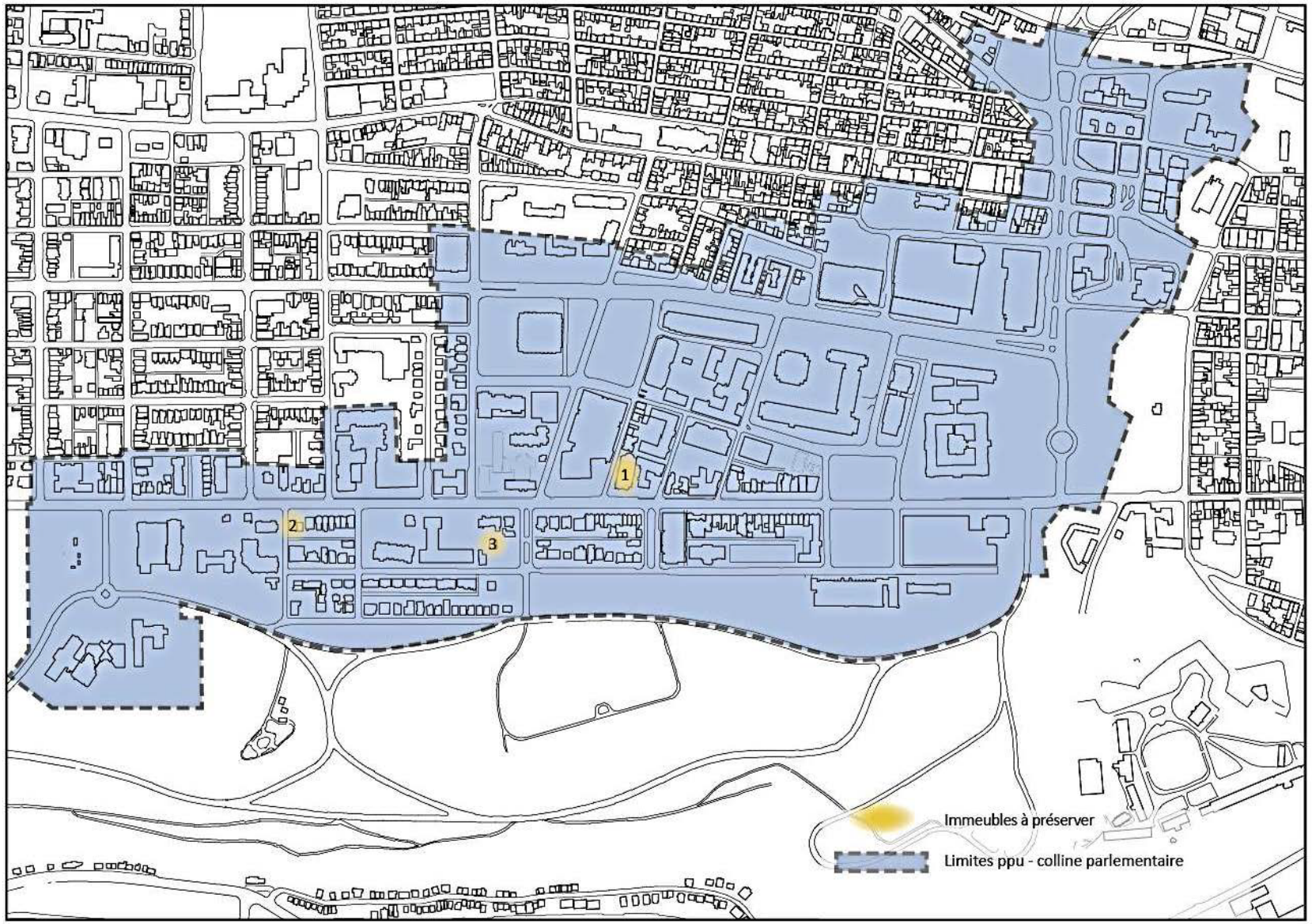
CARTE 27 : PLAN CONCEPT DE RÉAMÉNAGEMENT DE PLACE D'YOUVILLE



CARTE 28 : PLAN DE COMMÉMORATION DE LA COLLINE PARLEMENTAIRE (CCNQ, VILLE DE QUÉBEC)



Carte 29 : Immeubles pouvant faire l'objet d'acquisitions



Carte 30 : Immeubles à préserver

Annexe C
Programme particulier d'urbanisme du plateau centre de Sainte-Foy

2013, R.V.Q. 1978, a. 1; 2016, R.V.Q. 2368, a. 5; 2017, R.V.Q. 2481, a. 1

TABLE DES MATIÈRES

1. CONTEXTE 5
1.1. Démarche consultative préliminaire 5
1.2. Portrait sommaire du territoire 6
1.2.1. Historique de développement et planification 7
1.2.2. Une centralité régionale importante et une entrée de ville 9
1.2.3. L'occupation du territoire 10
1.2.4. La densification 14
1.2.5. Le potentiel de consolidation 15
1.2.6. La trame urbaine et les déplacements 16
1.2.7. La qualité du domaine public et du paysage urbain 19
1.3. Le diagnostic urbain 22
1.3.1. Les forces et les potentiels 22
1.3.2. Les principales problématiques à résoudre 22
2. Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme 23
3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement 24
3.1. La vision d'aménagement 24
3.2. Les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement 24
3.2.1. Les activités 25
3.2.2. La consolidation du développement 25
3.2.3. La trame urbaine et les déplacements 26
3.2.4. Le domaine public et le paysage urbain 27
4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement 28
4.1. Les affectations détaillées du sol 28
4.1.1. Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées 29
4.2. Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain 58
4.2.1. Contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec 58
4.3. L'ossature des déplacements 60
4.4. Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur 64
4.4.1. Le secteur des ponts 64
4.4.2. Le secteur multifonctionnel régional Laurier 65
4.4.3. Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle 67
4.4.4. Le secteur résidentiel Saint-Denys 68
4.4.5. Le secteur Robert-Bourassa et la frange nord du campus 70
5. Les programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur et les autres actions spécifiques 72
5.1. Les projets de réaménagement des artères 72
5.1.1. Le boulevard Laurier 72
5.1.2. La route de l'Église 74
5.1.3. Le boulevard Hochelaga 74
5.1.4. L'axe Robert-Bourassa 75
5.2. Les parcs urbains et les autres espaces publics 76
5.2.1. Parc Roland-Beaudin 76
5.2.2. Espace polyvalent du centre sportif et du marché public 77
5.2.3. Parc de détente voisin de l'Édifice Andrée-P.-Boucher et esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin 78
5.2.4. Parc et boisé Saint-Denys, axe Joli-Bois/Jean-Lelarge et placette Laurier Québec 79
5.2.5. Esplanade du Savoir (Saint-Denys) et jardin Van den Hende 80

5.3. La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain 81
5.4. Les projets structurants autres que municipaux 81
5.4.1. Schéma directeur de l'entrée de la capitale 81
5.4.2. Le parcours d'accueil de la capitale 82
5.5. Les infrastructures 83
5.5.1. Aqueduc, eaux usées et pluviales 83
5.5.2. Enfouissement des réseaux câblés d'utilité publique 84
6. Conclusion 86

DES CARTES ET DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs 84
Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier 84
Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845 84
Figure 4 : Table Évolution du territoire, période 1875-1945 84
Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950 84
Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965 84
Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975 85
Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998 85
Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001 85
Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005 85
Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ 85
Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers 86
Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol 86
Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires 87
Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales 87
Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies 88
Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels 88
Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité 89
Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités 89
Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation 90
Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier 90
Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels 91
Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier 91
Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif 92
Figure 25 : Réseau cyclable actuel 92
Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels 93
Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels 93
Figure 28 : Carte du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme 94
Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol 95
Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres 96

Figure 31 : Carte du territoire d'application de la Commission d'urbanisme....97
Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées....98
Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers....99
Figure 34 : Carte des déplacements cyclables....100
Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun....101
Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts....102
Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier....103
Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle....103
Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys....104
Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa....104
Figure 41 : Coupe type boulevard Laurier....105
Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église....105
Figure 43 : Coupe type boulevard Hochelaga....106
Figure 44: Coupe type de l'axe Robert Bourassa....106
Figure 45: Schéma des espaces publics spécialisés....107
Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains....108

ANNEXE C

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME DU PLATEAU CENTRE DE SAINTE-FOY

1. CONTEXTE

Ancien secteur de banlieue, le plateau centre de Sainte-Foy s'est transformé avec le temps pour devenir la seconde concentration d'affaires et d'emplois de la région. Sa localisation stratégique à l'entrée de la ville et l'accessibilité offerte par les infrastructures routières ont grandement favorisé son développement et lui confèrent un réel pouvoir d'attraction. Aujourd'hui, le plateau de Sainte-Foy continue d'évoluer de façon notable, au profit d'une densification croissante – notamment à l'intérieur du corridor Laurier. Toutefois, cette transformation ne se fait pas sans heurts. La transition entre nouvelles constructions de forts gabarits et milieux construits de faible densité est parfois difficile et les pressions sur le réseau routier s'accroissent malgré la desserte du secteur par un grand nombre de parcours d'autobus. Enfin, les résidants se soucient de l'impact de ces changements sur leur qualité de vie.

En plus d'inclure le « centre majeur d'activités » (CMA) de Sainte-Foy et les milieux environnants ainsi que le secteur des ponts et de l'avenue des Hôtels, ce territoire est aussi traversé par plusieurs grandes artères, dont le boulevard Laurier, l'axe Robert-Bourassa, le chemin des Quatre-Bourgeois et la route de l'Église. Le CMA et ces artères font partie des principales composantes urbaines autour desquelles s'organise la ville. En vertu du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), elles sont vouées à être consolidées en priorité, à accueillir une grande mixité d'usages et des densités accrues.

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs

Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier

L'attrait du plateau centre de Sainte-Foy pour des projets immobiliers majeurs est indéniable. Compte tenu des impacts que ceux-ci peuvent avoir sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu, la Ville de Québec désire se positionner sur la forme que doit prendre ce développement. Elle a ainsi développé une stratégie d'intervention pour encadrer les interventions futures dans le secteur et assurer sa mise en valeur. Cette préoccupation s'inscrit dans la mise en œuvre des orientations du PDAD qui désigne ce territoire comme un secteur particulier de planification.

Afin de mettre en œuvre cette stratégie d'intervention, la Ville de Québec a choisi de se doter d'un document officiel de planification, un programme particulier d'urbanisme (PPU). Partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur stratégique qui nécessite un encadrement et des interventions particulières et qui est soumis à des pressions de développement importantes. Il constitue un outil réglementaire officiel permettant à la Ville de préciser, de mieux encadrer et d'harmoniser les interventions futures de développement, tant publiques que privées, sur une portion de son territoire.

L'élaboration d'un PPU permet à la Ville de préciser la nature des interventions qu'elle privilégie pour le développement futur du secteur. Ce document de planification établit des orientations claires quant aux modalités d'intervention, tout en prenant en compte les préoccupations des différents acteurs du milieu. À cet égard, il intègre les composantes suivantes :

- Les grandes orientations d'aménagement et de développement encadrées par une vision d'avenir;
- La répartition des usages, l'implantation, la hauteur, la volumétrie et la qualité architecturale des bâtiments futurs;
- Les nouvelles règles d'urbanisme permettant la mise en œuvre des orientations.

Il fait l'annonce de projets d'aménagement urbain qui contribueront à mettre en valeur ce pôle majeur d'activités, à lui attribuer une image de marque reflétant la modernité et le dynamisme de la capitale et à bonifier la qualité des espaces publics tout en préservant les acquis du secteur. Il traite aussi de la gestion des déplacements. À cette planification, s'ajoutent d'autres projets d'envergure, dont la requalification de l'entrée de la capitale pilotée par le ministère des Transports, qui couvre les échangeurs des ponts et le boulevard Laurier, ainsi qu'une réflexion de la Commission de la capitale nationale du Québec sur l'aménagement d'un parcours d'accueil de la capitale. Ceux-ci sont sommairement abordés dans le PPU.

Présentant la vision d'avenir du plateau centre de Sainte-Foy, le PPU constitue le document de référence pour poursuivre son développement, sa consolidation et sa mise en valeur. Il fait partie intégrante du PDAD de la Ville et son adoption entraînera une révision de la réglementation d'urbanisme, de manière à rendre son contenu applicable à de futures demandes de permis.

1.1. Démarche consultative préliminaire

Remue-méninges

Au printemps 2011, les élus de la Ville ont invité des résidants et des futurs résidants du secteur, des professionnels de l'aménagement, des employeurs et des promoteurs à participer à des groupes de discussions sous forme de remue-méninges. Les thèmes abordés touchaient les services et les activités, l'architecture, les déplacements, l'animation du milieu de vie et la

densification. Les participants ont partagé leur vision dans un monde idéal du plateau centre de Sainte-Foy ou d'une partie de celui-ci. Ces échanges ont permis de constater que le travail de planification amorcé par l'administration municipale et les attentes exprimées par ces participants étaient tout à fait compatibles.

Colloque sur l'innovation

Le 25 octobre 2011, dans le cadre du 3e Colloque sur l'innovation, la Ville de Québec présentait un avant-goût de sa vision d'avenir pour le plateau centre de Sainte-Foy. À cette occasion, il a été possible de faire un survol de la planification, alors en cours de réalisation, sans toutefois entrer dans le détail des mesures particulières d'encadrement que le PPU mettra en place. Cette présentation a été l'occasion de diffuser des images permettant à l'assistance de se faire une idée du type d'environnement et d'ambiance urbaine dont la Ville souhaite doter le secteur. Une attention particulière était portée au boulevard Laurier et au secteur de la route de l'Église, secteurs pour lesquels les réflexions étaient plus avancées. Ces images ont largement été diffusées dans les médias et ont fait l'objet d'un accueil favorable.

Sondage préliminaire en ligne

En novembre 2011, la Ville de Québec a proposé une consultation publique en ligne sur le projet préliminaire de PPU afin que la population puisse s'exprimer sur la vision d'avenir et les grandes orientations, et ce, avant d'enclencher la phase de consultation plus formelle qui doit être tenue en vertu de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, au moment de l'adoption du PPU. Les répondants ont pu choisir entre un questionnaire touchant les thématiques générales du PPU ou un questionnaire organisé par sous-secteurs. Au terme de l'exercice, 525 personnes ont participé à la consultation en ligne; le tiers a opté pour le questionnaire par thématiques et près de 70 % ont répondu au questionnaire par sous-secteurs.

La population, les employeurs, les entreprises et les organismes intéressés ont été informés des modalités de la consultation publique et du contenu préliminaire du PPU du plateau centre de Sainte-Foy par différents moyens. Sur le site Internet de la Ville, une section particulière a été publiée et mise à jour périodiquement; elle présentait les questionnaires à remplir pour la consultation en ligne ainsi que la documentation disponible. Plusieurs communiqués de presse ont été diffusés et des annonces ont été publiées dans les journaux locaux. Des cartons d'invitation ont été distribués à l'ensemble des résidants et des commerçants du plateau centre de Sainte-Foy, tandis que les administrateurs des conseils de quartier, les employeurs et les organismes intéressés par le projet ont reçu une invitation par courriel.

Voici un aperçu des tendances pouvant être dégagées de l'analyse des questionnaires qui ont été remplis :

- Les répondants adhèrent à la vision d'avenir proposée pour le plateau centre de Sainte-Foy; ils apprécient le fait que la Ville mette de l'avant une planification intégrée;
- Les répondants qui résident dans le plateau centre de Sainte-Foy réitèrent le besoin de maintenir une qualité de vie intéressante. Ils ne sont pas contre la densification, mais celle-ci doit se réaliser à une échelle humaine, en tenant compte des constructions existantes, de la nécessité de créer des zones tampons entre les différents gabarits proposés et de varier les types d'habitations. Les maisons unifamiliales sont un atout du secteur et il ne faut pas les éliminer;
- Les répondants souhaitent que la Ville maintienne les boisés et bonifie les espaces verts et le couvert végétal;
- La gestion de la circulation préoccupe les répondants qui soulèvent l'impact négatif de l'accroissement de la circulation. On propose de réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, d'augmenter la desserte en transport en commun et de sécuriser les déplacements cyclistes et piétons par divers moyens;
- Les répondants privilégient une architecture plus uniforme et l'utilisation de matériaux nobles comme le bois, la pierre, la brique et le verre. La conception des bâtiments doit aussi maximiser l'ensoleillement et minimiser l'impact du vent;
- La majorité considère que l'entrée de la ville est en piteux état et mérite des interventions à court terme;
- Il est difficile d'établir un consensus sur les hauteurs souhaitées pour la construction de nouveaux bâtiments;
- Les répondants favorisent un accroissement de la fonction résidentielle et un meilleur accès aux logements pour tous les types de ménages (coût, diversité, taille, type d'exploitation). Il est ainsi proposé de limiter les commerces au rez-de-chaussée des immeubles résidentiels, d'attirer les familles à revenu moyen en permettant les maisons en rangée, de préserver la quiétude des quartiers existants et d'offrir des logements abordables;
- La mixité des activités et la diversité des commerces, des services et des résidants est précisée à plusieurs reprises comme un élément à favoriser. Il faut créer des espaces publics propices à la détente, aux rencontres et à l'animation.

1.2. Portrait sommaire du territoire

Ce chapitre fait état des principales caractéristiques du plateau centre de Sainte-Foy. Pour une description plus détaillée, le lecteur est invité à consulter le portrait du territoire, présenté sous forme de fiches thématiques.

1.2.1. Historique de développement et planification

L'occupation du plateau centre de Sainte-Foy est plutôt récente. Son territoire a été fréquenté dès la colonisation, mais cette « fréquentation » a été longtemps de faible intensité, laissant peu de traces, si ce n'est celles des premiers chemins à partir desquels les principaux axes de circulation du plateau ont gardé le tracé. Il a fallu attendre jusqu'en 1945 pour assister à une réelle urbanisation du territoire, dans la foulée du développement suburbain d'après-guerre. Sa position stratégique à l'entrée des ponts et dans le prolongement du centre-ville a ensuite contribué au redéploiement d'activités structurantes vers l'axe Laurier, puis à une densification progressive. Cette densification se poursuit encore aujourd'hui et s'étend plus largement que le seul boulevard Laurier, entraînant une transformation progressive du paysage construit.

Les grandes étapes du développement de Sainte-Foy

Les premiers établissements de la seigneurie de Sillery prennent place vers 1652. Les terres sont divisées en trois concessions parallèles et des chemins de rang sont aménagés pour les desservir. Le chemin Saint-Louis, le chemin Gomin et le chemin Sainte-Foy desservent le territoire dans l'axe est-ouest. Dès la fin du 17e siècle, ils sont reliés par la route du Vallon et la future route de l'Église dans l'axe nord-sud. De vastes fiefs seigneuriaux s'implantent le long de ce réseau primaire, la plupart sur le chemin Saint-Louis. La paroisse Notre-Dame-de-Foy est fondée en 1698.

Au milieu du 19e siècle, les fiefs seigneuriaux concentrés sur le versant sud du plateau sont morcelés et transformés en domaines de villégiature. Sur le versant nord, les activités agricoles dominent toujours, mais quelques fermes laissent place à des domaines, desservis par le chemin des Quatre-Bourgeois.

En 1917, le pont de Québec est ouvert. D'abord réservé à la circulation ferroviaire, on y ouvre ensuite une voie carrossable en 1929 et la rue du Parc (avenue des Hôtels) pour y accéder depuis le chemin Saint-Louis. Vers 1916, plusieurs communautés religieuses acquièrent des terres et y construisent des institutions. En 1950, près du tiers du territoire de Sainte-Foy, soit 60 % des terrains constructibles, appartient aux communautés religieuses. Ces propriétés constituent un obstacle à l'établissement de liens nécessaires à l'urbanisation et privent l'administration municipale de revenus de taxation. En 1956, le conseil municipal invite les communautés à ne plus s'établir sur son territoire.

Durant les années 40, on aménage le boulevard Laurier entre le pont de Québec et la Grande Allée. Cet axe devient le principal vecteur de l'urbanisation de Sainte-Foy. De petits ensembles résidentiels apparaissent ici et là, sans lien entre eux. Parallèlement, la Défense nationale amorce le développement de ses propriétés, avec la construction d'un ensemble résidentiel au nord du chemin Gomin ainsi que d'un hôpital et d'habitations au sud du boulevard Laurier. De son côté, le Séminaire de Québec acquiert la terre des Brophy sur le chemin Sainte-Foy, puis les terres des Frères des écoles chrétiennes le long de la route du Vallon, afin d'y regrouper les activités du Grand Séminaire et ses divers établissements en un campus universitaire. Un concours pour la réalisation du plan d'aménagement du campus est lancé et, en 1952, le plan de l'architecte Édouard Fiset est adopté. On prolonge la route du Vallon jusqu'aux boulevards Laurier et Saint-Cyrille (actuel René-Lévesque) jusqu'à la route du Vallon. Seize pavillons sont érigés sur le campus de 1950 à 1965.

De 1950 à 1960, on aménage une nouvelle entrée de ville : on supprime une voie ferrée sur le pont de Québec, on élargit la voie carrossable et on aménage un rond-point à la jonction du boulevard Laurier. On aménage ensuite le boulevard Henri-IV entre le rond-point et le chemin Sainte-Foy, puis le boulevard Maurice-Duplessis entre le rond-point et le boulevard Wilfrid-Hamel. Au même moment, le développement résidentiel s'accélère. Au sud, l'expansion des paroisses Saint-Yves et Saint-Louis-de-France se poursuit. Il en est de même au nord, alors que Saint-Denys-du-Plateau poursuit sa croissance sur des terres enclavées entre les propriétés institutionnelles. Comme toutes les banlieues des années 50, Sainte-Foy présente un tissu résidentiel de faible densité, dominé par la maison pavillonnaire, et une forte ségrégation des fonctions.

Au cours des années 60, le boulevard Champlain s'ouvre jusqu'aux ponts et le boulevard Henri-IV se prolonge jusqu'au boulevard Charest. Sainte-Foy se trouve à la convergence des grands axes de l'agglomération. Plusieurs établissements d'accueil (motels, auberges) s'implantent le long du boulevard Laurier et l'Aquarium est ouvert au public. Face aux pressions de l'urbanisation, quelques institutions morcèlent leurs terres, dont l'Hôtel-Dieu de Québec qui se départit de sa propriété au nord du chemin des Quatre-Bourgeois : la paroisse Saint-Jean-Baptiste-de-La-Salle s'y développe. Dans les années qui suivent, le Carrefour Sainte-Foy et les Halles de Sainte-Foy sont construits pour desservir les résidants et, au pourtour, apparaissent des habitations de plus forte densité.

L'accessibilité offerte par le boulevard Laurier et la croissance rapide des quartiers résidentiels conduisent à un déploiement d'activités structurantes vers Sainte-Foy. On commence par la construction de Place Sainte-Foy, puis de Place Laurier et de Place de la Cité. Des complexes à bureaux et des centres de recherche voient le jour, dont Industrie Canada, le Centre de foresterie des Laurentides, le Delta et la SSQ. Au même moment, une concentration institutionnelle se développe à l'ouest de la route de l'Église. On y construit l'école secondaire Rochebelle, l'école et l'église Saint-Denys, une bibliothèque, le complexe et le parc Place-de-Ville (Roland-Beaudin) et un centre sportif.

En 1970, on ouvre le pont Pierre-Laporte et les boulevards Maurice-Duplessis et Henri-IV sont transformés en autoroutes. Avantagés par cette accessibilité accrue, les centres commerciaux s'agrandissent progressivement. Le moratoire sur la construction d'édifices publics au centre-ville de Québec entraîne la migration d'établissements de la colline Parlementaire vers Sainte-Foy. Face à la pression des nouvelles activités de bureaux, plusieurs motels du boulevard Laurier sont détruits. D'autres se transforment et deviennent de grands établissements hôteliers.

Dans les années 80 et 90, la Ville de Sainte-Foy se dote de lieux de diffusion culturelle, dont la salle Albert-Rousseau, la maison Hamel-Bruneau et le site de l'ancienne église Notre-Dame-de-Foy qui, après un incendie, est converti en un parc incluant un centre d'interprétation et une scène extérieure. Aucun lieu de diffusion n'est présent au sein du pôle régional Laurier. Dans cette même période, Sainte-Foy entre dans une phase de densification. Des propriétés institutionnelles sont morcelées et des habitations de moyenne à haute densité sont construites le long du chemin des Quatre-Bourgeois.

Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845

Figure 4 : Évolution du territoire, période 1875-1945

Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950

Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965

Les exercices de planification antérieurs et actuels

En 1945, Sainte-Foy adopte son premier règlement de zonage (#113) qui subdivise le territoire en dix zones pour autant de rues : les usages sont déterminés en fonction du niveau hiérarchique accordé à chaque rue. Il est remplacé en 1958 par le règlement V-267 qui découpe le territoire en 172 zones, concentre les activités résidentielles sur le plateau, les activités industrielles au pied de celui-ci et confirme le rôle commercial du boulevard Laurier. Ce règlement est à nouveau révisé en 1970. Suivant l'entrée en vigueur de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Sainte-Foy adopte son premier plan d'urbanisme (1984) et une réglementation d'urbanisme actualisée (1989). Malgré les préoccupations nouvelles inscrites au plan (santé, bien commun, environnement urbain...), la ségrégation des activités par zones homogènes reste la solution par excellence et le zonage, le principal outil de contrôle des aménagements.

En 1975, la firme Lahaye et Ouellet élabore un *schéma particulier d'aménagement* pour la zone d'affaires de Sainte-Foy. Celui-ci est cependant rejeté compte tenu du débordement des activités du « centre-ville » sur les ensembles résidentiels limitrophes qu'il propose. La Ville de Sainte-Foy décide alors de limiter aux centres commerciaux la zone multifonctionnelle proposée et de préserver les zones résidentielles.

Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975

En 1994, la Ville réalise une étude interne pour son « centre-ville » et propose de :

- Consolider et restructurer le tissu urbain en créant de nouvelles relations entre ses composantes;
- Atteindre un meilleur équilibre entre les fonctions du « centre-ville » (habitation, commerces, etc.);
- Définir un plan de circulation adapté aux besoins du « centre-ville » et tenant compte du tissu résidentiel voisin;
- Redéfinir le boulevard Laurier comme axe structurant fonctionnel, symbolique et économique;
- Réviser les normes régissant le développement selon des principes plus adaptés à un « centre-ville ».

Ces orientations ne se matérialisent toutefois pas.

En 1998, un groupe de recherche de l'Université Laval élabore un plan pour le secteur Saint-Denys et suggère de :

- Renforcer la vocation résidentielle et densifier tout en assurant la compatibilité des types résidentiels;
- Compléter le tissu en redéveloppant les sites institutionnels à l'est du quartier et l'ensemble de la Défense nationale;
- Accroître la densité le long des grandes artères tout en assurant leur arrimage avec le tissu résidentiel adjacent;
- Augmenter la perméabilité du tissu urbain et éliminer les barrières pour les piétons et les cyclistes;
- Relier les espaces publics et mieux encadrer les espaces verts, dont le parc Saint-Denys et le jardin Van den Hende.

Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998

En 2001, pour le compte de la CCNQ et de la Ville de Sainte-Foy, un consortium réalise une toute première réflexion sur la requalification du boulevard Laurier. Cette étude propose une vision de l'image souhaitée pour le boulevard que le consortium propose de métamorphoser et d'utiliser pour retisser la ville. Les interventions envisagées sont les suivantes :

- redéfinition de la chaussée de circulation;
- aménagement d'un terre-plein magistral habité;
- liens transversaux piétons;

- marquage des extrémités par des aménagements distinctifs;
- densification et requalification du bâti à ses abords, etc.

Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001

En 2005, la Ville de Québec adopte le nouveau Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD). Ce dernier définit les composantes structurantes de son territoire : le centre-ville, les centres majeurs d'activités (CMA) et les artères destinées à être consolidées et densifiées en priorité. Les centres majeurs d'activités, dont celui de Sainte-Foy, sont appelés à jouer un rôle important dans l'organisation du territoire municipal, sans supplanter le centre-ville. Différentes pistes d'actions sont précisées pour le plateau centre de Sainte-Foy :

- Consolider et doter le CMA d'un programme particulier d'urbanisme;
- Valoriser le secteur des ponts et doter l'axe Laurier d'un aménagement adapté à son rôle d'entrée de ville;
- Accroître l'offre résidentielle au pourtour du CMA et le long des principales artères;
- Assurer une meilleure intégration du campus universitaire au milieu urbain et soutenir son rayonnement;
- Consolider le milieu adjacent aux voies d'accès aux ponts et confirmer la vocation touristique de l'avenue des Hôtels, en insistant sur l'attrait que représente l'Aquarium;
- Valoriser les grandes artères de l'arrondissement et transformer l'axe Robert-Bourassa en boulevard urbain;
- Protéger et mettre en valeur les grands boisés urbains.

Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005

En 2009, un nouveau règlement d'urbanisme est adopté et, conformément aux orientations du PDAD, il soutient la consolidation du tissu urbain. Il prévoit des densités résidentielles accrues, permet une hauteur de 17 étages sur le boulevard Laurier, exige davantage de stationnements souterrains et interdit le stationnement en front des artères.

Entre 2000 et aujourd'hui, le développement du plateau centre de Sainte-Foy connaît un essor important. De nombreux projets d'édifices, dont certains de hauteur importante, sont proposés tout au long du boulevard Laurier. Plusieurs ne voient pas le jour, mais certains prennent forme : centre Mère-Enfant (2003), tour Cominar de Place de la Cité (2004), édifice Roland-Giroux (2005), agrandissement du manoir Archer (2007), Édifice Delta 3 (2009), complexe Jules-Dallaire (2009 et 2011-12), agrandissement du magasin Simons (2009). Le redéveloppement de la frange est de la route de l'Église, au nord du boulevard Hochelaga, s'amorce aussi alors que des édifices mixtes résidentiels atteignant jusqu'à dix étages remplacent ici et là les constructions antérieures.

1.2.2. Une centralité régionale importante et une entrée de ville

L'une des différentes centralités de Québec

Contrairement à d'autres villes nord-américaines, où le centre-ville regroupe en un seul lieu les activités commerciales, administratives et d'affaires, Québec possède une centralité multiple. Le centre-ville demeure le pôle urbain de première importance de Québec, mais d'autres pôles d'importance et de taille variable, sont aussi répartis sur le territoire. Si certains ont conservé une échelle plus locale, d'autres ont connu une croissance plus marquée. C'est le cas du centre majeur d'activités ou pôle régional Laurier, qui présente une importance notable mais complémentaire au centre-ville. Celui-ci englobe le corridor du boulevard Laurier, le campus de l'Université Laval et le secteur des ponts.

Au fil du temps, le pôle régional Laurier est devenu le principal pôle d'attraction de l'agglomération. En 2006, il constituait la deuxième concentration d'affaires et d'emplois de la région de Québec et le principal secteur de destination, tous modes de transport confondus. Sa localisation à la tête des ponts et dans le prolongement du centre-ville de Québec est en partie responsable de l'attrait accru qu'il exerce par rapport aux autres pôles de l'agglomération. Cela se concrétise par une diversité d'activités plus grande et un accroissement des gabarits construits, notamment dans l'axe Laurier.

Un pôle urbain d'importance régionale

À maints égards, le pôle multifonctionnel régional Laurier est en voie de devenir une centralité tout aussi importante que le centre-ville de Québec. La concentration d'établissements à caractère régional qu'on y trouve le prouve. Il s'en distingue cependant par l'absence de caractéristiques urbaines essentielles comme :

- la densification et la croissance rapide de l'habitation à proximité des secteurs d'emplois et de services;
- un aménagement routier appuyant tous les modes de déplacements, en particulier le transport en commun, la marche et le vélo;
- la présence de lieux de diffusion culturelle et d'espaces publics rassembleurs;
- le traitement urbain du domaine public, la présence d'art public urbain, etc.

Enjeu 1 La satisfaction des besoins des différents usagers du plateau centre de Sainte-Foy

Le secteur accueille des activités qui rayonnent à différentes échelles et attirent une importante diversité d'usagers dont les besoins restent, pour certains, insatisfaits en l'absence d'attributs particuliers pour y répondre.

Un accès majeur à la capitale

Depuis une décennie, la CCNQ œuvre à la mise en place d'un Parcours d'accueil à la capitale. Cette réflexion conduira au réaménagement du corridor Duplessis/Laurier/Grande Allée. Un parcours de rechange empruntera le boulevard Champlain, permettant d'apprécier la promenade Samuel-De Champlain. Le parcours aura un triple rôle :

- Servir d'entrée de ville symbolique pour la capitale;
- Accompagner les visiteurs de l'aéroport jusqu'au centre-ville en signalant les sites d'intérêt;
- Donner une bonne impression de la capitale.

Une vitrine pour la capitale

Traversé en son centre par le parcours d'accueil, le plateau centre de Sainte-Foy constituera une importante vitrine pour la capitale. Tronçon incontournable de ce parcours, l'aménagement du boulevard Laurier devra être à la hauteur de l'image prestigieuse que la Ville souhaite projeter aux visiteurs et aux investisseurs. Un traitement distinctif du domaine public, une architecture de grande qualité, un encadrement bâti et végétal approprié à une voie protocolaire et l'intégration d'art public sont autant de caractéristiques qui contribueront à son prestige.

Enjeu 2 Une entrée de ville et une centralité régionale à valoriser et à distinguer

Traversé par le parcours d'accueil de la capitale, le pôle régional Laurier revêt une importance particulière dans le parcours. Ses aménagements devront être de grande qualité, novateurs et exemplaires. Ils devront être à l'image de la modernité de la ville tout comme le Vieux-Québec, à l'autre extrémité de l'axe Laurier/Grande Allée, témoigne de son histoire.

Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ

1.2.3. L'occupation du territoire

Les grandes propriétés foncières

Le plateau centre de Sainte-Foy est marqué par la présence de vastes propriétés qui affectent son organisation spatiale. C'est le cas d'institutions comme l'Institut universitaire de cardiologie et de pneumologie de Québec (IUCPQ – anciennement l'Hôpital Laval), le CHUL, la commission scolaire des Découvreurs et le campus de l'Université Laval qui occupent de vastes propriétés caractérisées par un aménagement introverti. Celles-ci ont contribué à la ségrégation des fonctions propres au plateau centre de Sainte-Foy. Elles ont aussi un impact sur la cohésion de la ville, puisqu'elles rendent difficile la mise en réseau des ensembles attenants.

Le potentiel associé aux grandes propriétés foncières

Plusieurs de ces propriétés présentent une faible occupation du sol et comportent d'importantes surfaces asphaltées ou gazonnées. Elles recèlent un potentiel de consolidation qui pourrait être mis à profit. Une bonne compréhension des besoins de leurs propriétaires et de leurs usagers est essentielle pour les intégrer de façon plus harmonieuse à la ville.

Enjeu 3 L'intégration et la consolidation des grandes propriétés

Collaborer avec les grands propriétaires devrait permettre l'élaboration d'une vision commune quant à l'utilisation future des terrains sous-développés qu'ils possèdent afin d'en permettre la valorisation, et ce, dans un intérêt commun.

Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers

Répartition générale des fonctions

En fonction de leur occupation au sol, les principaux usages présents au sein du plateau centre de Sainte-Foy sont les institutions (17,3 %), le commerce de vente au détail (17,2 %), les loisirs (11,4 %) ainsi que l'administration et les services (11,2 %). L'habitation est peu représentée, car principalement de faible densité (15 %). Pour leur part, les usages résidentiels de moyenne et haute densité sont marginaux (4 %). Enfin, on y trouve une part appréciable de terrains vacants (11,8 %) présentant un potentiel de développement sans compter les nombreux terrains sous-développés que l'on pourrait consolider.

Vers une plus grande mixité

Globalement, le secteur se caractérise par une faible mixité et une ségrégation marquée des fonctions qui contribuent à la fragmentation du boulevard Laurier en tronçons fort différents. Cette ségrégation entretient l'idée que la mixité par la densification n'est pas souhaitable alors qu'elle contribuerait à la qualité de vie.

Enjeu 4 Le décloisonnement et l'interaction des différentes activités

La ségrégation des activités du centre majeur d'activités de Sainte-Foy génère des besoins – et des aménagements pour les satisfaire – propres à chaque tronçon. Sur le boulevard Laurier, cela influe fortement sur la demande en déplacements, ce qui favorise la fragmentation des aménagements et de l'identité du parcours. Une mixité accrue tant horizontale que verticale s'impose.

Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol

L'habitation

Considéré à l'échelle municipale, l'axe Grande Allée/Laurier est presque exclusivement bordé d'habitations unifamiliales isolées. Pourtant, au sein du plateau centre de Sainte-Foy, les activités résidentielles longeant le boulevard Laurier font figure d'exception. Ceci s'explique par le zonage restrictif des cinq dernières décennies qui, dès 1958, a réservé pour le boulevard Laurier les activités commerciales et hôtelières. Hormis le complexe Jardin des Seigneurs et l'îlot Lapointe, l'habitation se concentre au sein d'ensembles résidentiels pavillonnaires qui n'entretiennent aucun lien direct avec le boulevard Laurier. Pour l'heure, le boulevard Laurier prend davantage la forme d'une limite difficile à franchir que d'une ossature autour de laquelle s'organisent les ensembles résidentiels voisins.

Rapprocher l'habitation du boulevard Laurier

Compte tenu de l'envergure et de l'intensité de ce pôle régional, la présence d'habitations unifamiliales aux abords du boulevard Laurier – comme dans l'îlot Lapointe – n'est plus viable. Celles-ci contribuent peu à la dynamique urbaine, ont une échelle restreinte et génèrent une utilisation du sol non optimale. Dans une approche de diversification et d'intensification, l'habitation a sa place le long du boulevard Laurier, mais à l'intérieur de constructions de plus forte densité et permettant une plus grande mixité des fonctions.

Enjeu 5 La redistribution et l'intensification des activités résidentielles

- Malgré la rareté de l'habitation à ses abords, le boulevard Laurier continue d'être convoité pour y établir domicile. L'accroissement de la présence résidentielle au sein du pôle régional Laurier apparaît souhaitable pour l'avenir.
- Le développement résidentiel futur devra prendre une forme et atteindre des densités adaptées à l'envergure du pôle régional Laurier. Ceci permettra à un plus grand nombre de citoyens de vivre près des emplois et des services en place.

Les institutions et les équipements communautaires

Le plateau centre de Sainte-Foy comporte deux concentrations d'équipements communautaires et institutionnels. La première, située à l'ouest de la route de l'Église, regroupe divers services et équipements destinés aux citoyens de l'arrondissement dont la bibliothèque Monique-Corriveau (bientôt relocalisée dans l'église Saint-Denys), le bureau d'arrondissement et le parc Roland-Beaudin. On y trouve aussi l'école secondaire De Rochebelle, le CFP Marie-Rollet et plusieurs terrains sportifs. Enfin, notons la présence du centre sportif et du marché public de Sainte-Foy ainsi que de l'anneau de glace Gaétan-Boucher. La seconde concentration, située à l'est de l'avenue Wolfe, est de moindre envergure et regroupe des institutions répondant à une clientèle régionale : centre psychopédagogique de Québec, St. Vincent School, CFP Maurice-Barbeau, etc. Le parc Saint-Denys et ses terrains sportifs profitent à la population immédiate.

Des équipements à mettre en relation

Ces deux concentrations institutionnelles sont complémentaires, mais ne sont reliées qu'indirectement par des voies locales qui ne favorisent pas les liens entre elles. Il en est de même des équipements sportifs de l'Université Laval qui ne bénéficient que de rares liens avec le quartier. Ces concentrations constituent des atouts majeurs pour le plateau centre. L'amélioration des liens piétonniers et cyclables qui les unissent serait bénéfique. En outre, l'habitation qui les entoure est généralement de faible densité. Or, un développement résidentiel de plus haute densité permettrait à un plus grand nombre d'individus de résider à proximité de ces multiples de services.

Enjeu 6 La mise en relation des équipements communautaires et institutionnels

Le plateau centre de Sainte-Foy regroupe une impressionnante quantité d'équipements communautaires et institutionnels locaux et régionaux. Leur organisation et leur aménagement ainsi que celui du milieu urbain périphérique doivent être revus afin de favoriser leur mise en relation et d'améliorer leur accès.

Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires

Les activités commerciales

Les centres commerciaux du boulevard Laurier se situent au cœur du plateau centre de Sainte-Foy. Très accessibles, ils sont localisés entre l'autoroute Robert-Bourassa et la route de l'Église, à moins de 2 km de l'échangeur Henri-IV. À l'origine, ces

établissements étaient dépendants de l'automobile : leur clientèle était nécessairement motorisée et les stationnements avaient alors été aménagés en façade et tout autour d'eux. Graduellement, leur développement a favorisé un meilleur encadrement du boulevard Laurier, les stationnements étant peu à peu relocalisés en souterrain. Aujourd'hui, les centres commerciaux constituent la première destination commerciale de la région et forment un réel pôle d'emplois et de consommation. Avec près de 650 commerces, ils détiennent le quasi monopole des activités commerciales du plateau centre. Ils sont à l'origine de plus du tiers des déplacements vers le secteur, dont plus de 20 % se fait désormais autrement qu'en auto.

Une interaction entre la ville et les centres commerciaux à optimiser

Les centres commerciaux sont un des principaux moteurs du redéveloppement du pôle régional Laurier. Depuis leur ouverture, ils n'ont cessé de s'agrandir, générant un remodelage constant des stationnements qui les desservent. Leur façon d'interagir avec la ville a évolué de sorte qu'ils présentent aujourd'hui des caractères de plus en plus urbains. Des efforts restent toutefois à faire pour optimiser leur interaction avec le domaine public qui les entoure. On peut aussi se questionner sur la capacité des aménagements urbains environnants à répondre aux besoins de leur clientèle. Dans cette optique, le réaménagement du boulevard Laurier et des autres grands axes qui y donnent accès devient un enjeu fondamental du redéveloppement du plateau centre de Sainte-Foy.

Enjeu 7 Des aménagements satisfaisants pour les usagers des centres commerciaux

- Avec le temps, les centres commerciaux ont atteint une envergure régionale, mais l'aménagement du domaine public n'a pas évolué en conséquence et offre des conditions peu satisfaisantes à ses nombreux usagers.
- Les centres commerciaux présentent encore un immense potentiel de consolidation et de développement dont il importe de tirer profit pour maximiser leur intégration urbaine.
- La fréquentation accrue des centres commerciaux a entraîné des perturbations sur le réseau routier, occasionnant une congestion de plus en plus importante à certaines périodes de la journée. La poursuite du développement devient conditionnelle à un transfert vers les modes de transport en commun et actifs.

L'hôtellerie et les bureaux

Dès son ouverture, le tronçon ouest du boulevard Laurier a attiré des établissements hôteliers : motels, auberges, etc. Dans les années 60, l'aménagement des échangeurs autoroutiers a scindé cette concentration et a favorisé les établissements compris entre l'autoroute Henri-IV et l'avenue Germain-des-Prés. Cependant, le dynamisme de la fonction hôtelière s'est quand même étendu à l'avenue des Hôtels. Parallèlement, des activités administratives traditionnellement associées au centre-ville se sont déplacées à Sainte-Foy, aux abords de l'axe Laurier. Aujourd'hui, les motels se font de plus en plus rares, comme en témoignent la démolition du motel L'Abitation pour laisser place au complexe Jules-Dallaire et la vente de l'auberge des Gouverneurs. Les grands hôtels et immeubles de bureaux occupent la presque totalité des abords du boulevard Laurier à l'ouest de l'avenue Germain-des-Prés.

Une substitution d'activités qui bouleverse

Quoique logique, cette concentration d'activités spécialisées à l'entrée de la ville a des répercussions sur l'ensemble du plateau centre de Sainte-Foy. Le secteur n'étant pas directement desservi par des parcours porteurs de transport en commun, ces activités génèrent une importante circulation et contribuent à l'accroissement de la congestion sur le boulevard Laurier. Cette congestion et son débordement dans les rues locales sont les principaux motifs invoqués par la population pour freiner la densification aux abords du boulevard Laurier, même si celle-ci serait souhaitable pour supporter les activités en place.

Enjeu 8 Une entrée de ville à réinventer et à rendre plus accessible

Le secteur ouest du boulevard Laurier supporte une concentration d'activités hôtelières et de bureaux en constante croissance. Celles-ci génèrent d'importants déplacements automobiles qui créent obstacle à la poursuite du développement du secteur. Une meilleure accessibilité par l'ensemble des modes de déplacement devient essentielle.

Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales

Les activités liées au savoir et à la technologie

L'axe Robert-Bourassa traverse la ville de Québec dans l'axe nord-sud et donne accès à des établissements majeurs, dont plusieurs liés à l'enseignement, la recherche et à la technologie. Sur le plateau centre de Sainte-Foy, en complément au boulevard Hochelaga, il donne accès à une dizaine d'établissements de recherche et d'enseignement, dont l'Université Laval et le Cégep de Sainte-Foy, le Centre de foresterie des Laurentides, le Centre de recherche et de développement sur les sols et les grandes cultures, le Centre de gestion du spectre et des télécommunications, l'école secondaire De Rochebelle et le CFP Marie-Rollet.

Des terrains inaccessibles et un caractère autoroutier entravant le développement des abords de l'axe Robert-Bourassa

Le tronçon de l'axe Robert-Bourassa au sud du chemin des Quatre-Bourgeois est bordé de vastes terrains libres possédant un important potentiel de développement à des fins de recherche. Cependant, la plupart sont inaccessibles en raison du caractère autoroutier de l'axe et de l'absence de voies de desserte parallèles. Si son tronçon nord est autoroutier, au sud, il s'apparente davantage à une voie urbaine malgré son aménagement et son encadrement déficients. Sa transformation en réel boulevard urbain permettrait d'établir des liens plus étroits avec les terrains riverains, de façon à faciliter leur développement – toujours à des fins de recherche.

Enjeu 9 La consolidation du corridor Robert-Bourassa à des fins de recherche

Bien qu'il offre une accessibilité unique à de nombreux établissements d'enseignement et de recherche, le corridor Robert-Bourassa est caractérisé, sur d'importants tronçons, par un traitement autoroutier ne favorisant pas le développement des terrains riverains. Une transformation des aménagements en rive soutiendrait la valorisation de ces terrains.

Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies

1.2.4. La densification

L'un des signes de la transformation que subit le plateau centre de Sainte-Foy est la densification qui se produit le long de ses artères. Si les bâtiments de trois étages et moins composent la majeure partie des ensembles résidentiels du secteur, ils sont de plus en plus rares le long du boulevard Laurier. Ceux qui subsistent ont principalement été construits au tout début de l'urbanisation du secteur. Les autres atteignent 4 à 14 étages tandis que Place de la Cité compte jusqu'à 17 étages : ces édifices abritent surtout des activités non résidentielles. Le complexe Jules-Dallaire, dont la 2^{e} tour comporte 29 étages, abritera 200 logements aux étages supérieurs au 17^{e} plancher. Même si les gabarits sont généralement faibles ailleurs au sein du plateau, les édifices en hauteur ne sont pas exclusifs au boulevard Laurier. On trouve quelques édifices résidentiels de plus forte stature le long de la route de l'Église (10 étages) et du chemin des Quatre-Bourgeois (13 étages).

La densification : une tendance générale

La densification est un phénomène normal d'urbanité, mais lorsqu'elle se produit au sein d'un milieu déjà urbanisé, elle est davantage susceptible d'être controversée. Celle qui se produit aux abords du boulevard Laurier est pour l'instant la plus conflictuelle. Principalement non résidentielle, elle s'effectue sans transition avec les milieux attenants, entraînant une cohabitation difficile. Elle génère une circulation accrue qui se répercute sur les secteurs résidentiels attenants. Une densification à des fins mixtes-résidentielles s'amorce aussi du côté est de la route de l'Église et il devient pressant d'établir des règles de transition par rapport au tissu résidentiel attenant. Ceci est valable pour toutes les artères du plateau centre.

Enjeu 10 L'insertion harmonieuse des bâtiments de forts gabarits

La construction des bâtiments de forts gabarits est inévitable en front des artères du plateau centre de Sainte-Foy, mais nécessite une réflexion afin d'assurer une transition adéquate et harmonieuse avec le tissu bâti attenant.

Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels

Une densité résidentielle qui n'est pas à l'image d'un quartier central

Au sein du plateau centre de Sainte-Foy, où l'habitation de faible densité prédomine, la densité résidentielle nette atteint à peine 40 logements/hectare. En comparaison, le secteur de la colline Parlementaire – partie intégrante du centre-ville – présente une densité nette de 190 logements/hectare. Dans la mesure où le pôle régional Laurier constitue la 2^{e} concentration d'affaires, le 2^{e} pôle d'emploi et la 1re destination commerciale en importance dans la région, la densité résidentielle actuelle est nettement insuffisante, et ce, pour l'ensemble du plateau centre. Le pôle régional Laurier ne comprend que 700 logements répartis en trois ensembles résidentiels. Considérés ponctuellement, ils offrent une densité intéressante, mais à l'échelle du pôle régional, ils ne génèrent en fait qu'une densité résidentielle de 7,5 logements/hectare. Des ensembles résidentiels de haute densité sont aussi présents le long du chemin des Quatre-Bourgeois. Ces quelque 1 800 logements sont toutefois distants du pôle régional Laurier et ne participent pas directement à son animation.

Une densification résidentielle liée au redéveloppement

On trouve d'importantes superficies de terrains susceptibles d'être développées aux abords de l'avenue des Hôtels, dans le secteur de l'Église/De Rochebelle et sur les terrains de l'Université Laval à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. Ce n'est toutefois pas le cas dans l'environnement immédiat du pôle régional Laurier où la densification dépend en majeure partie du redéveloppement des espaces construits. Déjà amorcée le long de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga, celle-ci est appelée à se poursuivre. La proximité du pôle régional Laurier devrait constituer un critère dans le choix des sites destinés à accueillir les habitations de forte densité. Le long des artères, ceci pourra se faire par l'intégration de logements aux étages de bâtiments mixtes.

Enjeu 11 L'augmentation de la densité résidentielle

Les terrains vacants se font rares si l'on exclut les terrains de l'Université Laval et de l'avenue des Hôtels. La poursuite de la croissance résidentielle ne sera bientôt possible que par le redéveloppement des sites sous-développés et la densification des ensembles bâtis de basse densité existants à proximité du pôle régional Laurier.

Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité

L'arrimage des différentes activités et densité

Les grands axes de circulation sont généralement les plus aptes à supporter le processus normal de densification des villes et le plateau centre de Sainte-Foy suit cette tendance. En effet, la densification se poursuit le long du boulevard Laurier et des axes complémentaires, dont la route de l'Église et le boulevard Hochelaga. Les secteurs au nord du boulevard Hochelaga offrent davantage d'occasions de redéveloppement et de densification, car ils ont l'avantage d'être drainés par des artères mieux adaptées à une densification. Ils recèlent plusieurs terrains propices à un redéveloppement mixte. Les secteurs au sud du boulevard Laurier sont pour leur part desservis par une trame de rues locales qui supporterait plus difficilement une densification. La densification à la frange sud du boulevard Laurier ne peut donc se faire que sur une faible profondeur et la transition avec le quartier doit s'effectuer rapidement. Le même phénomène se fait sentir en rive est de la route de l'Église.

Souvent, la limite entre les secteurs résidentiels existants et les grands axes non résidentiels coïncide avec le tracé d'une rue locale et s'effectue sans réelle transition. Cette situation est parfois conflictuelle dans la mesure où chaque activité réclame le droit d'exister et de se développer dans la zone qu'elle occupe, sans égard aux usages voisins. Le cadre normatif actuel ne permet pas d'exiger des promoteurs qu'ils modulent les volumes construits de manière à minimiser les disparités d'échelle. L'interface entre les secteurs résidentiels et non résidentiels est ainsi marquée par les changements d'échelle brusques plutôt que par une douce transition. Le secteur Saint-Yves (qui fait aujourd'hui partie du quartier Sillery), dont les résidences unifamiliales côtoient des immeubles de bureaux de plusieurs étages, illustre bien ce phénomène.

L'aménagement d'une zone de transition

Sous l'angle de la hiérarchie urbaine, le gabarit des grands édifices qui s'insèrent le long des artères s'inscrivent dans un mouvement naturel de densification : ils sont adaptés à l'échelle de ces axes structurants. Cependant, la Ville devrait se doter de moyens lui permettant d'assurer une meilleure transition entre les futurs projets de densification en bordure des artères et les secteurs voisins : gradation des gabarits, insertion d'activités compatibles, etc.

Dans une première phase de densification, le redéveloppement du plateau centre de Sainte-Foy devrait davantage s'observer en rive immédiate des artères, sur les terrains présentant un tel potentiel. Dans plusieurs cas, la transition devra se faire à même l'îlot attenant à l'artère, par une modulation du volume construit, de sorte que la portion de l'édifice attenante au tissu résidentiel de basse densité soit de hauteur plus compatible. Cependant, les îlots voisins des artères pourraient éventuellement admettre une densification douce. C'est le cas des îlots au sud du boulevard Laurier et à l'est de la route de l'Église. La création de zones de transition entre les immeubles plus imposants longeant les artères et les habitations de faible gabarit est nécessaire pour assurer le maintien de la qualité de vie des résidants. Parmi les formes d'arrimage envisageables, mentionnons la décroissance graduelle de la densité résidentielle, l'intégration d'activités publiques compatibles avec chaque ensemble ou l'intégration d'espaces verts aménagés publics ou privés.

Enjeu 12 L'amélioration de la transition entre les activités et les bâtiments

En l'absence de zone de transition, la cohabitation des ensembles résidentiels et non résidentiels du plateau centre de Sainte-Foy demeure difficile. Cette transition peut être assurée par une modulation judicieuse du volume des nouvelles constructions, de façon à limiter les disparités d'échelle, et par la création de zones permettant des hauteurs intermédiaires. Ces mesures permettront de préserver le cœur des ensembles résidentiels les plus adaptés aux familles.

Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités

1.2.5. Le potentiel de consolidation

Les espaces offrant un potentiel de consolidation

Le plateau centre de Sainte-Foy recèle des espaces sous-utilisés offrant un potentiel de consolidation et de développement notable. Ces espaces se concentrent surtout à l'ouest de la route de l'Église, le long de l'axe Wolfe, entre les boulevards Laurier et Hochelaga, de part et d'autre de l'axe Robert-Bourassa, et le long de l'avenue des Hôtels. Certains n'ont aucune vocation particulière et sont simplement gazonnés. D'autres sont utilisées à des fins trop peu structurantes, considérant leur localisation stratégique.

On trouve de nombreuses aires de stationnement de surface, au pourtour des centres commerciaux et des édifices à bureaux du boulevard Laurier. Des aires de stationnement entourent aussi des établissements publics comme l'IUCPQ, le CFP Marie-Rollet, l'école secondaire De Rochebelle, le Centre psycho-pédagogique de Québec. Leur présence en façade contribue à la détérioration des liens piétonniers et visuels entre les bâtiments et la voie publique. Occupant des espaces considérables, ces stationnements pourraient être réorganisés afin d'optimiser l'utilisation du sol.

Quelques ensembles bâtis situés aux abords des grands axes présentent un potentiel de requalification à court terme. C'est le cas de l'ensemble résidentiel de faible densité du ministère de la Défense nationale, en rive nord du boulevard Hochelaga, et de l'îlot Lapointe, qui regroupe une trentaine de maisons unifamiliales isolées au sud du boulevard Laurier. Vestiges d'une autre

époque, ces habitations ne sont plus adaptées à l'importance des artères attenantes et à l'intensité des activités du pôle régional Laurier. De même, le redéveloppement du quadrilatère Laurier/de l'Église/Hochelaga/Germain-des-Prés a été amorcé, mais il présente encore un important potentiel de densification au nord de la rue Jules-Dallaire.

Des espaces offrant un immense potentiel de consolidation

Les espaces ouverts du secteur forment une importante réserve foncière pour la poursuite du développement de la ville. Certains îlots pourraient être morcelés et restructurés pour permettre la construction de nouveaux bâtiments.

- Les plateaux sportifs des secteurs de l'Église/De Rochebelle et Wolfe sont évolutifs et malléables. Maintes fois reconfigurés, ils pourraient l'être à nouveau pour dégager des terrains potentiellement constructibles.
- Inaccessibles à la communauté universitaire et aux résidants, les terres de l'Université Laval utilisés à des fins agricoles ne participent pas à la vie du campus et de la ville et ne supportent pas de milieu naturel sensible. Les activités agricoles pourraient être relocalisées en périphérie de la ville afin de permettre l'utilisation des terres à des fins plus urbaines.
- Situé à l'entrée sud de la capitale, le secteur de l'avenue des Hôtels recèle quelque 12 hectares de terrains vacants ou à requalifier. Le réaménagement des échangeurs des ponts est l'occasion idéale pour valoriser cette friche urbaine.

L'omniprésence de stationnements le long des grands axes routiers en fait des corridors urbains de faible qualité, notamment pour les piétons. Or, la plupart sont desservis par d'importants parcours de transport en commun dont l'utilisation devrait être davantage valorisée pour générer un transfert modal propice à une réduction des besoins en stationnements.

Enfin, pour permettre au plus grand nombre de profiter de la proximité du pôle multifonctionnel Laurier, la construction d'édifices mixtes résidentiels de moyenne et de haute densité doit être privilégiée. Compte tenu de leur localisation stratégique, les propriétés de la Défense nationale, l'îlot Lapointe et l'îlot Soulanges/Jules-Dallaire doivent être considérés comme sites prioritaires de redéveloppement. Une densité accrue permettra de rentabiliser ces terrains de grande valeur.

Enjeu 13 L'utilisation des espaces ouverts non structurants

Les espaces ouverts sans vocation précise sont susceptibles de permettre la consolidation du tissu urbain et l'intégration d'espaces publics et d'édifices plus structurants. Les vastes aires de stationnement longeant les artères nuisent à la qualité du domaine public et l'espace qu'elles occupent doit être réduit par différents moyens.

Enjeu 14 L'utilisation optimale des sites stratégiques

Certains ensembles bâtis vétustes ou de faible densité occupent des sites stratégiques aux abords des artères. Le secteur comporte aussi d'importantes superficies de terrains offrant un immense potentiel de consolidation. Leur requalification et leur densification serait bénéfique.

Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation

1.2.6. La trame urbaine et les déplacements

Un réseau routier à la hiérarchie incomplète

En accord avec sa vocation d'origine et malgré certaines modifications apportées au cours des dernières décennies, le boulevard Laurier est encore configuré comme une voie de transit. L'efficacité de cette « voie rapide » est remise en question en raison de la congestion récurrente qui s'y produit. Cette situation s'explique du fait que le boulevard Laurier n'est plus seulement une voie de transit, mais aussi une destination majeure. L'accès au pôle multifonctionnel Laurier ne pourra être amélioré qu'en accordant plus de place au transport en commun et en reconfigurant cet axe comme un réel boulevard urbain.

Principale voie d'accès aux ponts, le boulevard Laurier est en fait la seule artère principale du plateau centre de Sainte-Foy. Au nord, les boulevards René-Lévesque et Hochelaga ne sont pas liés l'un à l'autre en raison de la présence du campus universitaire qui empêche leur connexion. Il faut se rendre jusqu'à l'axe Quatre-Bourgeois/Sainte-Foy pour trouver un autre axe est-ouest réellement continu. Au sud, en l'absence d'une artère secondaire suffisamment rapprochée, des rues résidentielles des quartiers Saint-Louis et Sillery servent au transit alors qu'elles n'ont pas été conçues à cette fin. Des mesures mises en place en 2009 ont permis d'atténuer ce problème sans toutefois le résoudre.

L'urbanisation à la pièce du secteur Saint-Denys a donné naissance à une trame marquée de discontinuités. Cette situation s'explique, d'une part, par la présence des établissements publics qui s'y sont implantés sans que l'interconnexion des ensembles résidentiels voisins ne soit planifiée et, d'autre part, par la présence de vastes terrains vacants, graduellement acquis par l'Université Laval qui n'en a pas encore envisagé le développement. Des discontinuités limitent aussi la perméabilité entre l'avenue des Hôtels et le milieu urbain attenant. La structure complexe des échangeurs empêche les liens avec les secteurs à l'ouest. Enfin, la pente et la géométrie de l'avenue des Hôtels engendrent des problèmes de sécurité à l'intersection du chemin Saint-Louis.

Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier

Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels

Un équilibre à trouver dans la satisfaction des besoins en déplacement et un maillage à parachever

Si les individus en transit requièrent une voie rapide, ceux dont le boulevard Laurier est la destination ont besoin d'aménagements favorisant les activités quotidiennes. Le boulevard Laurier, qui constitue le cœur des activités du plateau centre de Sainte-Foy, doit bénéficier d'un aménagement urbain plus convivial, de larges trottoirs protégés, d'espaces publics polyvalents, de mobilier urbain adapté, etc. Le boulevard se découpe en multiples tronçons aménagés différemment les uns des autres. Le maintien d'aménagements hétéroclites n'aide pas au développement d'une identité forte pour le boulevard. La solution réside dans la conception d'un aménagement permettant d'établir un fil conducteur entre ses tronçons, tout en reconnaissant les particularités des milieux traversés.

Dépourvu de parcours de remplacement efficaces, le boulevard Laurier est contraint de supporter, à lui seul, la circulation de transit régional et local, la desserte des établissements riverains, le transport en commun, etc. Les boulevards René-Lévesque et Hochelaga ne peuvent être connectés en raison de la volonté de l'Université Laval, bien légitime, d'éviter la circulation de transit sur son campus. La solution réside peut-être dans le tracé d'une voie à accès contrôlé réservée au transport en commun, déjà envisagée par l'Université Laval et le Réseau de transport de la Capitale lors d'une étude sur l'implantation d'un tramway. Par ailleurs, le boulevard Laurier pourrait être mieux relié aux autres artères qui desservent Sainte-Foy dans l'axe est-ouest, par des aménagements permettant de canaliser la circulation de transit sur certains axes nord-sud bien identifiés et d'enrayer l'utilisation des rues locales comme raccourcis.

À moyen terme, il y aurait lieu de créer de nouveaux liens entre les rues du secteur Saint-Denys. Ceux-ci pourraient dans certains cas être réservés à la circulation, mais on évitera la création d'un lien trop continu dans l'axe est-ouest pour ne pas favoriser le transit interne. Dans d'autres cas, on pourrait suppléer aux ruptures de continuité dans la trame de rues par la création de corridors piétonniers et cyclables accessibles à l'année. Des liens plus continus faciliteront les déplacements à pied vers les services et les équipements du plateau centre, tout en favorisant le développement de terrains vacants, présentement inaccessibles, dans le secteur de l'Église/De Rochebelle et à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. Enfin, la reconstruction prochaine des échangeurs autoroutiers est une occasion de repenser le tracé de l'avenue des Hôtels et ses connexions avec le boulevard Laurier et le chemin Saint-Louis.

Enjeu 15 La convivialité des aménagements du boulevard Laurier

La configuration du boulevard Laurier, qui répond à des besoins de transit, est de moins en moins adaptée à ceux des usagers qui fréquentent quotidiennement le secteur. Il faut accroître sa convivialité et lui donner une identité forte.

Enjeu 16 Le contrôle de la circulation de transit dans les secteurs résidentiels

L'absence de véritables parcours de remplacement au boulevard Laurier, combinée à la croissance du plateau centre de Sainte-Foy, entraînent un débordement du transit dans les rues locales. Des solutions doivent être développées pour résoudre ce problème.

Enjeu 17 L'accessibilité des équipements publics et des sites à développer

Au nord du boulevard Hochelaga, la trame de rues est marquée par des discontinuités qui isolent ses différentes parties et qui constituent une contrainte à la poursuite du développement. En outre, la géométrie de l'avenue des Hôtels et la rareté de connexions avec le quartier Saint-Louis constituent un frein à la consolidation du secteur. La création de nouveaux liens, localisés judicieusement, serait bénéfique.

Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier

<u>Un réseau de transport en commun structurant</u>

Le plateau centre de Sainte-Foy est très bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale. Deux parcours Métrobus empruntent le corridor Laurier/de l'Église et 12 parcours réguliers sillonnent les artères du secteur. Aux heures de pointe, 21 parcours express relient les principales destinations du plateau aux arrondissements voisins. À cette offre, s'ajoutent les parcours du Service de transport de Lévis. Le tronçon central du boulevard Laurier constitue l'axe prioritaire de transport en commun du plateau centre : 29 des 36 parcours du secteur y circulent.

Certaines portions du plateau centre ne bénéficient pas encore d'une desserte suffisante malgré l'importance de leurs activités. C'est le cas de la portion du campus de l'Université Laval à l'ouest de l'avenue des Sciences-Humaines, du tronçon du boulevard Laurier situé à l'ouest de la route de l'Église et de l'avenue des Hôtels qui n'est desservie que par un parcours local et un parcours saisonnier. En outre, malgré le nombre important de parcours d'autobus, les aménagements existants offrent peu de confort pour les usagers. Bien sûr, le secteur dispose de 38 abribus, dont trois stations tempérées récentes auxquelles d'autres pourraient s'ajouter. Cependant, la majorité demeure sous-dimensionnée et inconfortable, à défaut de chauffage ou de climatisation et d'un mobilier urbain adéquat.

Une desserte en transport en commun à consolider

Le boulevard Laurier est l'axe majeur de transport en commun du secteur et la croissance constante de son achalandage ne laisse entrevoir aucun ralentissement. Axe privilégié pour le transport en commun, il devra bénéficier de mesures facilitant la circulation des autobus et les parcours qui y circulent devront être supportés par des aménagements qui amélioreront la qualité et la performance du service : stations tempérées, mobilier urbain adapté aux différents usagers et saisons, etc. D'autres améliorations pourront être envisagées, dont l'implantation d'un tramway, l'aménagement de voies réservées en site propre et la mise en place d'un parcours interrive reliant Sainte-Foy à la rive-sud. La desserte du secteur à l'ouest de l'avenue Lavigerie par le réseau à haut niveau de service devra être bonifiée. Il en est de même de la desserte locale qui pourrait être améliorée pour mieux desservir le secteur Saint-Denys.

Enjeu 18 La consolidation du transport en commun

Même si le plateau centre de Sainte-Foy est bien desservi par le transport en commun, la desserte de certains secteurs d'activités importants doit encore être optimisée. En outre, des aménagements qui pourraient générer le transfert modal souhaité vers une mobilité plus durable sont requis.

Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif

Le réseau cyclable

Le réseau cyclable du plateau centre de Sainte-Foy est incomplet et développé de façon inégale. À l'est de la rue Jean-De Quen, la plupart des grands axes routiers disposent d'une voie cyclable : chemin des Quatre-Bourgeois, boulevard Hochelaga, boulevard Laurier et une partie de l'axe Robert-Bourassa. Le campus de l'Université Laval est aussi bien desservi. À l'ouest de l'avenue Jean-De Quen toutefois, seul le chemin des Quatre-Bourgeois dispose d'une voie cyclable. Aucun tracé ne dessert le secteur de la route de l'Église ni le tronçon ouest du boulevard Hochelaga.

Malgré le prolongement récent du parcours du corridor du littoral jusqu'à l'avenue des Hôtels dans l'axe du réseau ferroviaire, la connexion au chemin Saint-Louis qui permet de rejoindre le plateau et la piste cyclable du chemin Saint-Louis demeure inadéquate. La dénivellation importante du tronçon sud de l'avenue des Hôtels, le traitement inadéquat de l'intersection avec le chemin Saint-Louis et de la jonction avec la voie ferrée en font un circuit ardu et peu sécuritaire.

Un réseau cyclable à déployer et à consolider

Comparativement au réseau de transport en commun, le réseau cyclable fait figure d'enfant pauvre sur le plateau centre de Sainte-Foy. Trop peu de voies cyclables connectent les équipements publics entre eux. Le déploiement du réseau vers l'ouest, tel que projeté au *Plan directeur du réseau cyclable*, devrait être l'un des objectifs prioritaires lors du réaménagement des grands axes du secteur. Les efforts devraient converger vers une desserte efficace des concentrations d'emplois, des établissements d'enseignement et des équipements sportifs et récréatifs. La reconfiguration de l'avenue des Hôtels, dans le cadre du réaménagement des échangeurs autoroutiers, sera l'occasion de compléter le réseau cyclable de façon sécuritaire.

Enjeu 19 Le déploiement du réseau cyclable

Malgré l'importance des emplois et des activités qu'on trouve sur le plateau centre de Sainte-Foy, le réseau cyclable y est encore incomplet. Il doit être consolidé et sécurisé.

Figure 25 : Réseau cyclable actuel

Le réseau piétonnier

Le réseau piétonnier formel du plateau centre de Sainte-Foy est généralement bien développé. Des trottoirs bordent les chemins Sainte-Foy et des Quatre-Bourgeois ainsi que la route de l'Église. Cependant, ces trottoirs sont étroits et attenant à la chaussée, de sorte que la marche n'y est pas agréable. Sur le boulevard Laurier, les trottoirs existants sont de largeur restreinte et variable, la plupart étant localisés directement en bordure de la chaussée. Enfin, certains tronçons sont dépourvus de trottoirs. Le réseau piétonnier informel, qui traverse les espaces ouverts hors rue, est principalement lié au campus universitaire et aux centres commerciaux qui polarisent les déplacements piétonniers. En 1996, des « servitudes d'accès et de passage public piétonnier » intérieures et extérieures ont été établies pour éviter que les centres commerciaux ne forment une barrière urbaine. Malgré les améliorations apportées, certains parcours d'accès aux mails ne bénéficient pas encore d'un traitement à la hauteur de leur fréquentation.

La place du piéton à réaffirmer

Le réseau piétonnier devrait faire l'objet d'importantes améliorations, notamment sur le boulevard Laurier. Le succès des centres commerciaux étant dû à l'accessibilité que leur offre le boulevard Laurier, les espaces publics qui y donnent accès devraient profiter de l'animation qu'ils génèrent. Or, cet axe est pratiquement déserté des piétons. Les parcours piétonniers existants ne sont pas supportés par des espaces publics polyvalents alors qu'ils gagneraient à l'être. Dans l'atteinte de ces objectifs, les « *servitudes d'accès et de passage public piétonnier* » s'avèrent des outils de contrôle intéressants à conserver. De

nouveaux parcours directs, invitants, aisément identifiables et accessibles devraient être aménagés entre le boulevard et les principales concentrations institutionnelles du plateau. Enfin, les trottoirs longeant les différentes artères du plateau centre devraient être de dimensions beaucoup plus généreuses et, aussi souvent que possible, protégés de la circulation automobile par des banquettes.

Enjeu 20 La consolidation des principaux parcours piétonniers

- Même si le réseau piétonnier du plateau centre de Sainte-Foy est bien développé, il demeure insuffisant et incomplet aux abords du boulevard Laurier de sorte qu'il ne contribue pas à l'appropriation de ses abords par les piétons. Le long des autres artères du plateau centre, il faudra aussi considérer la possibilité d'améliorer les aménagements dédiés aux piétons.
- Polarisé par les grands générateurs d'activités, le réseau piétonnier informel ne bénéficie pas d'aménagements à la hauteur de sa fréquentation. Les parcours hors rues pourraient être consolidés et officialisés afin d'en assurer l'accès à l'année.

Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels

1.2.7. La qualité du domaine public et du paysage urbain

De rares espaces publics

Le plateau centre de Sainte-Foy ne compte aucun espace public d'importance régionale. Le pôle multifonctionnel régional Laurier souffre particulièrement de l'absence d'espaces publics de détente : on n'y trouve aucune place publique d'importance, placette ou square dont pourraient profiter ses travailleurs et ses clients. Seul le parc Roland-Beaudin possède un certain potentiel de rassemblement à l'échelle du plateau centre de Sainte-Foy et de l'arrondissement. Cependant, ses aménagements formels sont peu polyvalents et les remblais qui l'entourent l'isolent des voies périphériques de sorte qu'il ne contribue pas pleinement à l'animation urbaine. Le jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher est pour sa part peu accessible. Les seuls autres véritables espaces de détente du secteur sont ceux du campus de l'Université Laval. C'est le cas du jardin Van den Hende qui dispose d'aménagements permettant sa fréquentation par le grand public, mais dont l'isolement ne favorise pas un achalandage à la hauteur de son intérêt. En contrepartie, le plateau centre recèle de petits parcs de quartier, greffés aux institutions locales, mais consacrés aux équipements récréatifs ou sportifs.

Un pôle urbain d'importance régionale à pourvoir d'espaces publics structurants

Le plateau centre de Sainte-Foy est dépourvu d'espaces destinés aux grands événements publics (parcs urbains ouverts, places pavées, squares, etc.). Les travailleurs et les consommateurs qui fréquentent le pôle régional Laurier ne disposent pas d'espaces publics intéressants pour s'y promener ou s'y reposer comme c'est le cas au centre-ville. Le secteur tirerait profit de l'aménagement de nouveaux espaces publics polyvalents, plus structurants et de différentes envergures et vocations. Nécessaires au dynamisme urbain, ils donneraient au pôle régional Laurier le caractère de centre urbain qui lui fait défaut et générerait une animation du domaine public beaucoup plus importante. Ceux-ci pourront aussi être localisés au sein des nouveaux milieux de vie qui prendront forme au cours des prochaines années dans le secteur.

Enjeu 21 La mise en place d'espaces publics polyvalents

Le plateau centre de Sainte-Foy devrait être pourvu d'espaces publics polyvalents pouvant supporter les rassemblements populaires, générer l'animation nécessaire au dynamisme du secteur et profiter à ses établissements et à ses usagers. Au cœur du pôle régional Laurier comme au sein des milieux de vie, ils contribueront à l'animation urbaine et à la qualité de vie.

Les espaces boisés ou plantés et la forêt urbaine

Jusqu'en 1950, le plateau centre était ponctué de boisés de tailles variables qui côtoyaient des terres agricoles. Les seules portions qui ont été préservées se trouvent sur des propriétés institutionnelles et publiques. C'est le cas des boisés du parc Saint-Denys et des terrains du ministère de la Défense nationale qui présentent un intérêt écologique. Le secteur de l'avenue des Hôtels et l'Aquarium du Québec recèlent aussi un couvert boisé qu'il convient de préserver. Les autres boisés sont présents sur les propriétés de l'Université Laval et seul celui situé à l'intersection Robert-Bourassa/Laurier, d'origine naturelle, présente une valeur d'intérêt. Le jardin Roger-Van den Hende est entouré de bosquets d'origine horticole. À l'intersection Quatre-Bourgeois/Robert-Bourassa, une ancienne plantation brise-vent montre des signes de dépérissement.

Même si la plupart des boisés d'origine ont disparus, le couvert végétal demeure très présent dans certaines portions du plateau centre. C'est le cas des secteurs résidentiels de basse densité dont les rues ont été généreusement bordées d'arbres aujourd'hui matures. Le plateau est donc à la fois plus urbanisé et plus boisé qu'il ne l'était il y a 50 ans.

Des espaces boisés et plantés à intégrer au milieu urbain

Naturels ou plantés, les boisés et les alignements d'arbres contribuent à l'attrait de la ville. Ils améliorent les qualités paysagères et fonctionnelles des parcs. Ils tempèrent le climat et mettent en valeur les milieux résidentiels. Ils contribuent à donner aux grandes artères un caractère urbain. Une conservation optimale des zones boisées, conciliée avec les orientations de

développement et de consolidation de la ville, est souhaitable. Par ailleurs, le manque d'arbres le long de certaines artères, dont le boulevard Laurier, rend l'espace public hostile aux piétons et aux cyclistes. L'augmentation des plantations le long des grandes artères ne pourra être que bénéfique puisqu'elle favorisera le confort et l'appropriation par les piétons, tout en valorisant le paysage urbain.

Enjeu 22 :L'optimisation du couvert boisé et planté

Les boisés existants sont des atouts qui contribuent notamment à la qualité de vie et du paysage urbain et il serait souhaitable d'en optimiser la protection en tenant compte de leur caractérisation et de leur valeur. La rareté ou l'absence de couvert végétal le long de certaines artères dissuade la fréquentation, notamment par les piétons, de l'espace public. Une plantation urbaine accrue contribuera à l'amélioration du cadre de vie de l'ensemble des usagers du secteur.

Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels

La volumétrie bâtie, la silhouette urbaine et l'image de la ville

Composante importante du paysage, la silhouette urbaine peut influencer la perception qu'on a de la ville. La volumétrie des bâtiments doit faire l'objet d'une attention particulière. Dans les milieux plus anciens, les choix volumétriques ne doivent pas compromettre la lisibilité des éléments repères traditionnels qui jouent un rôle clé dans la compréhension de l'espace urbain. Or, dans un milieu contemporain comme le plateau centre de Sainte-Foy, dont la silhouette est encore en définition, la question se pose différemment. Ce territoire n'est pas dépourvu de points de repères, mais ceux-ci ne sont peut-être pas suffisamment notables pour qu'on souhaite en faire les éléments clés de la ville à venir.

Une silhouette urbaine à créer

Devant les nombreux projets d'envergures soumis à la Ville, il devient urgent de déterminer le profil idéal du plateau centre de Sainte-Foy, son gabarit maître et les points culminants de la volumétrie urbaine. Il importe de maintenir la lisibilité de la silhouette du promontoire de Sainte-Foy depuis les ponts, mais il n'est pas exclu d'intégrer des constructions de haute stature à certains endroits. Parmi les principes d'interventions à considérer, il serait opportun de privilégier une répartition des gabarits suivant la topographie du territoire. Ainsi, le gabarit optimal de chaque secteur du PPU devrait être déterminé en fonction d'une gradation des hauteurs qui culminera sur l'axe Laurier, point le plus élevé du promontoire, en prévoyant des pointes de hauteur en des endroits précis de manière à ponctuer le paysage et à renforcer la silhouette urbaine. Les principales intersections du boulevard Laurier apparaissent déjà comme des endroits clés pour localiser ces points culminants. Le secteur de l'avenue des Hôtels se situe pour sa part dans un versant offrant une très grande visibilité et le maintien de la prédominance des ponts dans le paysage d'entrée de ville devrait servir de référence à la définition des hauteurs optimales pour les terrains à développer. D'autres facteurs pourront guider les choix volumétriques, dont l'équilibre entre la hauteur des bâtiments et la largeur de l'emprise publique, le maintien d'éléments à l'échelle humaine dans la composition des bâtiments et le confort climatique des lieux.

Enjeu 23 Une réflexion approfondie sur la volumétrie des bâtiments

Le plateau centre de Sainte-Foy est en continuel développement et il n'est pas exclu d'y inclure des constructions en hauteur. Cependant, celles-ci doivent contribuer à l'émergence de la silhouette et de l'image souhaitées pour le secteur.

L'encadrement, l'aménagement et l'animation du domaine public

Plusieurs voies de circulation du plateau centre de Sainte-Foy bénéficient d'un encadrement bâti bien contrôlé : c'est le cas des rues résidentielles ainsi que d'une partie du chemin des Quatre-Bourgeois et de la route de l'Église, où les bâtiments sont en général alignés sur les marges de recul prescrites. La situation diffère cependant le long des artères qui traversent le pôle régional Laurier : l'implantation des bâtiments au centre des lots, entourés de stationnement, contribue à un encadrement irrégulier et discontinu des voies de circulation. Ces stationnements sont souvent directement attenants aux trottoirs, le piéton se trouvant cerné par les automobiles. En outre, nombreux sont les bâtiments dont la conception ne permet aucune interaction entre les activités qu'ils hébergent et le domaine public. Enfin, l'espace compris entre l'emprise de la voie publique et les bâtiments est souvent dominé par le stationnement ou doté de circulations piétonnières insuffisantes et de surfaces gazonnées incompatibles avec les attributs urbains souhaités en centre urbain.

Intervenir pour dynamiser les abords des voies publiques

Pour prétendre à une réappropriation des abords des voies publiques par les piétons, il faut à la fois repenser l'interface entre le domaine public et privé et améliorer de façon notable l'aménagement des trottoirs. La construction de nouveaux bâtiments en bordure des boulevards Laurier et Hochelaga permettra d'en améliorer l'encadrement. Doter les bâtiments de rez-de-chaussée ouverts et accessibles et ponctuer les trottoirs de vitrines commerciales, de terrasses et autres, permettra d'enrichir

l'expérience urbaine, d'accompagner les piétons dans leur déplacements et d'accroître l'animation des trottoirs. L'aménagement de placettes aux intersections importantes et à la jonction des principaux parcours piétonniers favorisera la transformation des boulevards du plateau en véritables lieux de destination. Enfin, l'aménagement de trottoirs plus larges et protégés des voies de circulation permettra d'accroître la convivialité des déplacements et le confort des usagers.

Enjeu 24 : Un encadrement bâti et un aménagement du domaine public à bonifier

Les grands axes du pôle régional Laurier ne sont pas les espaces publics dynamiques qu'ils devraient être. Leur encadrement et leur aménagement doit être bonifié afin d'en accroître la fréquentation et d'insuffler une ambiance dynamique au secteur.

Un patrimoine récent et l'absence d'art public

Le plateau centre de Sainte-Foy ne dispose que d'un seul site historique d'intérêt : le pont de Québec qui a été désigné lieu historique national du Canada en 1995. En fait, la principale richesse du secteur réside dans la présence d'édifices d'architecture moderne, publics ou institutionnels, construits de 1950 à 1975. C'est le cas de l'ancienne église Saint-Denys-du-Plateau qui s'est vue attribuer une valeur élevée. On trouve aussi sur le campus de l'Université Laval quelques pavillons, en cours de caractérisation, susceptibles de présenter un intérêt. L'art public est rare au sein du plateau centre de Sainte-Foy et les abords des grandes artères, aménagés de façon minimaliste, en sont exempts.

Un patrimoine à construire

Le plateau centre de Sainte-Foy étant urbanisé depuis peu, il n'est pas étonnant que le patrimoine bâti ancien en soit exempt. En fait, son patrimoine reste à construire. D'une part, des efforts visant la protection et la mise en valeur du patrimoine moderne doivent être entrepris, et d'autre part, il faut miser sur la qualité architecturale des bâtiments futurs. La réalisation d'aménagements publics de grande qualité devrait encourager les investisseurs à construire, à leur tour, des édifices d'une architecture exemplaire et distinctive. Un contrôle rigoureux de la qualité de l'architecture contribuera à l'atteinte de tels objectifs de valorisation. Une attention accrue devra être portée aux projets longeant le futur parcours d'accueil de la capitale et l'art public devra y être plus présent. Ce projet propose justement l'intégration d'œuvres s'inspirant des thématiques propres au plateau centre de Sainte-Foy, soit la modernité et le domaine du savoir.

Enjeu 25 : La valorisation du patrimoine récent et la construction du patrimoine de demain

Le plateau centre de Sainte-Foy dispose d'un patrimoine moderne à valoriser et de plusieurs sites pouvant accueillir de nouveaux édifices qui formeront le patrimoine de demain. Il mérite d'accueillir une architecture de grande qualité, à la hauteur de son rôle d'entrée de ville et de pôle urbain d'importance. Il est l'endroit tout désigné pour accueillir des formes architecturales novatrices et distinctives à l'image de la modernité du secteur. En outre, l'intégration d'œuvres d'art s'inspirant des traits distinctifs du secteur permettrait de lui insuffler une identité propre.

1.3. Le diagnostic urbain

Le portrait du territoire et des enjeux réalisé pour le plateau centre de Sainte-Foy a permis de dégager un diagnostic urbain. Ce diagnostic met en évidence les principales forces et potentiels à partir desquels seront bâties les propositions d'aménagement et de développement du PPU, ainsi que les grandes problématiques qui devront être surmontées par des interventions et des mesures ciblées.

1.3.1. Les forces et les potentiels

- La localisation stratégique du plateau centre de Sainte-Foy, à l'entrée des ponts, sur le promontoire de Québec et dans le prolongement du centre-ville sur l'axe Grande Allée/Laurier;
- La présence du pôle commercial, d'affaires et d'emplois du boulevard Laurier;
- Un important potentiel de développement associé à des terrains encore sous-utilisés ou vacants et de nombreuses occasions de consolidation et de densification à proximité des stations et des parcours d'autobus à haut niveau de service;
- La présence de zones boisées et de parcs de quartier susceptibles d'être valorisés au cœur des milieux de vie;
- La proximité d'établissements d'enseignement importants, dont le Cégep de Sainte-Foy et l'Université Laval, et la présence de plusieurs écoles primaires, secondaires, professionnelles et spécialisées;
- La présence d'établissements de santé majeurs, le CHUL et l'IUCPQ, qui sont des centres de référence pour la grande région de Québec et tout l'est de la province;
- La présence d'un équipement récréotouristique majeur, l'Aquarium du Québec, à l'entrée de la ville;
- Le caractère récent du secteur, laissant place à la construction du patrimoine de demain, à l'innovation et à l'expression de l'identité contemporaine de Québec;
- L'excellente desserte du secteur par le réseau autoroutier;
- La desserte déjà importante du secteur par le Réseau de transport de la Capitale et une volonté affirmée d'en accroître l'efficacité et le confort;
- Une volonté commune, partagée par la Ville de Québec, le ministère des Transports du Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec, de requalifier le secteur des ponts, l'avenue des Hôtels et l'axe Laurier;
- La présence d'équipements sportifs importants, comme le Centre sportif de Sainte-Foy, le plateau sportif de l'école secondaire De Rochebelle, la piscine Sylvie-Bernier, etc.

–

1.3.2. Les principales problématiques à résoudre

- Un environnement urbain conçu pour l'automobile, qui demeure hostile aux piétons et aux cyclistes et un réseau piétonnier et cyclable discontinu à consolider;
- Le faible encadrement bâti, la pauvreté du paysage urbain et la sous-utilisation des abords des grandes artères liées à l'omniprésence du stationnement : Laurier, Hochelaga, de l'Église, Robert-Bourassa;
- Une répartition non organisée et aléatoire des gabarits construits d'importance;
- La faible présence résidentielle à proximité du pôle d'emplois et une densité faible du bâti résidentiel et le manque de logements abordables;
- Une rupture d'échelle et d'autres inconvénients liés à l'absence de zones de transition entre les secteurs mixtes ou d'emplois de forte densité et les milieux de vie;
- Des problèmes de congestion sur le réseau artériel et une circulation de transit indésirable dans certaines rues locales;
- La faible présence d'équipements et d'établissements culturels et ludiques;
- La faible ouverture des usages commerciaux sur le domaine public, le long des artères;
- Le manque de lieux de rencontre et un traitement inadéquat des franges urbaines commerciales susceptibles de générer de l'animation sur rue;
- L'absence d'art public au sein du pôle régional Laurier et une qualité architecturale inégale;
- Un paysage d'entrée de ville sous valorisé à la sortie des ponts;
- Le manque de liens entre les secteurs et l'isolement de sites présentant un potentiel de développement, causé par des barrières ou une trame de rues discontinue.

2. Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy couvre le territoire borné par l'autoroute Henri-IV, l'axe Sasseville/Lapointe, l'avenue de la Médecine et la limite nord des propriétés bordant le chemin des Quatre-Bourgeois, de même que l'ensemble des terrains attenants à l'avenue des Hôtels à l'est des échangeurs des ponts. Le périmètre précis de ce territoire est illustré à la figure 28 et inclut les secteurs suivants :

- Le secteur des ponts : Ce secteur englobe tous les terrains compris entre la rue Chambalon et la sortie du tablier du pont de Québec, de l'autoroute Henri-IV à la rue de Villeray et la limite arrière des résidences du quartier Saint-Yves dont la façade est située sur les rues de Launay et de Valmont.
- Le pôle multifonctionnel régional Laurier : Ce secteur regroupe les terrains compris entre les autoroutes Henri-IV et Robert-Bourassa, du boulevard Hochelaga à l'axe Sasseville/Lapointe. Bien que celui-ci constitue la limite sud du secteur, une attention est portée aux deux côtés du boulevard Hochelaga.

  L'aire d'influence de la zone d'affaire s'étend jusqu'à l'axe formé des rues De Saint-Castin, de Gentilly, Général-Tremblay, Jean-Brillant, Ménard et Triquet.
- Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle : Ce secteur est délimité au nord par l'arrière des terrains bordant le côté nord du chemin des Quatre-Bourgeois, à l'ouest par l'autoroute Henri-IV, au sud par le boulevard Hochelaga et à l'est par l'axe des rues Mainguy et Landry. Une attention particulière est portée à la frange de la route de l'Église. Bien qu'il constitue la limite du secteur, une attention est portée aux deux côtés du boulevard Hochelaga.
- Le secteur résidentiel Saint-Denys : Ce secteur englobe tous les terrains compris entre le chemin des Quatre-Bourgeois, l'axe de la rue Mainguy, le boulevard Hochelaga et l'axe de la rue du PEPS.
- Le secteur Robert-Bourassa et la frange nord du campus : Ce corridor englobe les terrains attenants à l'autoroute Robert-Bourassa qui sont compris entre l'axe des rues du PEPS et des Sciences-de-la-Vie, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Hochelaga. Il inclut l'Envirotron et le jardin Van den Hende.

  La frange urbaine située en bordure nord du chemin des Quatre-Bourgeois et le site du Centre Innovation sont également inclus dans ce secteur, puisqu'ils forment l'interface immédiate du campus universitaire et constituent une destination de services importante pour la population étudiante du campus. Le Centre Innovation est aussi un site qui présente un potentiel majeur de densification, à l'instar d'autres propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois au sein du territoire du PPU.

Figure 28 : Carte du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement

3.1. La vision d'aménagement

Le plateau centre de Sainte-Foy s'est transformé au fil du temps pour devenir un pôle d'importance et il continue de faire l'objet d'une densification croissante. Aujourd'hui, son territoire et les artères qui le desservent font désormais partie des composantes autour desquelles s'organise le territoire urbain. Les projets immobiliers majeurs qu'attire le plateau centre de Sainte-Foy peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. Voilà pourquoi la Ville de Québec s'est dotée d'une vision d'avenir pour encadrer l'aménagement et le développement futur du plateau centre.

La vision d'aménagement en résumé

Reconnaître les rôles multiples du plateau centre de Sainte-Foy qui constitue à la fois un pôle d'affaires, de services, d'emplois et d'enseignement d'importance régionale, la principale porte d'entrée de la ville et de la capitale en provenance sud, un pôle de services à l'échelle de l'arrondissement et un milieu de vie pour la population résidante.

En faire un centre urbain dense, mixte, habité et vivant où la qualité de vie prédomine.

À la lumière de cette vision d'avenir, voici les caractéristiques que le plateau centre de Sainte-Foy devrait présenter d'ici 20 ou 30 ans :

- Le plateau centre de Sainte-Foy formera une entrée de ville distinctive, unique à Québec, à l'image de sa modernité et de son caractère contemporain et à la hauteur de son importance régionale;
- Ce pôle d'envergure régionale présentera les attributs et la convivialité d'un réel centre urbain et sera animé à toute heure du jour;
- Il formera un réel milieu de vie, habité par une grande variété de citoyens, grâce à une mixité accrue des fonctions et à une présence résidentielle plus importante;
- Il sera doté d'un réseau d'espaces publics appropriables et aux vocations variées, propices au rassemblement et ouvert sur les fonctions urbaines;
- Les abords des artères se seront densifiés et bénéficieront d'un encadrement bâti soutenu, dans le respect des milieux voisins de plus faible intensité. Leur réaménagement aura permis de les mettre en valeur et de les rendre plus conviviales pour l'ensemble des usagers;
- La mobilité durable aura désormais priorité, accordant une place de choix au transport en commun et aux déplacements piétonniers et cyclables. Ces derniers seront supportés par des réseaux forts et accessibles à l'année, reliant ses différents centres d'intérêt;
- Les interventions se distingueront la plupart du temps par leur caractère durable et leur faible impact sur l'environnement.

3.2. Les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement

La Ville de Québec poursuit les grandes orientations d'aménagement et de développement qui suivent :

1. Soutenir la poursuite du développement du plateau centre de Sainte-Foy conformément aux objectifs de consolidation, de diversification et de densification du PDAD, en assurant une présence plus élevée de la fonction résidentielle tout en soutenant la poursuite de la croissance des activités économiques en harmonie avec les autres fonctions en place.
2. Faire du plateau centre de Sainte-Foy un lieu vivant où la qualité de vie prédomine et que les citoyens s'approprient, en aménageant l'espace public de manière à créer un environnement enrichissant, agréable et aux qualités dignes d'un réel centre urbain, en créant des lieux publics propices aux rassemblements et en concevant les nouveaux aménagements et bâtiments dans le respect de l'échelle humaine et du confort climatique du domaine public.
3. Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et faire un virage marqué vers une mobilité durable, en bonifiant l'offre en transport en commun par l'aménagement d'un tramway sur le boulevard Laurier et les conditions d'attente des usagers, en améliorant les conditions des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.
4. Doter l'entrée des ponts et le pôle multifonctionnel Laurier d'une image de marque à la hauteur de leur importance régionale et de leur rôle d'accueil à la capitale en exprimant, par l'architecture des bâtiments et l'aménagement urbain, l'identité novatrice, moderne, économique et culturelle de la ville de Québec.
5. Opter pour un développement et un aménagement urbain fondés sur une approche durable, autant dans la façon de construire les édifices et d'habiter la ville que de penser les déplacements.

La vision d'aménagement retenue pour le plateau centre de Sainte-Foy se fonde sur ces grandes orientations et sur les objectifs sous-jacents qui sont ici présentés sous quatre grandes catégories :

- les activités;
- la densité et la consolidation du développement;
- la trame urbaine et les déplacements;
- le domaine public et le paysage urbain.

Ceux-ci serviront de guide pour encadrer le développement et la conception des projets d'intervention futurs.

3.2.1. Les activités

La Ville souhaite soutenir la poursuite du développement des activités présentant un rayonnement régional (*tourisme, recherche, bureau, usages publics*) tout en localisant ceux-ci aux endroits les plus stratégiques et appropriés au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Ces activités sont d'importants générateurs de déplacements et devront être localisées en priorité aux endroits les plus facilement accessibles par les divers modes de transport. Elles devront aussi être concentrées autant que possible aux endroits permettant de limiter les impacts négatifs sur les milieux résidentiels de faible densité existants.

La densité résidentielle actuelle est nettement insuffisante et principalement associée à de l'habitation de faible densité. Si on compare la plateau centre de Sainte-Foy avec le secteur de la colline Parlementaire, la différence est flagrante : une densité brute de 9 log./ha contre 50 log./ha. À terme, la densité résidentielle nette devrait davantage correspondre à celle normalement associée à un pôle urbain majeur ou à un « centre-ville » secondaire. Par ailleurs, la Ville entend soutenir une mixité accrue des fonctions, tout au long des grandes artères qui desservent le territoire et de façon prioritaire, au sein du pôle régional Laurier. Enfin, elle préconise un renforcement marqué de la présence résidentielle au sein du plateau centre de Sainte-Foy, de façon à en faire un milieu dynamique, animé et habité à toutes heures du jour.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard des usages sont les suivants :

- Prévoir une mixité accrue des fonctions, horizontalement et verticalement, en front des principales artères du plateau centre de Sainte-Foy et en priorité le long du boulevard Laurier, de la route de l'Église et du boulevard Hochelaga.
- Concentrer les activités à rayonnement régional le long du corridor des Hôtels/Laurier/Robert-Bourassa :
    - Tourisme : entrée des ponts et boulevard Laurier à l'ouest de l'avenue Germain-des-Prés;
    - Bureau et commerce régional : rive nord du boulevard Laurier;
    - Recherche et savoir : boulevard Robert-Bourassa et extrémité est du boulevard Hochelaga;
    - Technologie : entrée des ponts et boulevard Robert-Bourassa.
- Concentrer les services et les commerces courants, d'arrondissement et de quartier, sur la route de l'Église et en rive nord du boulevard Hochelaga, à proximité des milieux de vie.
- Intensifier globalement la présence résidentielle, tout en accordant la priorité :
    - aux sites et aux îlots à redévelopper en rive sud de l'axe Laurier, aux étages;
    - aux sites et aux îlots à redévelopper de part et d'autre du boulevard Hochelaga, aux étages;
    - aux abords de la route de l'Église, aux étages, et aux terrains à requalifier près du campus De Rochebelle;
    - sur les terrains vacants ou à requalifier du secteur résidentiel Saint-Denys;
    - à l'est de l'avenue des Hôtels, en retrait des voies de circulation rapide;
- Favoriser l'accessibilité aux logements.

3.2.2. La consolidation du développement

Le plateau centre de Sainte-Foy présente encore un important potentiel de développement que la Ville entend valoriser par différents moyens. Ce potentiel se caractérise par des terrains vacants encore non développés, des terrains occupés, mais largement sous-utilisés bien qu'ils longent d'importantes artères ou encore des sites susceptibles de faire l'objet d'un redéveloppement complet.

La Ville souhaite mettre en place un cadre de développement permettant de combler progressivement ces différents interstices dans le tissu construit. Par le fait même, elle vise à assurer la valorisation et un encadrement accru du domaine public par l'ajout de bâtiments proportionnels à la largeur des voies qu'ils bordent. Elle doit donc porter une attention particulière aux gabarits construits autorisés au sein du plateau centre de Sainte-Foy : permettre un développement trop intense sur de rares sites pourrait résulter en un redéveloppement très ponctuel plutôt qu'une consolidation globale des abords des artères du secteur.

Le marché immobilier ayant ses limites, il faut éviter de retarder le redéveloppement d'autres sites dont la consolidation est tout aussi souhaitable et importante. Enfin, dans les choix volumétriques que la Ville fera, elle portera une attention particulière au confort des usagers et à la quiétude des résidants.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de la consolidation du développement sont les suivants :

- Valoriser l'espace urbain par une densification graduelle et l'insertion de nouvelles constructions, en priorité :
  - Sur les sites sous-utilisés et les stationnements en bordure des principales artères du secteur;
  - Sur les terrains institutionnels sous-développés;
  - Sur les terrains vacants et les îlots à requalifier.
- Prévoir une répartition équilibrée des hauteurs permettant de :
  - développer un profil urbain cohérent, proportionnel à la largeur des voies;
  - soutenir une consolidation continue des artères;
  - maintenir des composantes à l'échelle humaine en front de rue;
  - éviter les disparités d'échelle marquées par rapport aux milieux construits;
  - optimiser le confort climatique et l'ensoleillement.

  À cette fin, prévoir de façon générale :
  - une gradation des hauteurs suivant la topographie, des ponts vers l'axe Laurier;
  - un gabarit minimal de quatre étages et une hauteur maximale courante variant de six à dix étages le long de l'ensemble des artères principales;
  - des hauteurs accrues aux principaux nœuds en rive nord du boulevard Laurier, variant de 17 à 29 étages d'est en ouest;
  - une modulation des volumes et leur diminution vers les quartiers résidentiels.

3.2.3. La trame urbaine et les déplacements

Le plateau centre de Sainte-Foy est le principal secteur de destination en ville, tous modes de transport confondus : il génère plus de déplacements quotidiens que le centre-ville. Or, le réseau routier est en voie d'atteindre son seuil de saturation alors que le secteur présente encore un potentiel de développement considérable. Sans virage important vers d'autres modes de déplacements et dans la façon d'occuper le territoire, le développement futur du secteur sera compromis. Le secteur est aussi un point de convergence majeur du transport en commun. Le maintien et le renforcement de la desserte sont des actions incontournables. La Ville souhaite améliorer l'accès au secteur par tous les modes de transport, en maintenant la capacité du réseau routier, en accroissant l'efficacité du transport en commun et en accordant une réelle place aux piétons et aux cyclistes. Ceci dans l'esprit du Plan de mobilité durable qui a été adopté en 2011. La Ville estime qu'une densification de l'occupation du sol à des fins résidentielles contribuera à rapprocher une part des citoyens de leur lieu d'emploi et des services en place, favorisant les modes de déplacement actifs et en commun. Des interventions ciblées sur le domaine public devront concourir à une bonification des lieux d'attente pour les usagers du transport en commun et à l'accroissement du confort et de la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le réseau routier s'étant développé de façon incomplète, les artères principales ne sont pas toujours supportées par des artères secondaires suffisamment rapprochées, ou bien reliées à celles-ci, pour absorber les surplus de la circulation de transit. On assiste ainsi à des débordements dans les rues résidentielles locales qui causent bien des désagréments aux résidants. D'autre part, la trame de rues locales n'est pas interconnectée de façon optimale, de sorte que de nombreux terrains constructibles sont encore inaccessibles. La Ville entend développer des moyens pour palier à ces lacunes.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard de la trame urbaine et des déplacements sont les suivants :

- Maintenir la capacité du réseau routier et consolider la trame de rues :
  - Concilier le rôle de transit des artères du plateau avec les besoins locaux en matière d'accès aux usages;
  - Canaliser la circulation de transit dans les artères et les rues collectrices et la limiter dans les rues locales;
  - Parachever la trame de rues afin de relier les sous-secteurs et donner accès aux terrains constructibles.
- Assurer une performance et un confort accrus du transport en commun :
  - Intégrer des voies en site propre pour le tramway sur l'axe Laurier et améliorer les aménagements aux arrêts;
  - Prolonger les parcours express dans l'axe Laurier jusqu'à l'avenue Lavigerie;
  - Améliorer les mesures prioritaires pour autobus sur la route de l'Église;
  - Prévoir une aire de départ des parcours express à l'extrémité nord de l'avenue De Rochebelle;

- Bonifier la desserte locale du secteur Saint-Denys.

- Bonifier les parcours piétonniers et cyclables :
  - Créer des parcours continus entre les milieux de vie, d'emplois, de services, de commerces, les équipements et les institutions; les relier au réseau existant;
  - Assurer le confort, la sécurité et l'accès à l'année de ces parcours;
  - Assurer que toute intervention respecte les principes d'accessibilité universelle.

3.2.4. Le domaine public et le paysage urbain

Comme le diagnostic urbain l'a démontré, le développement du plateau centre de Sainte-Foy – qui s'est essentiellement produit au cours des 60 dernières années – demeure récent. Lieu attracteur par sa localisation stratégique, il continue de se transformer au fil des projets immobiliers qui se multiplient. Or, le plateau centre de Sainte-Foy peine encore à exprimer son identité, à défaut d'aménagements personnalisés et d'une architecture distinctive. Enfin, l'espace urbain demeure peu convivial et les espaces publics sont rares, sinon absents.

La Ville entend aménager des espaces publics appropriables, animés et propices à la détente, mais aussi revoir l'aménagement du domaine public aux abords des artères afin de favoriser leur occupation par les usagers. Elle soutiendra également la bonification du couvert végétal afin d'améliorer le confort des piétons, de réduire les îlots de chaleur et de renforcer l'identité du secteur. Elle souhaite créer un véritable environnement urbain contemporain, en favorisant la réalisation d'interventions novatrices et de grande qualité, tant sur le plan de l'aménagement urbain que de l'architecture. En somme, elle souhaite doter le secteur d'une image unique à Québec, qui marque l'identité du secteur et le paysage de façon symbolique et officielle, dès l'entrée à la capitale.

Les objectifs spécifiques poursuivis à l'égard du domaine public et du paysage urbain sont les suivants :

- Créer des aménagements distinctifs et marquer l'image du plateau :
  - Miser sur les thématiques de la modernité et du savoir;
  - Assurer le confort et l'appropriation des espaces publics;
  - Intégrer un éclairage et un mobilier urbain distinctifs;
  - Intégrer des œuvres d'art public.
- Favoriser la réalisation d'une architecture exemplaire novatrice :
  - Prévoir un encadrement architectural accru et promouvoir l'excellence en architecture et l'innovation;
  - Maximiser la présence des bâtiments en front de rue et l'ouverture des façades.
- Mettre en place un réseau d'espaces publics polyvalents et structurants :
  - Créer des lieux variés, complémentaires, propices à la détente, à l'animation urbaine et à l'appropriation;
  - Assurer le confort climatique de ces espaces;
  - Prévoir des liens efficaces et facilement accessibles vers les lieux publics et les points de convergence;
  - Doter les artères et les espaces publics de plantations abondantes et d'aménagements paysagers;
  - Conserver et consolider les espaces boisés d'intérêt et protéger au maximum les arbres matures.

4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

Ce chapitre présente les moyens et les règles dont la Ville de Québec souhaite se doter pour assurer la mise en œuvre de sa vision d'avenir pour le plateau centre de Sainte-Foy. Le contenu normatif et qualitatif ainsi que les stratégies d'intervention présentées ici permettent d'apprécier la nature et l'ampleur du développement qu'elle entend autoriser ainsi que les possibilités d'aménagement qu'elle entrevoit dans le respect des orientations et de la stratégie d'intervention qu'elle a établie. Sont successivement présentés :

- Les affectations détaillées du sol et les règles d'urbanisme applicables à chacune d'elles. Ces règles découlant de l'application des orientations et des objectifs préalablement déterminés (chapitre 3). Ces règles sont détaillées dans un tableau édictant le contenu normatif que devra obligatoirement inclure la réglementation d'urbanisme qui devra être révisée afin d'assurer sa concordance au PPU.
- Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain. Il faut considérer que dès l'entrée en vigueur du PPU, une importante part du territoire du plateau centre de Sainte-Foy sera sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Ainsi, les paramètres qui guideront la production d'objectifs et de critères servant à l'encadrement des interventions de la CUCQ sont énoncés au PPU.
- L'ossature du plateau centre de Sainte-Foy, axé sur la structuration des déplacements.
- Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur. Pour chaque secteur, un schéma conceptuel, un plan-image et des esquisses sont présentés pour illustrer les interventions susceptibles d'y être réalisées.

Ces règles d'interventions et ces représentations sectorielles s'inscrivent à l'intérieur d'une stratégie d'intervention globale, tenant compte de l'équilibre du développement à l'échelle de la ville de Québec. Il faut effectivement assurer une répartition équilibrée du développement projeté à certaines fins (bureau, hôtellerie, commerces et services), entre chacun des pôles urbains et à l'échelle du territoire du PPU.

En cas d'incompatibilité entre les principes véhiculés au chapitre relatif à la vision et aux grandes orientations et les dispositions du présent chapitre, ces dernières prévalent et sont réputées constituer le choix normatif du conseil de ville pour mettre en œuvre la vision du PPU. Les normes contenues au présent chapitre constituent la mise en œuvre de la vision d'avenir et des orientations du PPU, selon le degré d'incidence jugé souhaitable par les autorités de la Ville.

4.1. Les affectations détaillées du sol

Au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), le plateau centre de Sainte-Foy est en grande partie compris dans une grande aire d'affectation appelée « Centre majeur d'activités ». Cette aire d'affectation couvre la portion du secteur des ponts au nord du chemin Saint-Louis, le pôle multifonctionnel régional Laurier, le secteur de l'Église/De Rochebelle, et le secteur de recherche Robert-Bourassa (terrains de l'Université Laval). Les autres portions du territoire sont réparties entre les aires d'affectation « Résidentielle – urbain », « Publique, institutionnelle et communautaire » à vocation locale et à vocation régionale, « Mixte », « Conservation naturelle » et « Parc et espace vert ». Parmi ces aires d'affectations, celle de « Centre majeur d'activités » laisse une très grande souplesse dans la définition des usages et des normes applicables, de sorte qu'il est opportun, à l'échelle de planification du PPU, d'établir une affectation du sol plus détaillée pour déterminer les règles préconisées.

Ce redécoupage et l'établissement de normes plus précises entraîneront une modification à la réglementation d'urbanisme afin de la rendre conforme aux orientations du PPU après l'entrée en vigueur de ce dernier. Ce niveau de précision additionnel permettra de mieux encadrer le développement de façon à soutenir la stratégie d'aménagement et de développement mise de l'avant par la Ville en matière de consolidation, de renforcement des activités en place, de densification, de mixité, de cohabitation et de diversification des fonctions. Six grandes affectations sont prévues : Habitation; Mixte; Commerce de détail et services – urbain; Public, institutionnel et communautaire; Parc et espace vert; Conservation naturelle. Ces aires sont redécoupées en fonction de leur localisation sur le territoire, des formes construites privilégiées et des usages précis dont l'exercice est souhaité à un endroit plutôt qu'à un autre.

- L'aire d'affectation « **résidentielle** » (R) confirme les usages résidentiels existants et démontre une ouverture à l'ajout de nouveaux secteurs résidentiels. Elle poursuit ainsi des objectifs de consolidation des milieux habités, tout en favorisant le maintien et le développement d'habitats humains durables et de qualité. Elle détermine l'affectation habitation comme dominante, mais d'autres fonctions compatibles peuvent aussi être autorisées. Elle peut prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - maintenir les logements existants et consolider la présence résidentielle dans le respect des typologies existantes;
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment ou sur un site, l'endroit précis où sont souhaités ces usages et constructions;

- identifier les types de bâtiments autorisés et le nombre minimal/maximal de logements autorisés par bâtiment.

- L'aire d'affectation « **commerce et services – urbain** » (CDSu) réfère aux usages commerciaux et de services qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises. Cette grande affectation détermine les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes. D'autres affectations du sol peuvent aussi être autorisées. La détermination de cette grande affectation permet à la Ville de mettre en œuvre ses objectifs de consolidation et de renforcement des secteurs urbains existants.
- L'aire d'affectation « **mixte** » (M) reconnait et favorise le renforcement de la mixité des fonctions dans certaines portions du territoire du PPU, aux endroits où de telles opportunités viennent renforcer les services publics et la qualité de vie offerte à la population. Autorisant une variété d'usages compatibles, elle vise à encourager la diversité des usages implantés dans certains secteurs et à favoriser une mixité équilibrée des fonctions aux endroits permettant une plus grande convivialité des milieux et dans le but de favoriser le développement d'une qualité de vie urbaine tentant de minimiser les déplacements motorisés. Elle peut prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment, l'endroit précis où sont souhaités ces usages;
  - prévoir une superficie maximale autorisée par établissement et par bâtiment pour certains types d'usages;
  - permettre certains usages à certaines conditions;
  - permettre ou exclure certains usages de façon spécifique;
  - préciser certaines dispositions particulières.
- L'aire d'affectation « **publique, institutionnelle et communautaire »** (PIC) confirme la vocation publique dominante de certains sites et établissements, comme des établissements d'enseignement, des lieux culturels ou communautaires et autres. Elle permet des usages complémentaires aux fonctions publiques et peuvent, dans certains cas, permettre d'autres usages compatibles (Ex. : habitation, commerces et services, administration).
- L'aire d'affectation « **parc et espace vert** » (PEV) confirme la vocation des parcs existants et soutient l'émergence de parcs en devenir. Elle peut viser des parcs à portée locale ou régionale. Ces derniers sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation, mais des usages et des aménagements complémentaires peuvent leur être associés. D'autres espaces verts de plus petite taille peuvent être compris dans les aires résidentielles, mixtes ou de commerce de détail et services.
- L'aire d'affectation « **conservation naturelle** » (CN) vise la protection des milieux naturels et des unités boisées dont une valeur d'intérêt est reconnue. D'autres affectations peuvent y être autorisées, mais aucune forme de développement n'y sera permise.

Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol

4.1.1. Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte des affectations détaillées (figure 29) sont énoncées au tableau 1 de la présente sous-section ainsi qu'à la carte des hauteurs maximales prescrites (figure 30).

Les hauteurs maximales prescrites

Les hauteurs maximales prescrites pour les différentes portions du territoire du PPU sont présentées sous forme de plan, à la figure 30. De même, le tableau 1 identifie, pour certaines aires, un nombre minimal ou maximal d'étages et autres dispositions susceptibles d'affecter la hauteur des bâtiments comme le respect d'angles d'éloignement. Dans des cas spécifiques, afin de permettre une transition adéquate et une meilleure intégration avec des constructions existantes de plus fort gabarit, il est permis qu'un pourcentage prédéterminé de la projection au sol d'un bâtiment excède la hauteur maximale prescrite dans certaines aires d'affectation aux abords de certains axes.

Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres

Les règles d'urbanisme ainsi proposées devront obligatoirement être transposées au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (R.C.A.3V.Q.4). C'est non seulement le cas des usages, mais aussi d'autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être transposées dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme à l'exclusion de toute autre spécification. Le plan de zonage sera en conséquence redécoupé afin que les règles d'urbanismes proposées s'appliquent au territoire de chacune des aires d'affectation détaillées. Les normes d'urbanisme proposées au PPU sont celles qui soutiennent sa mise en œuvre et visent les aspects suivants :

- les groupes d'usages prescrits, incluant le cas échéant leur localisation spécifique, la densité et la typologie;
- les usages associés, conditionnels, spécifiquement autorisés ou exclus;

- les normes d'implantation ou d'aménagement à savoir les diverses marges, les exigences en regard des aires vertes et d'agrément;
- les hauteurs minimales et maximales en étage, les hauteurs maximales en mètres, les angles d'éloignement et les règles relatives au rehaussement du seuil de la hauteur maximale pour certains bâtiments;
- certaines normes particulières dont les règles relatives au type d'affichage et de stationnement;
- la gestion des droits acquis.

Toutes normes ou notes particulières autres que celles prévues au PPU et présentes aux grilles de spécifications du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (R.C.A.3V.Q.4), à la date d'entrée en vigueur du PPU seront en conséquence retirées.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent aux dispositions du tableau 1 :

- les groupes d'usages prescrits ainsi que les usages associés, conditionnels ou spécifiquement autorisés ou exclus doivent être identifiés à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme et sont les seuls autorisés dans les aires d'affectation visées;
- lorsqu'indiquée, la localisation des usages à l'intérieur d'un bâtiment est la seule localisation possible; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à une marge de recul avant, latérale, arrière ou à l'axe doivent être inscrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à la hauteur des bâtiments, à l'aire verte et à la superficie maximale d'un usage à l'intérieur d'un bâtiment ou pour un même établissement doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à l'abattage, au stationnement et à l'affichage doivent être celle prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure est réputée conforme au Plan directeur d'aménagement et de développement.

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
SECTEUR DES PONTS							
PEV_P1	Parc et espace vert	C3 C20 P1 R1 R3	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> - Aquarium - Gare ferroviaire - Jardin botanique - Insectarium <u>Usage associé</u> : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Marge avant : 9 m Marge latérale : 15 m Marge arrière : 15 m	2 étages minimum	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement - Général	--
CDSu_P1	Commerce de vente au détail et services	C2 R C20 R P5 R1	--	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m	2 étages minimum	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – type commercial Stationnement - Général	--
M_P1	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P1 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> - Une gare ferroviaire <u>Usage associé</u> : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	4 étages minimum	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--
CN_P1	Conservation naturelle	R1 R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Stationnement - Général	--
R_P1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Note 4 – Projet d'ensemble Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Maximum 13 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 4 – Implantation sous forme de projet d'ensemble Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement - Général	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
M_P2	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 750 m² max./établissement C10 C11 C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P1 S, R, 2 P5 S, R, R1	- Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée et du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage du groupe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de dix mètres. Malgré cela, un usage du groupe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier, la façade du bâtiment qui longe l'avenue des Hôtels est aussi considérée comme une façade principale. Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m² /log	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_P2	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 75 % Note 8 – Stationnement intérieur - 90 % Note 9 - Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
M_P3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage : mixte Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_P4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 S, R, 2 750 m²/établissement P5 S, R, 2 R1		Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 - Arbres milieu urbain Affichage : mixte Stationnement - Général	--
M_P5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P1 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages Malgré la hauteur maximale permise, 50 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire peut atteindre 48 mètres	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_P6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 750 m² max./établissement C10 C11 C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P1 S, R, 2 P5 S, R, R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m² /log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages	Note 2 - Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Général	--
M_P7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe du chemin Saint-Louis : 18 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Malgré la hauteur maximale prescrite, 50 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 48 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage : mixte Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_P2	Résidentiel	H1 - Isolé : 6 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités /rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 - Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1-D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1-G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1-F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
PÔLE RÉGIONAL LAURIER							
R_L1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Henri IV : 40 m Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90% Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
M_L1	Mixte	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 2, 2+ 2 000 m²/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée, du 2e ou du 3e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10m. Malgré cela, un usage du groupe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier; la façade du bâtiment qui longe la rue Lavigerie est aussi considérée comme une façade principale; - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 10 m Marge arrière : 15 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 65° - aires R_L1 et R_L2	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
R_L2	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe - Hochelaga : 20 m Recul axe – Henri IV : 40 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement - Urbain dense	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_L2	Mixte	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 2, 2+ 750m²/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 75 % Note 8 - stationnement intérieur - 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
CDSu_L1	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 P5 I2 S, R, 2 R1	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement exclus : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 50 % Note 8 – Stationnement intérieur - 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	--
CDSu_L2	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C10 C11 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P1 S, R, 2 P3 P5 I2 S, R, 2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 15 m	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	--
M_L3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m²/établissement C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P5 S, R, 2	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire Verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Dimension minimale du lot : 7000 m²	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_L4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ max. 8000m²/bâtiment C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 max. 750 m²/établissement C20 S, R, 2 I2 S, R, 2 P5 2, 2+	- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un usage du groupe C1 ou du groupe P5 autorisé dans l'aire est permis uniquement sur une profondeur de 25m, calculée à partir de la façade du bâtiment qui longe la rue Jules-Dallaire. <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie <u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement	Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – route de l'Église : 18 m Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire Verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Dimension minimale du lot : 7000 m²	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 25 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire et longeant la rue Jules Dallaire peut atteindre 64 mètres Malgré la hauteur maximale permise, 25 % de la projection au sol d'une construction comprise dans l'aire et longeant la route de l'Église et l'avenue Germain-des-Prés peut atteindre 52 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
M_L5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+, max. 50 000 m²/bâtiment C2 S, R, 2, 3, 4 max. 10 000 m²/bâtiment C3 S, R, 2, 3, 4 C10 C11 C20 S, R, 2, 3, 4 C21 S, R, 2, 3, 4 P1 S, R, 2, 3, 4 P3 2, 2+ 2 000 m²/établissement P5 2, 2+ I2 S, R, 2, 3, 4 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 2 à 17 seulement - Un spa, un service de massothérapie ou un service de soins esthétiques personnels sont autorisés à tous les étages <u>Usage associé :</u> - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m. Recul axe – route de l'Église : 18 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 10 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
M_L6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ Max. 37500 m²/bâtiment C2 S, R, 2, 3 C3 S, R, 2, 3 C10 C11 C20 S, R, 2, 3 C21 S, R, 2, 3 P1 S, R, 2, 3 P3 P5 I2 S, R, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière <u>Usage associé</u> : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - poste de taxi <u>Usage spécifiquement exclus :</u> - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 26 m. Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 21 m. Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Recul à l'axe Jules Dallaire : 17 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 10 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 50 % de la projection au sol d'une construction comprise dans la partie ouest de l'aire peut atteindre 75 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
CDSu_L3	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool Usage spécifiquement autorisé : - poste de taxi	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – Germain-des-Prés : 15 m Recul axe – Bernardin-Morin : 15 m Recul axe – Jean-De-Quen : 15 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages ou 14 m Malgré la hauteur maximale permise, 15 % de la projection au sol d'une construction comprise dans la zone et longeant l'avenue Germain-des-Prés, le boulevard Laurier ou l'axe Robert-Bourassa peut atteindre 52 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
CDSu_L4	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 2 000 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m. Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 20 m. Recul axe – Hochelaga : 20 m Recul axe – Bernardin-Morin : 15 m Recul axe – Jean-De-Quen : 15 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90% Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
CDSu_L5	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 27 m Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_L7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, R+, 2, 3 C3 S, R, R+, 2, 3 max. 750 m²/établissement C10 C11 C20 S, R, R+, 2, 3 C21 S, R, R+, 2, 3 P1 S, R, R+, 2, 3 P3 S, R, R+, 2, 3 P5 S, R, R+, 2, 3 I2 S, R, R+, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée et du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur la façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de dix mètres. Malgré cela, un usage de la classe Commerce d'hébergement touristique peut occuper la totalité du bâtiment. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier; la façade du bâtiment qui longe la rue Lavigerie est aussi considérée comme une façade principale <u>Usage associé</u> : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool <u>Usage spécifiquement autorisé</u> Établissement de santé avec hébergement de plus de 65 chambres <u>Usage spécifiquement exclus :</u> - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Recul axe – Laurier : 32 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 22 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_L5	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 75 % Note 8 – Stationnement intérieur - 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	Note 1 B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_L8	Commerce de détail et services	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, R+, 2, 3 C3 S, R, R+, 2, 3 max. 750 m²/établissement C10 C11 C20 S, R, R+, 2, 3 C21 S, R, R+, 2, 3 P1 S, R, R+, 2, 3 P3 750 m²/établissement P5 I2 S, R, R+, 2, 3 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse. <u>Usage associé</u> : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Laurier : 30 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 22 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine profondeur minimale de 2,5 m – 16 m Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 75 % Note 8 – Stationnement intérieur - 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1–A : « Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895 Note 1-B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
R_L4	Résidentiel	H1: - Isolé : 4 à 50 logements - Jumelé : 4 à 25 logements - Rangée : 4 à 12 logements, maximum 4 unités /rangée H2 P6 R1	<u>Usages spécifiquement exclu</u> - Un centre d'hébergement et de soins de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement - Axe structurant A	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1 D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_L5	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements, - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Type général Stationnement - Général	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
PIC_L1	Public, institutionnel et communautaire	H3 C1 P6 P7 I1 R1	--	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Recul à l'axe Laurier – construction souterraine – 29 m	Note 5 -Angle d'éloignement 45° – axe de la rue Jean-Brillant	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Public ou récréatif Stationnement - Urbain dense	--
M_L9	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200 m^2 R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 mètres - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log Superficie minimale d'un lot : 10 000 m^2	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_L7	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 85 % Note 8 – Stationnement intérieur - 100 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	--
CDSu_L6	Commerce de détail et services	C1 C2 S, R C20 S, R P3 P5 R1	<u>Usage spécifiquement exclu :</u> - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
CD/Su_L7	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages ou 14 m	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement intérieur – 75 % Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
CD/Su_L8	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages ou 14 m	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement intérieur – 75 % Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
CD/Su_L9	Commerce de détail et services	H1 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 2, 2+ C2 C3 C4 C10 C11 C20 C21 P3 750 m²/établissement P5 2, 2+ I2 R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon - Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale ou en cour arrière Usage associé : - Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool - Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool	Recul axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 0 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 0 m	Minimum 2 étages ou 14 m	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement intérieur – 75 % Affichage – commercial Stationnement - Urbain dense	Note 1-A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire - article 895
M_L10	Mixte	H1 i, j, r C1 C2 S, R C20 S, R P3 750 m²/établissement R1		Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_L11	Résidentiel	H1 i, j, r R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Malgré la hauteur maximale prescrite, 50 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 16 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Commercial Stationnement - Urbain dense	--
R_L7	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 à 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Type général Stationnement - général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_L8	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 logement - 1 logement supplémentaire associé à un logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage : général Stationnement - Axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878
R_L9	Résidentiel	H1 Isolé : 1 à 4 logements R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage : général Stationnement - Général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878
R_L10	Résidentiel	H1 Isolé : 1 logement, avec logement supplémentaire associé R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m Aire verte : 30 %	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage : Général Stationnement - Général	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
PIC_L2	Public, institutionnel et communautaire	H1 - Isolé : 4 à 8 logements - Jumelé : 2 à 4 logements - Rangée : 2 à 2 logements P2 R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – Axe structurant A	Note 1–A - Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_L12	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200 m² R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade autre que la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 mètres - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le boulevard Laurier <u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – Laurier : 32 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log Superficie minimale d'un lot : 10 000 m²	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 35° - aire R_L7	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 85 % Note 8 – Stationnement intérieur - 100 % Note 9 – Calcul hauteur - terrain en pente Affichage – Mixte Stationnement - Urbain dense	
SECTEUR MIXTE DE L'ÉGLISE – DE ROCHEBELLE							
PIC_ER1	Public, institutionnel et communautaire	C1 C3 P1 P3 R1 R2		Recul axe – route de l'Église : 25 m Recul axe - Hochelaga : 20 m Recul axe – Henri IV : 40 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 7 – Stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_ER1	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1 R2	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie - Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment dont la façade principale donne sur le boulevard Hochelaga peut être occupée, sur une profondeur maximale de 50 m, par un usage du groupe C2 ou du groupe C20.	Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
PEV_ER1	Parc et espace vert	R1 R2	--	--	Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CDSu_ER1	Commerce de détail et services	C1 C3 P1 P3 2 000 m²/établissement P8 R1	<u>Usage associé</u> : - Salle de réception associée à une salle de spectacle	Recul axe – route de l'Église : 25 m Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 %		Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
CDSu_ER2	Commerce de détail et services	H1 i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ C20 S, R, 1+ P1 S, R, 1+ P3 2 000 m²/ établissement P5 I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant - Les usages des groupes d'usages C1 services administratifs, P3 établissement d'éducation et de formation et P5 établissement de santé sans hébergement doivent être localisés aux étages 1 à 7 seulement	Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 12 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log Projet d'ensemble	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain – 70 % Note 8 – Stationnement intérieur 90% Affichage – Commercial Stationnement – Urbain dense	--
M_ER1	Mixte	H1 i, j, r H2 I, J, R C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ maximum 750m² P3 S, R, 1+ C20 S, R P5 S, R, 2 I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie - Marché public permanent - Marché public saisonnier	Recul axe – route de l'Église : 25 m Marge avant : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – Stationnement souterrain 70% Note 8 – Stationnement intérieur – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	--
PEV_ER2	Parc et espace vert	C3 P1 R1 R2			Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CDSu_ER3	Commerce de détail et services	C2 C20 R1	Usage spécifiquement autorisé : - un service de transport de passagers ou de marchandises - un centre de service de messagerie - Une gare d'autocar Usage associé : - Un bar associé à un restaurant	Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22.5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 1,8 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
CDSu_ER4	Commerce de détail et services	H1 i, j, r C1 C2 C3 C20 P3 750 m²/établissement P5 I2 R1		Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22.5 m Recul axe - Henri IV : 40 m Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Commercial Stationnement – axe structurant A	--
PEV_ER3	Parc et espace vert	C2 S, R C3 C20 S, R R1 R2 R3	Usage spécifiquement autorisé : - Marché public permanent - Marché public saisonnier - Marché aux puces temporaire Usage associé : - Un restaurant est associé à un usage du groupe C3 - Un bar est associé à un usage du groupe C3 - Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation	Recul axe – Quatre-Bourgeois : 22,5m Recul axe - Henri IV : 40 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_ER2	Mixte	H1 2, 2+, i H2 i C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ C20 S, R, 1+ P3 750 m²/établissement P5 I2 S, R, 1+ R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Recul axe – route de l'Église : 16 m Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 4 étages Maximum 10 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856
M_ER3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 1+ C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ C21 S, R, 1+ P3 S, R, 1+ P5 S, R, 1+ I2 S, R, 1+ R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2500 m²	Minimum 4 étages Maximum 8 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	Note – B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_ER4	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C1 S, R, 1+ C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ P3 S, R, 1+ P5 S, R, 1+ I2 S, R, 1+ R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol et du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. La façade opposée est celle qui longe la rue Mainguy Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 3200 m²	Minimum 4 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 40° - aire R_SD20	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_ER5	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ P3 750 m² max/établissement P5 I2 S, R, 1+ R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol et du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Recul axe – route de l'Église : 16 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2000 m²	Minimum 4 étages Maximum 8 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire R_SD3	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_ER6	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R, 1+ C3 S, R, 1+ 750 m² max/établissement C20 S, R, 1+ C21 S, R, 1+ P3 750 m² max/établissement P5 S, R, 1+ I2 S, R, 1+ R1	- Période d'exploitation d'un café-terrasse - Une partie du sous-sol, du rez-de-chaussée ou du 2e étage d'un bâtiment qui donne sur une façade opposée à la façade principale doit être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. La partie du bâtiment visée doit avoir une profondeur minimale de 10 m. - Aux seules fins de la localisation des usages, la façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe la route de l'Église. La façade opposée est celle qui longe la rue Mainguy	Recul axe – route de l'Église : 16 m Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log Superficie minimale d'un lot : 2000 m²	Minimum 4 étages Note 5 -Angle d'éloignement 65° - aires R_SD2 et M_SD2	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – Urbain dense	Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856 Note – C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875 Note – E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880
M_ER7	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 S, R C2 S, R C20 S, R P5 S, R I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe – route de l'Église : 16 m Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1 – A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits Localisation verticale et superficie maximale des usages	Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages Disposition particulière relative à la hauteur (hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)	Normes particulières	Gestion des droits acquis exigée
SECTEUR RÉSIDENTIEL SAINT-DENYS							
M_SD1	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R 200 m² max/établissement C20 R 200 m² max/établissement R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Recul axe - Hochelaga : 20 m Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note – F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
M_SD2	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r C2 S, R, 2 C20 S, R P5 S, R, 2 I2 S, R, 2 R1	<u>Usage associé :</u> - Un bar associé à un restaurant	Recul axe - Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 6 m Marge latérale : 3,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
R_SD1	Résidentiel	H1 - Isolé : 8 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1– F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD2	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 40 logements - Jumelé : 4 à 20 logements - Rangée : 2 à 8 logements, maximum 4 unités /rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 30 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	- -
R_SD3	Résidentiel	H1 - Isolé : 8 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD4	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD5	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD6	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 3 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD7	Résidentiel	H1 - Isolé : 3 à 16 logements - Jumelé : 4 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée H2, maximum 15 chambres H3, maximum 15 chambres, contingenté à 2 établissements dans l'ensemble de l'aire R_SD7 R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD8	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 8 logements - Jumelé : 2 à 4 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
M_SD3	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C2 R C3 R maximum 750 m^2 C20 R R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_SD4	Mixte	H1 2, 2+ i, j, r H2 i, j, r C1 C2 S, R C3 C20 S, R P3 750 m^2/établissement I2 S, R R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> - un manège militaire	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 3 – Écran végétal – stationnement de plus de 5 cases Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_SD5	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R 200 m² max / établissement C20 R 200 m² max / établissement R1	Usage spécifiquement autorisé - Un centre de la petite enfance ou une garderie	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire RSD_10	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875
R_SD9	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages Note 5 -Angle d'éloignement 45° - aire RSD_6 et RSD_10	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD10	Résidentiel	H1 - Isolé : 3 à 6 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875
CN_SD1	Conservation naturelle	R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Stationnement - Axe structurant A Affichage – Public ou récréatif	--
PEV_SD1	Parc et espace vert	R1 R2	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m	Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD1	Public, institutionnel et communautaire	C1 P3 I1 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m	Minimum 2 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD2	Public, institutionnel et communautaire	C3 P3 P7 I1 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000m²	Marge avant : 9 m Marge latérale : 15 m Marge arrière : 15 m	--	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affecta-tion	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD11	Résidentiel	H1 - Isolé : 10 à 60 logements - Jumelé : 10 à 30 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 12 unités/rangée P2 maximum 1000m2 P3 maximum 1000 m2. R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD12	Résidentiel	H1 - Isolé : 4 à 16 logements - Jumelé : 2 à 8 logements - Rangée : 2 à 4 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log Superficie minimale d'un lot : 1200 m^2	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 50 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD13	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 à 1 logements R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
R_SD14	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 2 logements - Jumelé : 1 à 2 logements - Rangée : 1 à 1 logement, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD3	Public, institutionnel et communautaire	P3 C3 R1 R2		Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_SD4	Public, institutionnel et communautaire	H1 i, j, r H2 i, j, r P1 P2 P6 R1	Usage spécifiquement exclu : - Un centre d'hébergement et de soins de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD15	Résidentiel	H1 - Isolé : 2 à 3 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum 6 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 %	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD16	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD17	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
M_SD6	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R C20 R R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages Maximum 6 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
M_SD7	Mixte	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R C20 R R1	- Une partie du rez-de-chaussée d'un bâtiment qui donne sur la façade principale peut être occupée par un usage de la classe Commerce de consommation et de services ou Commerce de restauration et débit d'alcool autorisé dans la zone. Auquel cas toutefois, la partie du rez-de-chaussée du bâtiment qui donne sur la façade opposée à la façade principale doit, sur une profondeur minimale de 10 m, être occupée par un usage de la classe Habitation autorisé dans la zone. - La façade principale d'un bâtiment principal est située du côté de la ligne avant de lot qui longe le chemin des Quatre-Bourgeois	Marge avant : 6 m Marge latérale : 7,5 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 15 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 4 étages Malgré la hauteur maximale permise, 20 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut, du côté le plus éloigné du lot 2 171 980, atteindre une hauteur de 48 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
R_SD18	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200m^2 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--
R_SD19	Résidentiel	H1 i, j, r H2 i, j, r C2 R maximum 200m^2 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois : 22,5 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 70 % Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_SD20	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 7,5 m Aire verte : 30 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Maximum 2 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
R_SD21	Résidentiel	H1 - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - Rangée : 1 à 2 logements, maximum 4 unités/rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 2 étages Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Général Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895 Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899 Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878 Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1
SECTEUR ROBERT-BOURASSA ET FRANGE NORD DU CAMPUS							
PEV_RB1	Parc et espace vert	P3 R1	Usage spécifiquement autorisé : - Un jardin botanique	--	Maximum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB1	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Robert-Bourassa : 20 m Marge axe – Hochelaga : 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB2	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois– 22,5 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_RB1	Mixte	H1 I, j, r H2 C1 S, R C2 S, R C3 S, R C20 S, R P3 S, R 750m²/établissement P5 S, R I2 S, R R1	Usage associé : - Un bar associé à un restaurant - Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Marge axe – Quatre-Bourgeois – 22,5 m Marge Axe – Sainte-Foy – 16 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 8 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 9 m Aire verte : 20 % Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	Minimum 3 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB3	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R C10 P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Quatre-Bourgeois– 22,5 m Marge axe – Robert-Bourassa – 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB4	Public, institutionnel et communautaire	C1 C2 S, R P3 P4 P5 I1 R1	--	Marge axe – Robert-Bourassa : 20 m Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 80 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	--
PIC_RB5	Public, institutionnel et communautaire	H2 C2 S, R C11 P3 P4 R1	--	Marge avant : 9 m Marge latérale : 9 m Marge arrière : 15 m Aire verte : 20 %	Minimum 4 étages	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
CN_RB1	Conservation naturelle	R1 R4	--	--	--	Note 2 – Arbres milieu urbain. Affichage – Public ou récréatif Stationnement – axe structurant A	--
M_RB2	Mixte	H1 : 2+ H2 : 2+ C10 C11 C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 S, R, 2 P5 S, R, 2 R1		Marge avant : 6m; Marge axe - Sainte-Foy, 16 mètres Marge axe - Nérée-Tremblay, 10 mètres Aire verte : 15% Superficie d'aire d'agrément : 5 m²/log	min 11 mètres; max 18 m	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement – axe structurant A	

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé ou exclus** **Localisation horizontale de certains usages spécifiquement autorisés**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en nombre d'étages** **Disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale en mètres prescrite : voir figure 30)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_RB3	Mixte	H1 H2 C10 C11 C1 S, R, 2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 P3 S, R, 2 P5 S, R, 2 R1		Marge avant : 6m; Marge axe - Nérée-Tremblay, 10 mètres Aire verte : 15% Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Min 13m, max 26 m Malgré la hauteur maximale permise, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut, du côté le plus rapproché de la rue Nicolas-Pinel, atteindre une hauteur de 30 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	
M_RB4	Mixte	H1 C1 C2 C3 C20 C21 P3 P5 R1		Marge avant : 6m Aire verte : 15% Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Min 13m max 30 m	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Commercial Stationnement – axe structurant A	Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895
M_RB5	Mixte	H1 H2 C2 S, R, 2 C3 S, R, 2 P3 S, R, 2 P5 S, R, 2 R1		Marge avant : 4m Aire verte : 15% Superficie d'aire d'agrément : 5 m^2/log	Min 13m max 40 m Malgré la hauteur maximale permise, 30 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut, dans la portion la plus rapprochée du lot 4 878 421, atteindre une hauteur de 48 mètres	Note 2 – Arbres milieu urbain Note 6 – Stationnement prohibé en façade Note 7 – stationnement souterrain – 90 % Affichage – Mixte Stationnement – axe structurant A	

Légende des abréviations du Tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 :	Logement
H2 :	Habitation avec services communautaires
H3 :	Maison de pension
C1 :	Services administratifs
C2 :	Vente au détail et services
C3 :	Lieu de rassemblement
C4 :	Salle de jeux mécaniques ou électroniques
C10 :	Établissement hôtelier
C11 :	Résidence de tourisme
C20 :	Restaurant
C21 :	Débit d'alcool
C31 :	Poste d'essence
P1 :	Équipement culturel et patrimonial
P2 :	Équipement religieux
I1 :	Industrie de haute technologie
I2 :	Industrie artisanale d'au plus 200 m^2
P3 :	Établissement d'éducation et de formation
P4 :	Établissement d'éducation post-secondaire
P5 :	Établissement de santé sans hébergement
P6 :	Établissement de santé avec hébergement
P7 :	Établissement majeur de santé
P8 :	Équipement de sécurité publique
R1 :	Parc
R2 :	Équipement extérieur de proximité
R3 :	Équipement récréatif extérieur régional
R4 :	Parc de conservation naturelle
i :	L'usage est autorisé dans un bâtiment isolé
j :	L'usage est autorisé dans un bâtiment jumelé
r :	L'usage est autorisé dans un bâtiment en rang

Localisation des usages :

S : l'usage est autorisé au sous-sol

R : l'usage est autorisé: 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur;

1+ : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès à cet étage se fasse uniquement à partir de l'intérieur de l'établissement

2 : l'usage est autorisé au 2e étage;

2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2e étage.

3 : l'usage est autorisé au 3e étage

Usage associé :

- Un bar associé à un restaurant – article 221
- Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant – article 225
- Un spectacle ou une présentation visuelle associée à un restaurant ou un débit d'alcool – article 223
- Une piste de danse est associée à un restaurant ou à un débit d'alcool – article 224
- Un restaurant associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement – article 210
- Un bar associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement – article 212
- Une salle de réception associée à une salle de spectacle – article 215
- Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation – article 197

Disposition particulière :

- Période d'exploitation d'un café-terrasse – article 46

  Les opérations reliées à l'exercice d'un usage de la classe Commerce de restauration et de débit d'alcool, autres que l'entreposage extérieur et le stationnement de véhicules automobiles, relativement au service et à la consommation d'aliments ou de boisson alcoolisée peuvent être tenues à l'extérieur du 15 novembre d'une année au 15 mars de l'année suivante.

- Un café-terrasse peut être implanté sur un balcon – article 545
- Un café-terrasse peut être implanté en cour latérale - article 547
- Affichage – article 760
- Stationnement - article 590

Droits acquis :

Note 1–A : Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire – article 895

Un bâtiment principal dérogatoire protégé qui est détruit, devenu dangereux ou qui a perdu au moins 50 % de sa valeur suite à une cause hors du contrôle du propriétaire, est reconstruit ou réparé dans sa même forme et à son même emplacement ou à un emplacement conforme aux conditions suivantes :

1° le déplacement s'effectue sur le lot sur lequel le bâtiment principal est implanté;

2° le déplacement a pour effet de rendre le bâtiment conforme aux normes en vigueur;

3° le déplacement n'entraîne aucune dérogation supplémentaire.

Note 1–B : Remplacement autorisé d'un usage dérogatoire - article 856

Un usage dérogatoire protégé exercé dans un bâtiment peut être remplacé par un usage dérogatoire du même groupe ou d'un groupe qui a un degré d'incidence égal ou inférieur, tel que déterminé à l'article 856 du Règlement RVQ1400, pourvu que cet usage remplaçant puisse y être exercé en regard de la dominante de la zone dans laquelle le bâtiment est situé.

Note 1–C : Agrandissement autorisé d'un usage autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus trois logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool – article 875

La superficie de plancher d'un usage dérogatoire protégé, autre qu'un usage du groupe H1 logement d'au plus 3 logements ou un usage du groupe C21 débit d'alcool, peut être agrandie, sous réserve du respect des normes fixées à l'article 875 du Règlement R.V.Q.1400.

Note 1–D : Agrandissement autorisé d'une habitation d'au plus trois logements – article 878

La superficie de plancher d'un usage dérogatoire protégé du groupe H1 logement d'au plus 3 logements peut être agrandie pourvu que l'agrandissement n'excède pas une superficie de plancher maximale spécifiée à l'article 878 du Règlement R.V.Q.1400.

Note 1–E : Agrandissement autorisé uniquement à l'intérieur du bâtiment – article 880

L'agrandissement visé à l'article 875 ou 878 du règlement R.V.Q.1400 se fait uniquement à l'intérieur du bâtiment occupé par l'usage dérogatoire protégé

Note 1–F : Agrandissement autorisé d'un bâtiment dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages - article 900.0.1

Un bâtiment principal dérogatoire protégé dont l'implantation contrevient à une disposition relative au nombre minimal d'étages peut être agrandi pourvu que l'agrandissement n'excède pas 25 % de la projection au sol de ce bâtiment à la date de l'entrée en vigueur du règlement dont découle la protection par droits acquis.

Note 1–G : Maintien autorisé de l'usage dérogatoire – article 899

Lorsqu'un bâtiment principal dérogatoire protégé est reconstruit ou réparé, l'exercice, à l'intérieur de celui-ci, d'un usage dérogatoire protégé peut être repris. Cette disposition ne s'applique plus si la reconstruction ou la réparation visée n'est pas débutée dans les 12 mois qui suivent la destruction, le moment où le bâtiment est devenu dangereux ou la perte d'au moins 50 % de sa valeur.

Dispositions particulières

Note 2: « Protection des arbres en milieu urbain – article 702»

Au moins un arbre par tranche de 100 mètres carrés doit être maintenu dans une cour latérale ou arrière. L'abattage d'un arbre dans une telle cour est permis sous réserve du respect de cette exigence minimale.

Note 3 : «Écran végétal – stationnement de plus de 5 cases – article 647»

Une aire de stationnement de cinq cases ou plus doit être entourée d'une bande de terrain d'une largeur minimale de cinq mètres aménagée de talus, d'arbres et d'arbustes

Note 4 : « Implantation sous forme de projet d'ensemble – article 415 »

Plusieurs bâtiments principaux peuvent être implantés sur un même lot avec un usage commun d'une aire de stationnement, de bâtiments accessoires, de services ou d'équipements et tous les usages autorisés dans la zone peuvent être exercés.

Note 5 : « Angle d'éloignement »

Toute partie d'un bâtiment implanté dans cette aire d'affectation détaillée doit être confinée à l'intérieur de l'angle d'éloignement de (inscrire ici l'angle en degré) degrés formé par la rencontre du plan horizontal déterminé par le niveau du terrain à la limite de l'aire d'affectation détaillée (inscrire ici le nom de l'aire d'affectations détaillée) et d'un plan oblique. Cet angle s'applique sur toute la longueur des limites de l'aire d'affectation qui coïncide avec les limites de l'aire d'affectation voisine visée.

Cependant, une partie du bâtiment visé peut être exemptée de cette exigence.

Note 6 °« Stationnement prohibé en façade – article 633»

L'aménagement d'une aire de stationnement devant une façade principale d'un bâtiment principal est prohibé. Une allée de courtoisie ne fait pas partie d'une aire de stationnement.

Note 7° « Pourcentage minimal de stationnement souterrain – article 586»

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterrain est de (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 8° « Pourcentage minimal de stationnement intérieur – article 585»

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être à l'intérieur est de (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 9° « Calcul de la hauteur maximale d'un bâtiment sur un terrain en pente - article 340 »

La hauteur maximale d'un bâtiment principal implanté sur un lot, dont la pente, établie entre 2 lignes de lot est supérieure à 2 m, est mesurée, selon le cas, en vertu des articles 341 à 344 du *Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme*, R.V.Q. 1400.

Les numéros auxquels réfèrent les notes correspondent aux numéros d'articles correspondants du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme R.V.Q.1400.

4.2. Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain

4.2.1. Contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

Adopté en 2005, le Plan directeur d'aménagement et de développement souligne l'importance qu'accorde la Ville de Québec à la qualité de l'architecture sur son territoire et précise qu'une attention supplémentaire doit être portée à la qualité des interventions dans les secteurs présentant un intérêt particulier. C'est ainsi qu'il recommandait de mettre à profit les mécanismes, outils et organismes de contrôle dont dispose la Ville en matière d'architecture, dont la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ). Créée en 1928, la CUCQ est un organisme voué à l'embellissement urbain qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage. Elle se consacre d'abord à la protection et à la mise en valeur des secteurs de la ville présentant un intérêt patrimonial, mais le PDAD a recommandé d'élargir son champ d'intervention aux territoires présentant une visibilité accrue ou une envergure supra-locale, comme le centre-ville, les centres majeurs d'activités et le parcours d'accueil à la capitale. Une large part du plateau centre de Sainte-Foy fait ainsi partie des territoires visés par cette recommandation. Le rayonnement de ses activités à l'échelle régionale, son rôle d'entrée de ville et le fait qu'il constitue la principale destination quotidienne au sein de la ville sont autant de facteurs qui justifient que l'architecture y soit tout particulièrement exemplaire.

Par ce PPU, la Ville affirme le rôle de premier plan que doit jouer la Commission dans la qualité des interventions au sein du plateau centre de Sainte-Foy. C'est ainsi que dès l'entrée en vigueur du PPU, le Règlement R.V.Q.1324 de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec sera ajusté de façon à assurer l'encadrement architectural souhaité pour ce territoire. D'une part, les limites du territoire sous la juridiction de la commission y seront précisées. Comme illustré à la figure 31, le territoire assujetti au contrôle de la Commission inclut la majeure partie du secteur des ponts, du secteur régional Laurier et du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle, à l'exception de l'Aquarium et des zones résidentielles de faible densité existantes. Dans le secteur Saint-Denys, il couvre les abords du chemin des Quatre-Bourgeois ainsi que les principaux sites susceptibles d'être requalifiés ou développés à des fins résidentielles de moyenne et haute densité.

Figure 31 : Carte du territoire d'application de la Commission d'urbanisme

D'autre part, afin d'orienter les recommandations de la Commission, le Règlement R.V.Q. 1324 sera modifié de façon à intégrer les règles d'intervention générales et spécifiques identifiées au PPU. Les règles devant être prise en compte sont :

- les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement identifiés à la section 3.2
- les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur, présentées à la section 4.3
- les critères particuliers d'encadrement architectural présentés ci-dessous.

Gabarit et volumétrie

- Maintenir des composantes à l'échelle humaine en front des rues et le confort climatique dans le cas des édifices de plus forte stature (10 étages et plus). Par exemple :
  - Préférer – lorsque compatible avec le parti architectural – une implantation en retrait des étages supérieurs de façon à maintenir un basilaire à l'échelle humaine (±4 étages);
  - Considérer la possibilité d'inclure des éléments en saillie comme des marquises pour marquer la présence d'un basilaire commercial;
- Éviter les disparités d'échelle marquées par rapport au milieu construit en prévoyant des modulations volumétriques appropriées;
- Lorsqu'une hauteur supérieure à la hauteur maximale permise est autorisée pour une proportion d'un bâtiment, localiser la sur-hauteur de façon à permettre une transition adéquate avec des sites voisins sur lesquels sont ou pourraient être érigés des constructions de plus forte sature. Les aires suivantes sont visées :
  - M_L4 : concentrer la sur-hauteur le long de la rue Jules-Dallaire ainsi que de la route de l'Église, et de l'avenue Germain-des-Prés; respecter la hauteur maximale en front du boulevard Hochelaga;
  - R_SD2 : concentrer la sur-hauteur à proximité du bâtiment existant de 10 étages;
  - M_SD7 : concentrer la sur-hauteur dans la portion est de l'aire d'affectation;
  - CDSu_L3 : concentrer la sur-hauteur le long de l'avenue Germain-des-Prés, du boulevard Laurier et de l'axe Robert-Bourassa; respecter la hauteur maximale en front du boulevard Hochelaga;
  - M_RB3 : concentrer la sur hauteur dans la portion nord-ouest de l'aire
  - M_RB5 : concentrer la sur hauteur dans la portion nord-ouest de l'aire
- Minimiser l'effet de masse des édifices de forte stature en privilégiant un profil plus élancé et la transparence des étages supérieurs.

Confort climatique et ensoleillement

- Dans la conception volumétrique, porter une attention particulière à l'impact microclimatique des bâtiments de façon à minimiser les corridors de vents ou les effets éoliens et à maximiser l'ensoleillement du domaine public;
- Dans la conception volumétrique, porter attention à l'impact des volumes de haute stature – autant en ce qui à trait à leur implantation qu'à leur orientation - sur l'ensoleillement des propriétés voisines, qu'elles soient vacantes, construites ou vouées à être redéveloppées.

Implantation et aménagement

- Privilégier une implantation des bâtiments le plus près de la rue de façon à en maximiser l'encadrement;
- Privilégier une implantation des bâtiments minimisant les espaces non construits entre les constructions, de façon à maximiser l'encadrement de la rue;
- Lorsque des commerces et services occupent le rez-de-chaussée d'un bâtiment, notamment le long de la route de l'Église et du boulevard Laurier, prévoir un traitement de la cour avant à caractère urbain en continuité avec le trottoir, de façon à permettre la libre circulation des piétons d'un commerce à l'autre. Éviter les parterres gazonnés typiquement suburbain;
- Maintenir et accentuer le caractère urbain du plateau centre de Sainte-Foy et des grandes artères en favorisant des modes d'implantation et des aménagements qui privilégient les piétons et les cyclistes et atténuent la présence et l'impact des automobiles de même que des aires de circulation et de stationnement;
- Entourer toute aire de stationnement de plus de cinq cases de surface perceptible à partir d'une rue d'une bande de terrain aménagée composé de talus, d'arbres et d'arbustes ou de murs-écrans architecturaux;
- Dissimuler par un écran ou un aménagement paysager intégré tout élément de mécanique installé au sol pour en minimiser l'impact visuel.

Architecture, animation de la rue et interface avec les milieux de vie

- Préférer une conception architecturale basée sur des préoccupations de l'architecture durable, surtout en ce qui concerne la performance environnementale et le rendement économique du bâtiment;
- Préférer l'utilisation de matériaux durables et un langage novateur et moderne, mais aussi pérenne; éviter les modes passagères et promouvoir l'excellence en architecture;
- Utiliser avec circonspection les effets de mise en lumière afin de mettre en valeur les qualités architecturales du bâtiment;
- Le long des artères, maximiser l'ouverture des façades commerciales sur la voie publique. Prévoir des vitrines permettant un lien visuel direct entre le commerce et la voie publique, des accès directs aux commerces à partir des trottoirs et l'extension des activités commerciales vers l'extérieur (Ex : terrasses, tables, bancs);
    - Porter une attention particulièrement aux façades des centres commerciaux implantés dans les aires d'affectation CD/Su_L3 et CD/Su_L4, de façon à accroître leur ouverture sur l'extérieur et à favoriser une plus grande relation entre les activités commerciales qu'ils abritent et le domaine public (fenestration, accès, etc.)
    - Tout élément en saillie proposé pour animer une façade sur rue peut être envisagé, à la condition qu'il ne soit pas que décoratif mais aussi fonctionnel, c'est-à-dire correspondre à espaces appropriables et cheminements piétonniers menant aux accès aux mails intérieurs.
- Pour tout édifice présentant une mixité verticale, favoriser une distinction dans le traitement des étages à vocations différentes tout en préservant une unité d'ensemble dans la composition architecturale;
- Dans le cas d'un stationnement intérieur, y adosser des locaux occupés par l'un des usages autorisés dans l'aire d'affectation visée, ceux-ci étant en relation directe avec la rue : aucune face d'un stationnement étagé ne peut longer directement une rue;
    - Dans les aires d'affectation CD/Su_L7, CD/Su_L8 et CD/Su_L9, un stationnement étagé longeant directement la rue peut toutefois être construit à certaines conditions. Les façades qui donnent front sur le boulevard Hochelaga ou qui sont perceptible depuis l'axe Robert-Bourassa ou toute autre voie de circulation doivent faire l'objet d'une composition architecturale riche et d'un traitement soigné et distinctif, de sorte qu'elles contribuent à l'animation et à la valorisation du paysage urbain. De plus, tout stationnement localisé sur le toit de la structure et les véhicules qui s'y trouvent doivent être entièrement camouflés par un parapet présentant un traitement adéquat et cohérent avec l'architecture du reste de la structure étagée.
- Intégrer au bâtiment tout élément de mécanique ou, lorsque sur un toit, le dissimuler derrière un écran architectural;
- Localiser une aire de service, comme un débarcadère, à un endroit où sa visibilité est faible. Sinon, prévoir une aire de service fermée ou située à l'intérieur du bâtiment et localiser l'accès à cette aire en retrait par rapport à la rue;

- Lorsque des usages commerciaux ou publics sont autorisés sur un lot transversal bordé d'une artère et d'une rue parallèle en front de laquelle aucune interface résidentielle n'est exigée, porter une attention particulière au traitement de la façade donnant sur la rue parallèle afin d'éviter le caractère d'une voie de service.

Affichage

- Assurer une intégration optimale de l'affichage à la composition architecturale des façades;
- Dans le cas d'un édifice à occupants multiples, harmoniser et assurer la cohérence de leur affichage respectif.

Les règles d'intervention énoncées au PPU ne sont pas exhaustives et tout autre critère soutenant la mise en œuvre de sa vision d'avenir peut être inscrit au règlement de la Commission.

4.3. L'ossature des déplacements

Développement urbain et déplacements sont indissociables. Pour tendre vers le développement durable d'un territoire donné, il faut nécessairement promouvoir une façon durable de s'y déplacer et de s'y rendre. Comme mentionné précédemment, le plateau centre de Sainte-Foy recèle encore un potentiel majeur de densification, mais son réseau routier est en voie d'atteindre sa capacité maximale, de sorte que sans changement notable dans la façon de s'y déplacer, son développement futur pourrait être compromis.

Comme préconisé tant dans le Plan de mobilité durable (PMD) que dans le présent PPU, il devient primordial de faire un virage marqué vers une mobilité durable au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Celle-ci se définit ainsi :

La mobilité durable, appliquée à un contexte urbain et au déplacement des personnes, se définit comme la capacité, pour les personnes de toutes conditions, de se déplacer :

- *de façon sécuritaire, efficace et confortable;*
- *par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.*

Le plateau centre de Sainte-Foy – l'un des principaux pôles de la ville – est tout particulièrement concerné par l'application des orientations du PMD qui vise à faire de Québec une ville moderne, attrayante, vivante et respectueuse de son environnement.

Le Plan de mobilité durable fonde sa stratégie d'intervention sur les orientations suivantes :

- *Assurer le développement et le redéveloppement à l'intérieur du périmètre urbanisé.*
- *Privilégier une plus grande mixité (résidences, bureaux, commerces, industries légères) dans les pôles urbains et le long des axes et des artères importants.*
- *Structurer, consolider et développer le territoire urbain par le transport public.*
- *Assurer l'accessibilité aux lieux d'emploi, d'études, d'affaires et de loisirs par des modes de déplacement autres que l'automobile.*
- *Favoriser une utilisation efficace de chacun des modes de transport des marchandises en fonction de la portion de trajet pour laquelle il est le mieux adapté.*
- *Mettre à contribution les institutions et les entreprises qui génèrent d'importants déplacements dans la mise en œuvre de stratégies de mobilité durable.*

A. <u>Les déplacements automobiles, la trame de rues et le stationnement</u>

Le réseau routier du plateau centre de Sainte-Foy est majoritairement développé. L'enjeu principal consiste à maintenir la capacité de son réseau artériel, tout en accordant une place beaucoup plus marquée aux déplacements actifs et en commun. Les principaux changements à prévoir dans l'organisation du réseau routier sont concentrés dans le secteur des ponts où la reconfiguration des voies autoroutières entraînera des transformations sur le réseau municipal attenant. Pour l'essentiel, le MTQ et ses partenaires – dont la Ville – préconisent la transformation en boulevard urbain du tronçon des voies rapides comprises entre le pont de Québec et le boulevard Laurier et la confirmation du caractère autoroutier de l'autoroute Henri-IV. Une connexion du chemin Saint-Louis à ce boulevard est à prévoir, de même qu'une reconfiguration de l'avenue des Hôtels et un bouclage de rues nécessaire au développement présentant un tel potentiel. Ces bouclages devront empêcher toute forme de transit dans le quartier Saint-Louis autre que dans les axes voués à cette fin.

Accessoirement, pour permettre le développement de certains sites stratégiques encore non valorisés, il faudra parachever la trame de rues locales et procéder au bouclage de certaines rues en prenant soin d'éviter toute ouverture au transit, notamment en concentrant la circulation sur les collectrices. Les principaux secteurs visés sont :

- le cœur du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle où quelques rues seront aménagées ou prolongées;
- les propriétés du ministère de la Défense nationale où la trame de rues sera adaptée pour supporter un redéveloppement;
- quelques rues attenantes au parc Saint-Denys qui pourraient être bouclées afin d'encadrer ce dernier et de permettre quelques insertions;

- les terrains vacants de l'Université Laval, dans la portion nord-est du secteur résidentiel Saint-Denys, où quelques rues pourront être aménagées ou prolongées pour permettre un développement à des fins résidentielles.

Enfin, dans les milieux développés, la Ville s'efforcera de concentrer le transit dans les artères et les rues collectrices, de façon à éviter son débordement sur le réseau de rues locales. Ces efforts devront, dans certains cas, s'accompagner de mesures appropriées pouvant inclure la fermeture de tronçons de rues dans les zones de transition ou encore la mise en place d'obstacles.

Une réflexion approfondie sur la gestion du stationnement reste à faire. Comme annoncé dans le Plan de mobilité durable, il faudra, au cours des prochaines années, développer « *une politique conséquente en matière de stationnement qui comporte, notamment, une limitation des places exigées par la Ville aux promoteurs d'immeubles commerciaux et résidentiels, une tarification qui reflète le coût des déplacements (…) et une incitation des employeurs à accorder des avantages à leurs employés en faveur du transport collectif et actif* ». Dans le même élan, le PPU du plateau centre de Sainte-Foy vise à instaurer des mesures pour favoriser le transport en commun et actif. Rendre l'accès au stationnement moins aisé dans les pôles d'activités bien desservis par le transport en commun constitue l'un des moyens d'y arriver.

Déjà, en 2005, la Ville intégrait au PDAD des orientations pour réviser à la baisse ses exigences réglementaires en matière de stationnement. Cela s'est traduit, lors de la révision de la réglementation d'urbanisme en 2009, par une réduction du nombre minimal de cases exigées pour différentes catégories d'usages et fait nouveau, par l'imposition d'un nombre maximal de cases de stationnements pour certains usages, dans certaines parties du territoire. À cette fin, une classification a été réalisée selon quatre différents types de milieu assujettis à leurs normes respectives, le degré de limitation croissant dans l'ordre suivant : Général, Axe structurant B, Axe structurant A et Urbain Dense. À l'exception de certaines rues résidentielles et du secteur des ponts qui ont été assujettis aux normes de type « Général », une bonne part du plateau centre de Sainte-Foy est déjà visée par les normes applicables au type de milieu « Axe structurant A ». Ce premier pas franchi constitue une nette amélioration, mais on peut envisager la possibilité de resserrer encore les exigences à certains endroits.

Dans un premier temps, le PPU propose de maintenir l'application des normes de type « Axe structurant A » dans les secteurs déjà catégorisés comme tels et de généraliser leur application à l'ensemble du secteur résidentiel Saint-Denys. Les terrains à fort potentiel de développement compris dans ce secteur seront ainsi assujettis à des règles plus sévères. Dans un second temps, il y aura lieu d'envisager une révision à la baisse du nombre maximal de cases permises au sein du *secteur multifonctionnel régional Laurier* dans la mesure où celui-ci est très bien desservi par le transport en commun. Il faudra aussi réévaluer la classification du secteur des Ponts, présentement visé par les normes les moins restrictives (type « Général »). Une réflexion applicable à l'ensemble du territoire municipal a été entreprise dans le cadre de la révision du Plan directeur d'aménagement et de développement et il est préférable d'attendre que cet exercice soit complété avant d'introduire des ajustements propres à ces portions du plateau centre de Sainte-Foy.

Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées

Hormis ces quelques interventions routières, qui ne reflètent que des hypothèses de travail qui restent à préciser par des études, le programme particulier d'urbanisme propose surtout des efforts pour bonifier les déplacements à pied, à vélo et en transport en commun, comme présenté aux points suivants.

B. Les transports actifs - les principaux parcours piétonniers

Même si le réseau de trottoirs du plateau centre de Sainte-Foy est bien développé, ceux-ci sont souvent étroits et attenants à la chaussée, offrant peu de confort aux piétons. C'est notamment le cas du boulevard Laurier, où certains tronçons sont même dépourvus de trottoir. Le PPU recommande de parachever les trottoirs et d'améliorer les aménagements en rive des boulevards Laurier et Hochelaga, de la route de l'Église et de l'axe Robert-Bourassa afin d'améliorer les conditions de marche. Le réaménagement du boulevard Laurier est l'occasion privilégiée de redonner aux piétons la place qui leur revient. À cet endroit, le PPU propose la création d'une vaste promenade en étroite relation avec les centres commerciaux qui, plus que la seule marche, favorisera aussi l'appropriation des lieux par la clientèle et les usagers du transport en commun. Cette promenade pourra se prolonger, sous une forme simplifiée, en rive est de la route de l'Église.

Sur un autre plan, on a vu que la présence de discontinuités dans la trame de rues de certains ensembles résidentiels – notamment au sein du secteur Saint-Denys – affectent aussi les cheminements piétonniers. De ce fait, des équipements publics sont très mal raccordés et certains ensembles résidentiels sont indirectement reliés aux services et aux emplois du secteur régional Laurier. Le PPU propose de parachever les cheminements piétonniers par la création d'axes piétonniers continus et accessibles à l'année, en support des réseaux de trottoirs. L'un des principaux parcours projetés reliera les différents équipements sportifs, récréatifs ou publics compris entre l'avenue De Rochebelle et le PEPS de l'Université Laval.

En outre, il importe de maintenir les efforts pour éviter que les centres commerciaux ne forment une barrière urbaine entre les secteurs résidentiels au nord du boulevard Hochelaga et au sud du boulevard Laurier. La Ville est d'avis que les « servitudes d'accès et de passage public piétonnier » intérieures et extérieures établies en 1996 constituent un outil efficace pour atteindre cet objectif. Le PPU recommande le maintien de ces servitudes et la poursuite des interventions pour améliorer les liens piétonniers entre les trottoirs et les entrées qui donnent accès aux mails des centres commerciaux.

Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers

Enfin, on note des conflits fréquents entre les véhicules et les piétons qui traversent les rues séparant les trois centres commerciaux. Le passage de véhicules demeure essentiel au bon fonctionnement des centres commerciaux puisque c'est souvent par ces rues qu'on accède à leurs stationnements et débarcadères. On devra continuer d'accommoder ces usagers. Cependant, en raison de l'achalandage et de la complémentarité des trois centres commerciaux, les déplacements à pied entre l'un et l'autre demeureront fort importants. À ces endroits, les piétons devraient avoir priorité sur tout autre mode de déplacement. Le PPU recommande donc de procéder à un réaménagement de la rue Bernardin-Morin et des avenues Jean-De Quen et Germain-des-Prés, entre les boulevards Laurier et Hochelaga, de façon à signifier clairement qu'il s'agit de rues à dominance piétonnière. On pourra s'inspirer d'aménagements tels que celui de la rue Saint-Joseph, dans le centre-ville.

C. Les transports actifs - les principaux parcours cyclables

Le réseau cyclable du plateau centre de Sainte-Foy est incomplet et doit être parachevé. Conformément au plan directeur du réseau cyclable (PDRC), les voies cyclables qui desservent le boulevard Hochelaga devront être complétées vers l'ouest et on devra maintenir la fonctionnalité du parcours qui longe le chemin des Quatre-Bourgeois. Le long de la route de l'Église et du boulevard Laurier, où l'on dispose tout juste de l'espace nécessaire pour supporter adéquatement les déplacements à pied, en transport en commun et en automobile, le PPU prévoit plutôt le renforcement de parcours parallèles à ces axes. Dans le cas du boulevard Laurier, ces parcours sont, d'une part celui du boulevard Hochelaga et, d'autre part, celui projeté dans l'axe Grondines/Général-Tremblay/Jean-Brillant/Triquet. La route de l'Église sera pour sa part doublée, du côté est, d'un parcours empruntant l'axe Landry/Mainguy et, du côté ouest, d'un nouveau parcours traversant le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle dans l'axe nord-sud.

Au même titre que pour les déplacements piétonniers, les discontinuités dans la trame de rues du secteur Saint-Denys affectent les cheminements cyclables. Celles-ci seront surmontés par la création d'un axe continu empruntant tantôt des rues existantes, tantôt des corridors réservés aux cyclistes et aux piétons. Ce lien cyclable reliera lui aussi les différents équipements sportifs, récréatifs ou publics compris entre l'avenue De Rochebelle et le PEPS de l'Université Laval. Le PPU prévoit l'aménagement d'un parcours cyclable reliant le secteur régional Laurier à l'Aquarium de Québec. Enfin, les parcours projetés devront être reliés aux parcours existants pour soutenir la création d'un réseau efficace et continu.

Figure 34 : Carte des déplacements cyclables

D. Le transport en commun - la consolidation de l'offre

En matière de transport en commun, les principaux objectifs consistent à réduire le temps de déplacement des parcours existants, à bonifier l'offre actuelle et à accroître l'accessibilité au réseau pour l'ensemble de la clientèle. Ceci passe notamment par l'implantation de voies en site propre et par la mise en place de mesures prioritaires pour le transport en commun, tant sur les axes majeurs que dans les rues locales, lorsque possible.

Le PPU soutient la mise en œuvre des différentes interventions projetées par la Ville de Québec, en collaboration avec le Réseau de transport de la Capitale (RTC). Il est ainsi proposé :

- d'aménager des voies réservées axiales sur le boulevard Laurier qui permettront d'assurer la fiabilité et la performance des parcours d'autobus (RTC et Société de transport de Lévis). La traversée du boulevard Laurier pour les piétons et les usagers du transport en commun devra être optimisée pour favoriser l'accès aux stations de transport en commun.
- de poursuivre les démarches en prévision de la mise en place d'un tramway dans l'axe du boulevard Laurier et du pont de Québec afin d'accroître la capacité du réseau, son efficacité et le confort des usagers. Le tramway devra circuler en site propre dans les deux directions et bénéficier de mesures préférentielles afin d'être le plus efficace et attrayant possible.
- d'implanter un lien de transport en commun entre la Rive-Sud et la Rive-Nord, qui s'avère le principal moyen de diminuer le nombre de véhicules motorisés franchissant les ponts. .
- de soutenir le déploiement des nouveaux express 500 et des mesures qui l'accompagnent. Ces parcours, en provenance de l'autoroute Robert-Bourassa, emprunteront le boulevard Laurier jusqu'à l'avenue Lavigerie, pour ensuite poursuivre leur course sur l'avenue De Rochebelle jusqu'à la gare d'autocar de Sainte-Foy. Un espace d'attente pour les express 500 devra idéalement être aménagé le long de l'avenue de Rochebelle.

- d'adapter le réseau de transport en commun pour assurer la desserte des nouveaux ensembles résidentiels projetés au nord du boulevard Hochelaga.

Enfin, l'intermodalité constituera un enjeu majeur tant à la tête des ponts (gare ferroviaire, liens cyclables, station de tramway, éventuels stationnements incitatifs…) que dans l'axe Laurier, afin de favoriser la mobilité durable dans son ensemble. Il faudra ainsi envisager la création d'un pôle d'échange intermodal, possiblement à la sortie du pont de Québec où une première station devra être localisée.

Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun

4.4. Les stratégies de consolidation, de développement et de mise en valeur par secteur

Le PPU aborde plus en détail les interventions souhaitables pour chacun des cinq secteurs du plateau centre de Sainte-Foy et porte une attention accrue aux sites susceptibles d'être requalifiés ou présentant un potentiel de développement. Pour chaque secteur, une vision d'avenir est présentée et la stratégie de consolidation, de densification et de mise en valeur mise de l'avant se transpose à l'intérieur d'objectifs spécifiques et de pistes d'intervention. Dans chaque cas, ce contenu descriptif est accompagné d'un schéma conceptuel, d'un plan image reflétant la nature du développement qui pourrait prendre place à long terme et d'esquisses d'ambiance. Si elle n'a pour l'instant aucune intention précise à cet égard, la Ville se réserve le droit de procéder aux acquisitions qui pourraient s'avérer nécessaires pour soutenir la mise en œuvre de sa vision d'avenir, notamment dans le cadre de travaux de réaménagement du domaine public.

4.4.1. Le secteur des ponts

Le secteur des ponts englobe l'emprise des échangeurs et des voies d'accès aux ponts ainsi que les terrains situés de part et d'autre de l'avenue des Hôtels jusqu'à la limite ouest du boulevard Laurier. Principalement voué à l'activité hôtelière et touristique, on y trouve des hôtels et des restaurants au nord et en bordure du chemin Saint-Louis ainsi que l'Aquarium du Québec, un équipement récréotouristique majeur situé à l'extrémité sud de l'avenue des Hôtels. Le secteur est axé sur les déplacements automobiles, les parcours cyclables et piétonniers étant discontinus, et la desserte par le transport en commun est limitée. Enfin, des barrières construites et naturelles isolent le secteur.

Le paysage est dominé par les infrastructures autoroutières, routières et de transport d'énergie électrique, les ponts formant les seuls éléments d'intérêt dans l'environnement immédiat de cette principale entrée de Québec en provenance de la rive-sud. En bordure de l'avenue des Hôtels, le passant traverse un environnement peu stimulant, ponctué de rares bâtiments à l'architecture banale et au gabarit insuffisant. Cependant, le secteur recèle un potentiel de développement considérable : il comporte de nombreux terrains vacants ou d'anciennes friches industrielles à requalifier, soit quelque 12 hectares de terrain répartis de part et d'autre du chemin Saint-Louis. On y trouve aussi des boisés d'intérêt concentrés au sud du chemin Saint-Louis : l'un se trouve à même l'Aquarium du Québec et l'autre, localisé au nord de la voie ferrée à même un vaste terrain à redévelopper, marque de façon efficace la limite du quartier Saint-Louis.

La Ville prône une stratégie de requalification soutenant le renforcement de la vocation récréotouristique du secteur, sa consolidation à des fins compatibles ou complémentaires et une meilleure accessibilité. Elle préconise également la valorisation du paysage d'entrée de ville et prenant en compte les projets majeurs de restructuration pilotés par ses partenaires gouvernementaux. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Créer une réelle entrée de ville

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. Valoriser le secteur des ponts et souligner son rôle d'entrée de ville :
   - Marquer le statut urbain de l'axe du pont de Québec et de l'avenue des Hôtels par le développement des terrains à fort potentiel du secteur et par la qualité de l'aménagement urbain et paysager;
   - Prévoir une hauteur maximale de six étages de part et d'autre de l'axe du chemin Saint-Louis, avec une diminution à quatre étages près des secteurs résidentiels situés à l'est;
   - Prévoir un gabarit maître maximal équivalent à dix étages à l'est et au nord des bretelles d'accès à l'axe du pont de Québec, au nord du chemin Saint-Louis, de façon à maintenir la lisibilité du profil du promontoire et à assurer une gradation des volumes construits jusqu'à un point culminant, sur l'axe Laurier;
     - Assurer une transition adéquate avec le quartier résidentiel voisin en réduisant les hauteurs vers l'est; moduler les volumes afin de limiter la hauteur à quatre étages près des habitations de faible densité;
   - Permettre une pointe de hauteur équivalent à 15 étages au sud du chemin Saint-Louis, de part et d'autre de l'avenue des Hôtels, de façon à profiter d'une dépression dans la topographie.
   - Préserver les zones boisées présentes au sud du chemin Saint-Louis ainsi que sur le site de l'Aquarium du Québec et bonifier le couvert boisé du secteur;
2. Renforcer la vocation récréotouristique et consolider le secteur à d'autres fins :
   - Poursuivre le développement à des fins hôtelières, de même que l'ajout de commerces et de services connexes;

- Permettre l'ajout d'usages récréotouristiques complémentaires à l'offre actuelle : interprétation, muséologie; divertissement, etc.;
- Permettre l'introduction d'usages compatibles avec la vocation principale du secteur :
  - Autoriser l'habitation, principalement en transition avec le secteur résidentiel voisin;

3. Désenclaver et améliorer l'accès au secteur de l'avenue des Hôtels :
   - Préciser la vocation du pont de Québec et de l'avenue des Hôtels dans le réseau routier; envisager la transformation en boulevard urbain des voies rapides reliant le pont de Québec au boulevard Laurier tout en confirmant le caractère autoroutier de l'axe Henri-IV;
   - Reconfigurer la trame de rues du secteur, incluant l'avenue des Hôtels, de façon à faciliter le développement des sites vacants ou désaffectés du secteur;
   - Prévoir des connexions directes entre l'éventuel boulevard urbain et les futures rues qui desserviront les terrains à développer du secteur, tout en évitant tout lien susceptible de favoriser le transit au cœur du quartier Saint-Louis;
   - Améliorer la desserte du secteur en transport en commun et planifier la mise en place de voies réservées interrives;
   - Bonifier les cheminements piétonniers et cyclables entre le secteur des ponts, le pôle multifonctionnel régional Laurier et les quartiers voisins.
4. Concilier la requalification du secteur et les projets majeurs pilotés par les partenaires de la Ville dont :
   - la restructuration des voies d'accès aux ponts et de l'entrée de la capitale coordonnée par le ministère des Transports;
   - la création d'un parcours d'accueil à la capitale, souhaitée par la Commission de la Capitale nationale du Québec.

Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts

4.4.2. Le secteur multifonctionnel régional Laurier

Le secteur multifonctionnel Laurier est un pôle régional dynamique et prospère, à fort potentiel d'attraction. On y trouve une concentration majeure de commerces, de services, d'emplois et d'institutions qui attirent des travailleurs, des clients et des usagers de l'ensemble de la ville et de la région. Les trois centres commerciaux forment un point de convergence incontournable du secteur. Malgré cette présence marquée de services et d'emplois, on trouve peu d'habitation à l'intérieur et à proximité de ce pôle. Principalement consacré aux activités administratives et commerciales, il présente une faible mixité.

On observe depuis quelques années une tendance à la densification, des projets immobiliers majeurs et de grande stature ayant été construits, mais le pôle compte encore plusieurs constructions dont le gabarit ne convient plus à l'envergure régionale du secteur. À plusieurs endroits, tout particulièrement en rive nord du boulevard Laurier, les stationnements de surface sont omniprésents – longeant directement la voie publique. Ces sites sous-occupés recèlent un immense potentiel de consolidation et de densification que la Ville entend valoriser tout en y accroissant la mixité.

Les artères du pôle, tout particulièrement l'axe Laurier, supportent un flux majeur de circulation aux heures de pointe et leur aménagement laisse peu de place aux piétons et aux cyclistes. Elles sont aussi desservies par de nombreux parcours d'autobus – à haut niveau de service, express et réguliers. Le maintien de la capacité du boulevard Laurier est incontournable, mais la Ville entend accroître de façon notable l'efficacité du transport en commun et redonner aux piétons et aux cyclistes la place qui leur revient par des aménagements adaptés.

De même, la Ville entend bonifier de façon importante la qualité du paysage urbain au sein secteur multifonctionnel Laurier, en repensant globalement l'aménagement du domaine public et en ajoutant des espaces publics propices à la détente, de la végétation aux abords des grandes artères et de l'art public. La bonification du paysage passera aussi par une qualité architecturale accrue. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

<u>Vision d'avenir :</u>

- Donner au pôle régional Laurier les qualités d'un réel centre urbain.

<u>Objectifs spécifiques et pistes d'intervention</u>

1. Diversifier les activités, viser un meilleur équilibre entre les fonctions et favoriser une concentration stratégique de certains usages :
   - Localiser les immeubles de bureaux en rive nord de l'axe Laurier, en priorité;
   - Permettre l'hôtellerie de part et d'autre du boulevard Laurier, en priorité à l'ouest de l'avenue de Germain-des-Prés;

- Favoriser une mixité verticale et horizontale des usages;
- En front des artères, prévoir la présence de commerces et de services au rez-de-chaussée des bâtiments et maximiser leur relation avec la rue;
- Accroître de façon importante la présence résidentielle par l'intégration de logements aux étages :
  - Du côté nord du boulevard Laurier, permettre une mixité de fonctions incluant l'habitation aux étages et n'autoriser que l'habitation au-delà du 17e étage;
  - En rive sud du boulevard Laurier, privilégier l'habitation aux étages et l'exiger au rez-de-chaussée de la plupart des nouveaux bâtiments en relation directe avec les quartiers résidentiels et, afin de minimiser les impacts sur la circulation locale, ne permettre aucun accès aux stationnements à partir de la rue Lapointe;
  - De part et d'autre du boulevard Hochelaga, privilégier l'habitation aux étages.

2. Consolider les abords des artères desservant le pôle :
   - Insérer des bâtiments à même les stationnements de surface, en priorité autour des centres commerciaux;
   - Densifier/redévelopper les lots sous-développés, dont :
     - Les lots de part et d'autre du carrefour Lavigerie;
     - Les terrains compris entre les avenues Lavigerie et la route de l'Église au nord du boulevard Laurier;
     - Le quadrilatère de l'Église/Jules-Dallaire/Germain-des-Prés/Hochelaga;
     - L'îlot Lapointe au sud du boulevard Laurier.
3. Définir un profil volumétrique équilibré pour l'axe Laurier, tout en reconnaissant son potentiel comme lieu préférentiel pour la construction en hauteur :
   - Prévoir un gabarit minimal de quatre étages ou un basilaire comparable;
   - Prévoir, de façon générale, un gabarit maître supérieur équivalent à dix étages;
   - Permettre des hauteurs accrues aux nœuds stratégiques (notamment près des futures stations de tramway) en rive nord du boulevard, variant de 17 étages à 29 étages d'est en ouest;
     - Donner un profil élancé aux bâtiments élevés pour éviter un effet de mur;
     - Implanter et concevoir les bâtiments en considérant le confort climatique.
   - Au sud de l'axe Laurier, réduire graduellement les hauteurs vers les quartiers résidentiels; moduler les volumes afin de limiter la hauteur à quatre étages près des habitations de faible densité;
4. Améliorer les conditions de déplacements tous modes confondus :
   - Réaménager le boulevard Laurier en maintenant sa capacité routière et intégrer des voies en site propre pour le transport en commun, celles-ci pouvant convenir à différentes technologies (ex : *busway* ou tramway).
   - Planifier l'ajout de stations de tramway près des nœuds stratégiques;
   - Bonifier les conditions des piétons en redéfinissant l'axe Laurier comme boulevard urbain appropriable;
   - Compléter les aménagements piétonniers en bordure de l'axe Hochelaga;
   - Doter les rues séparant les centres commerciaux d'un traitement à priorité piétonnière, sans exclure l'auto;
   - Multiplier les traverses et les mesures prioritaires pour piétons.
5. Améliorer de façon notable l'aménagement de l'espace urbain :
   - Lors du réaménagement de l'axe Laurier, privilégier un traitement et une signature urbaine contribuant à lui donner une unité d'ensemble; miser sur les thématiques de la modernité et du savoir particulièrement pour cet axe;
     - Développer une vaste promenade commerciale en bordure nord du boulevard Laurier, entre l'axe Robert-Bourassa et la route de l'Église, en relation avec les établissements riverains;
   - Aménager des espaces publics aux lieux de convergence (carrefours, nœuds de transport en commun, rencontres de parcours piétonniers importants);
     - Doter ces lieux d'un design distinctif et intégrer des œuvres d'art public;
     - Aménager une large promenade en relation avec les vitrines des centres commerciaux;
   - Doter les artères d'un éclairage et d'un mobilier urbain distinctifs, propres au plateau centre de Sainte-Foy;
   - Accroître la plantation aux abords des artères du pôle et au centre, lorsque possible, tout particulièrement le long des boulevards Laurier et Hochelaga.

Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier

4.4.3. Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

Le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle est délimité à l'ouest par l'autoroute Henri-IV, au nord par la limite arrière des propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois, à l'est par l'axe des rues Mainguy et Landry et au sud par le boulevard Hochelaga. Ce vaste quadrilatère distingue par une concentration d'établissements à desserte d'arrondissement (écoles terrains et centre sportifs, bibliothèque, bureau d'arrondissement) et municipale (anneau de glace, gare d'autocars). Il est faiblement structuré en raison d'une trame de rues incomplète. Cette situation a pour conséquence de complexifier l'accès aux équipements et aux établissements en place qui sont enclavés au cœur de l'îlot, donc peu visibles, et de laisser d'importantes superficies de terrains à fort potentiel sous-utilisées. En outre, on trouve dans le secteur quelques lieux de convergence naturels, comme le marché public et le parc Roland-Beaudin, dont l'aménagement doit être optimisé.

Les établissements et les terrains sportifs du secteur sont dispersés et souvent entourés de vastes aires de stationnement de surface, notamment sur les terrains municipaux. Bien que ces stationnements consomment énormément d'espace, le secteur sportif et le marché public génèrent d'importants besoins en stationnement qui ne sont pas toujours comblés lors d'événements. Il n'en demeure pas moins que ces terrains stratégiquement localisés sont sous-utilisés alors qu'ils pourraient être développés ou aménagés à des fins beaucoup plus structurantes, notamment à des fins résidentielles, récréatives ou publiques. Des solutions de remplacement au stationnement de surface gagneraient à être développées.

Le secteur inclut également la route de l'Église, une artère mixte qui combine commerces, services courants, habitations, bureaux et institutions. Le redéveloppement de la frange est de cet axe est amorcé : plusieurs habitations de forte densité avec rez-de-chaussée commercial y ont été construites ou sont sur le point de l'être. Ce redéveloppement est souhaitable, mais une attention particulière devra porter sur la transition volumétrique avec le tissu résidentiel de faible densité du secteur Saint-Denys. Enfin, cet axe est desservi par de nombreux parcours d'autobus, mais ses aménagements en rive gagneraient à être bonifiés à moyen terme pour mieux répondre aux besoins des piétons et des usagers du transport en commun. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivants :

Vision d'avenir :

- Consolider ce pôle mixte d'arrondissement et créer un milieu de vie

Objectifs spécifiques et pistes d'intervention

1. Structurer et désenclaver le cœur de l'îlot :
   - Développer une trame de rues permettant d'organiser les fonctions et d'améliorer l'accès aux établissements et aux terrains sous-développés;
   - Développer un réseau pédestre et cyclable convivial et sécuritaire entre les lieux d'intérêt du secteur et ses environs.
2. Consolider le centre sportif et le campus de Rochebelle afin d'optimiser l'utilisation du sol :
   - Regrouper les pavillons actuels et futurs de l'école secondaire de Rochebelle;
   - Relocaliser les terrains sportifs scolaires en un plateau voisin du centre sportif;
   - Implanter le futur anneau de glace couvert en lien avec le centre sportif – de préférence au sud de celui-ci sans exclure une autre localisation; aménager une aire d'accueil commune et envisager l'agrandissement du centre sportif pour répondre à d'autres besoins. Ce choix a l'avantage de :
     - Soutenir l'émergence d'un complexe sportif d'envergure agissant comme moteur de requalification urbaine;
     - Favoriser la requalification du centre sportif actuel et la bonification de sa façade;
     - Offrir la possibilité d'y intégrer une palestre ainsi que des locaux de taekwondo et d'escrime, bien que ceux-ci pourraient aussi être localisés dans un agrandissement attenant à l'école de Rochebelle ;
     - Permettre le partage de fonctions entre les équipements : glaces et systèmes de réfrigération, vestiaires, services, locaux divers, accès au stationnement;
     - Maintenir l'offre de patinage de vitesse durant la construction et un phasage optimal des travaux;
   - Évaluer la possibilité d'aménager un stationnement sous dalle ou intérieur en lien avec le complexe sportif, sur lequel pourront être aménagés les terrains sportifs. Ceci permet de répondre aux besoins des établissements du secteur (1 350 places) à moindre coût qu'en souterrain, tout en libérant des espaces constructibles ou aménageables.
3. Développer à des fins mixtes résidentielles les terrains libérés par la réorganisation des secteurs scolaire et sportif, entre le campus de Rochebelle, le centre sportif et la route de l'Église :

- Prévoir une densité résidentielle accrue tout en incluant des logements adaptés à une clientèle familiale;
- Permettre l'intégration de commerces et de services aux rez-de-chaussée en front des artères et du marché public;
- Permettre des hauteurs maximales équivalentes à six étages près du boulevard Hochelaga et à dix étages entre le secteur sportif et la route de l'Église; moduler les hauteurs afin de maintenir l'ensoleillement des espaces publics.

4. Consolider et mettre en valeur la route de l'Église :
   - Poursuivre la densification amorcée en rive est de l'axe, dans le respect du secteur résidentiel Saint-Denys :
     - Limiter la hauteur à quarante mètres et/ou dix étages aux extrémités près du chemin des Quatre-Bourgeois et du boulevard Hochelaga avec une diminution graduelle jusqu'à six étages entre ces deux points et moduler les volumes afin de limiter la hauteur à trois ou quatre étages près des habitations de faible densité;
     - Exiger la présence de commerces et de services au rez-de-chaussée des bâtiments en front de la route de l'Église; maximiser leur ouverture sur le domaine public;
     - Privilégier l'habitation aux étages et l'exiger au rez-de-chaussée de la plupart des nouveaux bâtiments en relation directe avec les quartiers résidentiels.
   - Confirmer la vocation institutionnelle de la frange ouest de la route de l'Église, tout en permettant l'introduction d'édifices mixtes résidentiels à même l'îlot à requalifier situé entre l'avenue et le parc Roland-Beaudin;
   - Maintenir les voies réservées de transport en commun et bonifier les mesures prioritaires;
   - Planifier le réaménagement de la route de l'Église afin de bonifier les aménagements piétonniers en bordure de cet axe :
     - Sous une forme plus sobre et à moindre échelle, prolonger le concept de promenade commerciale du boulevard Laurier du côté est de la route de l'Église;
     - Préconiser un aménagement des cours avant privées adapté à la vocation commerciale des rez-de-chaussée en bordure est de la route de l'Église, par un traitement en continuité de la promenade;
5. Créer un réseau d'espaces publics attrayants et complémentaires :
   - Actualiser l'aménagement du parc Roland-Beaudin et accroître son ouverture sur la ville;
   - Aménager, en front du centre sportif, un espace polyvalent mieux adapté à la tenue d'événements extérieurs tout en répondant aux besoins de stationnement;
   - Relocaliser le marché public près du centre sportif et de l'espace polyvalent projeté;
   - Préserver autant que possible le petit boisé voisin du plateau sportif projeté;
   - Aménager un nouvel espace de détente linéaire voisin du bureau d'arrondissement et de la nouvelle bibliothèque;
   - Relier ces espaces publics en créant une esplanade nord-sud, traversée par des parcours cyclables et piétonniers.

Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

4.4.4. Le secteur résidentiel Saint-Denys

Le secteur Saint-Denys est délimité au sud par le boulevard Hochelaga, à l'ouest par les rues Mainguy et Landry, au nord par la limite nord des propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois et à l'est par la limite est de la propriété des Sœurs-du-Bon-Pasteur et son prolongement vers le nord. Ce secteur est majoritairement occupé à des fins résidentielles de faible densité, à l'exception de quelques institutions et habitations de plus forte densité concentrées aux abords du chemin des Quatre-Bourgeois et en rive est du tronçon nord de l'avenue Wolfe. On trouve, en son centre, le parc Saint-Denys et le boisé du ministère de la Défense nationale qui présentent un intérêt indéniable, mais qui sont peu valorisés et accessibles. Le quadrilatère se distingue par une trame de rues discontinue, notamment dans l'axe est-ouest, qui contribue à l'isolement de certaines portions du quartier, empêche l'accès à des terrains constructibles et complexifie les déplacements actifs. Les trottoirs sont d'ailleurs incomplets le long du boulevard Hochelaga.

Le secteur recèle des terrains sous-utilisés offrant un potentiel majeur de développement. C'est le cas de la vaste propriété – pour l'instant occupé par quelque 130 maisons –, dont le ministère de la Défense nationale prévoit se départir sous peu, à l'exception d'un terrain en bordure du boulevard Hochelaga qui servira à construire un manège militaire de facture urbaine. L'Université Laval est aussi propriétaire de vastes terrains vacants ou utilisés à des fins agricoles à l'extrémité nord-est du quadrilatère. Ces sites pourraient être utilisés de façon plus optimale.

À l'égard du secteur Saint-Denys, la Ville vise à valoriser sa vocation résidentielle en soutenant la consolidation des abords des artères qui le ceinturent et des voies collectrices qui le desservent, tout en assurant une transition adéquate des gabarits vers les

milieux construits de plus faible densité. Elle favorisera un développement plus dense, à des fins majoritairement résidentielles, des propriétés du ministère de la Défense nationale. Elle poursuivra ses échanges et les démarches de concertation et de planification entreprises avec l'Université Laval, en faveur d'un développement résidentiel de densité accrue et de l'intégration possible d'un espace public sur les terrains non construits que possède l'institution. Enfin, la Ville souhaite bonifier par différents moyens la qualité de vie des résidants du secteur, en valorisant les boisés d'intérêt présents au cœur du quadrilatère, en valorisant et en améliorant l'accès au parc Saint-Denys et en optimisant les déplacements à pied et à vélo à travers le quartier et vers les services et les équipements qui les entourent. La vision d'avenir poursuivie par la Ville, les objectifs spécifiques et les règles d'interventions sous-jacents sont les suivantes :

Vision d'avenir :

- Promouvoir, bonifier et intensifier la vocation résidentielle de ce milieu de vie

Objectifs spécifiques et pistes d'intervention

1. Accroitre la qualité de ce milieu de vie par divers moyens :
    - Préserver la quiétude des ensembles résidentiels de basse densité existants, par une diminution progressive des gabarits et densités, des artères vers ceux-ci;
    - Créer des parcours piétonniers et cyclables continus vers les équipements, les services et les emplois situés au pourtour;
    - Aménager les rues nécessaires au développement des terrains vacants, en évitant la création d'axes propices au transit;
    - Valoriser le parc Saint-Denys et le boisé d'intérêt voisin;
    - Créer des espaces publics au cœur des nouveaux ensembles résidentiels;
    - Améliorer les aménagements piétonniers et cyclables en bordure du boulevard Hochelaga et sécuriser la traversée piétonnière.
2. Consolider le développement résidentiel dans le respect des secteurs construits :
    - Densifier les abords des artères périphériques en assurant une transition adéquate avec les secteurs construits de plus faible gabarit;
    - Insérer des constructions à la périphérie des sites institutionnels présentant un tel potentiel; notamment dans le secteur de l'avenue Wolfe;
    - Planifier le redéveloppement des propriétés du ministère de la Défense nationale à des fins mixtes à dominante résidentielle :
        - Prévoir une densité résidentielle accrue, tout en incluant des logements susceptibles de répondre à une clientèle familiale;
        - Inclure des commerces et des services aux rez-de-chaussée des bâtiments sur le boulevard Hochelaga;
        - Prévoir des hauteurs de trois à six étages tout en assurant une transition adéquate avec les secteurs construits de plus faible gabarit;
        - Assurer une intégration optimale du projet de manège militaire du ministère de la Défense nationale;
    - En concertation avec l'Université Laval, propriétaire majoritaire, favoriser le développement à des fins résidentielles des terrains vacants situés dans la portion nord-est du quartier :
        - Prévoir une densité résidentielle accrue, tout en incluant des logements susceptibles de répondre à une clientèle familiale;
        - Permettre l'intégration de commerces aux rez-de-chaussée des bâtiments en front du chemin des Quatre-Bourgeois;
        - Prévoir des hauteurs de trois à dix étages tout en assurant une transition adéquate avec les secteurs de plus faible gabarit;
        - Évaluer la possibilité de créer un espace vert linéaire permettant de générer une séparation entre le développement résidentiel prévu dans le secteur Saint-Denys et les établissements de recherche projetés en bordure de l'axe Robert-Bourassa.

Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys

4.4.5. Le secteur Robert-Bourassa et la frange nord du campus

Ce secteur de recherche englobe l'ensemble de terrains localisés de part et d'autre de l'axe Robert-Bourassa lesquels appartiennent majoritairement à l'Université Laval. Le secteur se compose en majorité d'établissements de recherche et de pavillons universitaires concentrés en front de l'axe Robert-Bourassa et à l'extrémité est du boulevard Hochelaga. Il comporte aussi, au nord la rue du PEPS, des terrains vacants de grande superficie offrant un potentiel majeur de développement. En rive ouest, se trouve le jardin Roger-Van den Hende, un lieu d'un grand intérêt qui demeure toutefois méconnu du public en raison de son isolement. En rive est, à l'intersection du boulevard Laurier et de l'axe Robert-Bourassa, on trouve un boisé d'intérêt méritant d'être valorisé et préservé. Enfin, l'axe Robert-Bourassa conserve un caractère autoroutier malgré la présence de trottoirs.

La frange urbaine située en bordure nord du chemin des Quatre-Bourgeois et le site du Centre Innovation sont également inclus dans ce secteur, puisqu'ils forment l'interface immédiate du campus universitaire et constituent une destination de services importante pour la population étudiante du campus. Le Centre Innovation est aussi un site qui présente un potentiel majeur de densification, à l'instar d'autres propriétés longeant le chemin des Quatre-Bourgeois au sein du territoire du PPU. Le chemin des Quatre-Bourgeois et l'intersection Nérée-Tremblay / Sainte-Foy / Quatre-Bourgeois ont fait l'objet d'un important réaménagement qui contribue à la valorisation de l'interface nord du campus, où se trouve un de ses principaux accès. Des interventions complémentaires en matière d'aménagement et de consolidation du développement peuvent être réalisées sur les propriétés attenantes. Conformément aux orientations poursuivies par l'institution, la Ville souhaite soutenir la consolidation des abords de l'axe Robert-Bourassa, principalement à des fins de recherche et d'industrie de haute technologie. Cela n'exclut pas la possibilité d'inclure, au rez-de-chaussée de futurs bâtiments, des services connexes pouvant répondre aux besoins des travailleurs des centres de recherches. La Ville préconise aussi un aménagement plus urbain des abords de l'axe Robert-Bourassa et l'introduction de mesures préférentielles pour le transport en commun ainsi que la valorisation du jardin botanique Roger-Van den Hende. La vision d'avenir, les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont:

Vision d'avenir :

- Développer un corridor d'activités régionales spécialisées dans les domaines de la recherche, du savoir et des technologies, étroitement liés à la vocation de l'Université Laval. Valoriser la frange urbaine en rive nord du campus de l'Université Laval qui constitue une importante porte d'entrée au campus.

Objectifs spécifiques et pistes d'intervention

1. En concertation avec l'administration universitaire, favoriser le développement des terrains bordant l'axe Robert-Bourassa à des fins de recherche, tout en permettant l'intégration de services connexes au rez-de-chaussée des bâtiments en relation avec l'axe Quatre-Bourgeois :
   - Permettre l'implantation d'édifices de quatre à dix étages;
   - Traiter adéquatement l'interface entre ce développement et l'ensemble résidentiel projeté à l'ouest;
2. Doter les abords de l'axe Robert-Bourassa d'un caractère plus convivial et urbain, du chemin des Quatre-Bourgeois au boulevard Laurier :
   - Maximiser la présence de constructions à ses abords pour optimiser son encadrement bâti;
   - Aménager des voies réservées jusqu'au boulevard Laurier et permettre un meilleur accès du transport en commun sur le campus
   - Bonifier globalement les conditions des piétons et des cyclistes aux abords de cet axe;
   - Bonifier les qualités de l'espace urbain : plantations d'alignement, aménagements piétonniers et cyclables;
3. En concertation avec l'administration universitaire, soutenir la mise en valeur et l'accès aux espaces verts existants :
   - Améliorer l'accès au jardin Van den Hende et sa visibilité depuis l'axe Robert-Bourassa; développer des liens pédestres à partir du boulevard Hochelaga, du chemin des Quatre-Bourgeois et du quartier Saint-Denys vers le jardin;
   - Conserver le boisé de l'Université Laval à l'angle Laurier – Robert-Bourassa et évaluer avec l'Université Laval la possibilité d'y développer un réseau de sentiers pédestres.
4. Valoriser la frange urbaine au nord du campus par la consolidation et la mise en valeur des propriétés attenantes, de même que l'ajout de fonctions (commerces, services et logements) répondant aux besoins de la clientèle du campus :

- Favoriser le redéveloppement des stationnements entourant le Centre Innovation, à des fins mixtes et résidentielles, tout en maintenant des rez-de-chaussée commerciaux en front des chemins Sainte-Foy et des Quatre-Bourgeois;
- Assurer un redéveloppement compatible avec le renforcement de la vitalité du Centre Innovation et maintenir la visibilité de cet important point de commerces et de services courants pour la population du secteur.

Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa

5. Les programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur et les autres actions spécifiques

Des interventions sont prévues pour répondre aux besoins générés par certains développements ou pour compléter les efforts de mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy. Sont ici abordés les projets particuliers de réaménagement, de restructuration ou de mise en valeur menés par la Ville ainsi que par ses partenaires. Les interventions abordées dans les pages suivantes sont regroupées sous les thèmes suivants :

- Les projets de réaménagement de rues et d'artères
- Les parcs urbains et les autres espaces publics
- La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain
- Les projets structurants autres que municipaux

Il importe de préciser que ces interventions s'inscrivent dans une vision à long terme et ne seront pas toutes réalisées dans un même horizon. Chacune d'elles devra faire l'objet d'une évaluation fine afin d'en établir le type de priorité et le moment probable de réalisation, en fonction des disponibilités budgétaires et en considérant les interventions à réaliser sur l'ensemble de la ville.

5.1. Les projets de réaménagement des artères

Conformément au Plan de mobilité durable et aux orientations du PPU concernant la mobilité et les déplacements, différentes mesures doivent être mises en place pour favoriser les déplacements actifs et en transport en commun au sein du plateau centre de Sainte-Foy. En plus de structurer les déplacements à pied et à vélo au sein du territoire visé par la définition de parcours continus et biens maillés (voir section 4.3), le PPU propose de réaménager les principales artères du plateau centre de façon à améliorer le confort et la sécurité des piétons et des usagers du transport en commun. Ces interventions contribueront aussi à une plus grande appropriation du domaine public. Les artères visées sont les suivantes :

- Le boulevard Laurier, dont le réaménagement constitue une priorité à court terme pour la Ville;
- Le boulevard Hochelaga, qui a déjà fait l'objet d'une réfection partielle, mais dont l'aménagement en rives reste à compléter;
- La route de l'Église, dont l'aménagement devra être repensé et bonifié à moyen terme;
- L'axe Robert-Bourassa qui pourra, également à moyen terme, faire l'objet d'interventions pour en accroître le caractère urbain.

Ces interventions permettront d'améliorer la convivialité des lieux pour les résidants, les travailleurs et les visiteurs et renforceront l'attractivité du plateau centre de Sainte-Foy comme destination et lieu de vie. Des plans détaillés devront être élaborés pour chacune des artères visées afin de préciser les interventions en fonction des objectifs poursuivis et de l'emprise disponible. Entre temps, le PPU propose pour chacun de ces axes une coupe type reflétant les orientations qu'elle poursuit et ses grandes intentions en matière d'aménagement urbain.

5.1.1. Le boulevard Laurier

Le boulevard Laurier, aménagé il y a près de 50 ans, constitue un axe de consolidation selon la liste des pistes d'action prioritaires du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville de Québec. D'ouest en est, le caractère du boulevard subit plusieurs changements quant à son rôle symbolique et urbanistique : porte d'entrée majeure en provenance de la rive-sud, pôle commercial et administratif à l'ouest de l'autoroute Robert-Bourassa, porte d'entrée à l'Université Laval, secteur résidentiel entre l'avenue des Gouverneurs et le chemin Saint-Louis, et axe cérémonial entre le chemin Saint-Louis et les plaines d'Abraham. Malgré l'importance du boulevard dans la structure urbaine de la ville, il est souvent mal perçu par la population à cause des fréquents bouchons de circulation, des infrastructures vieillissantes, des aménagements déficients et mal adaptés aux besoins actuels et projetés en ce qui concerne le transport en commun et la circulation piétonnière et les transports.

Il y a quelques années, le boulevard Laurier a fait l'objet de travaux temporaires de réfection de surface afin de le maintenir dans un état acceptable pour encore quelques années en attendant que Ville repense cet axe pour le futur. Ces travaux atteindront bientôt la fin de leur durée de vie de sorte qu'il deviendra bientôt urgent de procéder à la réfection complète de cet axe. Souhaitant le requalifier dans une perspective de mobilité durable, la Ville fait du réaménagement du boulevard Laurier une de ses priorités. Ainsi, elle planifie un réaménagement global du boulevard afin d'en faire plus qu'un seul axe de transport routier, mais aussi une voie hautement adaptée aux transports actifs et en commun ainsi qu'un lieu appropriable par les milliers de

travailleurs, de visiteurs et de résidants qui fréquentent quotidiennement le plateau centre de Sainte-Foy. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivants :

Objectifs spécifiques

- Doter le boulevard Laurier d'une image de marque, à la hauteur de son rôle de parcours d'accueil à la capitale en exprimant l'identité novatrice, écologique, économique et culturelle de la ville de Québec.
- Créer des aménagements attrayants de jour comme de soir et en toute saison.
- Améliorer l'accessibilité par tous les modes de déplacement et réaliser des aménagements urbains soutenant le développement du transport en commun et des modes de transport actif.
- Viser un taux appréciable de déplacements à pied ou à vélo, favorisé par la qualité des aménagements et la proximité habitations/emplois/services.
- Faire de la zone d'intervention un environnement urbain plus vivant où la qualité de vie prédomine.
- Réaliser des interventions respectueuses de l'environnement et tenant compte du confort climatique (vent, ensoleillement, îlots de chaleur, rigueurs hivernales, etc.).

Règles d'intervention

Transport

- Arrimer le réaménagement du boulevard Laurier avec les projets du MTQ, notamment les liens interrives, les voies réservées et le réaménagement de l'avenue des Hôtels et des bretelles des autoroutes.
- Faire un virage marqué vers la mobilité durable :
    - Doter la zone d'intervention d'un système de transport en commun performant supportant son développement et le reliant aux autres pôles urbains et viser un taux d'utilisation important pour alléger la congestion routière;
    - Réaménager le boulevard Laurier afin d'y rendre plus conviviale la cohabitation des différents modes de déplacement.
    - Aménager le transport en commun en site propre dans l'axe du boulevard Laurier et faciliter son adaptation aux changements technologiques (ex : *busway* ou tramway).
    - Prévoir des stations tempérées au caractère distinctif.
    - Envisager l'intégration de voies réservées accessibles au covoiturage;
    - Prévoir des parcours cyclables en lien avec le Plan directeur du réseau cyclable de la Ville de Québec;
    - Rendre sécuritaires et confortables les déplacements piétonniers pour l'ensemble de la population.

Aménagement urbain et environnement

- Favoriser la qualité de l'expérience urbaine et donner l'exemple en matière d'urbanisme (transports actifs, convivialité et confort des déplacements, mieux vivre la ville nordique, etc.).
- Créer une vaste promenade en bordure des centres commerciaux; cette promenade, protégée des voies de circulation par des zones de plantation, se matérialisera sous la forme d'un large trottoir qui se prolonge jusqu'aux vitrines et accès aux commerces par un aménagement similaire du domaine privé;
- Aménager les nœuds importants (places publiques, stations de transport en commun, etc.) comme repères dans l'espace afin de favoriser l'orientation des visiteurs;
- Intégrer des espaces publics structurants le long de l'axe;
- Implanter un mobilier urbain et un système d'éclairage distinctif pour contribuer à définir l'identité visuelle du secteur et envisager des lieux d'accueil pour implanter des œuvres d'art public.
    - Faire valoir les symboles, les ressources et le savoir-faire québécois dans le choix du mobilier urbain et des œuvres d'art;
- Privilégier la plantation de végétaux nécessitant peu d'entretien et d'arrosage.
- Intégrer des technologies novatrices pour la gestion des eaux, l'éclairage, les traitements des surfaces au sol, etc.

Figure 41 : Coupe type du boulevard Laurier

5.1.2. La route de l'Église

La route de l'Église est composée de quatre voies de circulation, dont deux réservées au transport en commun. De nombreux parcours d'autobus l'empruntent quotidiennement. Présentement bordée de trottoirs plutôt étroits qui longent directement la chaussée, la marche n'y est pas agréable pour les piétons, pas plus que l'attente pour les usagers du transport en commun. Or, la frange ouest de la route de l'Église est bordée de nombreux établissements et équipements publics fréquentés quotidiennement par de nombreux citoyens. En rive est, on assiste depuis quelques années à un redéveloppement mixte résidentiel qui contribuera à un accroissement notable du nombre de résidants dans le secteur, sans oublier l'achalandage associé aux commerces qui occuperont les rez-de-chaussée des bâtiments. On peut ainsi s'attendre à une hausse du nombre de marcheurs, ceci militant en faveur d'une amélioration des aménagements qui leur sont destinés. Rappelons d'ailleurs que le PPU préconise le prolongement en rive est de la route de l'Église, sous forme plus modeste, de la promenade commerciale projetée en rive nord du boulevard Laurier.

Compte tenu d'un récent état de la situation réalisé par le Service de l'ingénierie de la Ville de Québec, qui indique que la majeure partie de la route de l'Église est dans un état passable, il est probable que des travaux de réfection soient requis dans un avenir prochain. L'occasion devrait être saisie pour revoir la configuration et l'aménagement de la route de l'Église, incluant ses aménagements en rive, conformément aux objectifs poursuivis.

Objectifs spécifiques

- Actualiser et bonifier les aménagements piétonniers en bordure de la route de l'Église; améliorer les conditions d'attente des usagers du transport en commun;
- Adapter le traitement des aménagements en rive est et ouest de la route de l'Église en tenant compte du fait que les vocations diffèrent de part et d'autre de cet axe;
- Bonifier l'encadrement végétal de part et d'autre de l'axe.

Règles d'intervention

- Lors d'un réaménagement de la route de l'Église, s'il s'avère nécessaire d'élargir son emprise pour bonifier les aménagements piétonniers en rive, privilégier un élargissement du côté ouest où la Ville possède plusieurs propriétés;
- Élargir les trottoirs et les protéger de la chaussée en les plaçant derrière des zones de plantation :
    - En rive ouest de l'axe, bordée par les parterres gazonnés des établissements publics existants, préférer un aménagement prenant la forme d'une allée verte bordée de plantations sur ses deux côtés;
    - En rive est de l'axe, où le redéveloppement amorcé s'accompagne d'une présence systématique de commerces au rez-de-chaussée des bâtiments, préférer l'aménagement d'un large trottoir ponctué de fosses de plantation – en continuité avec le concept de promenade commerciale du boulevard Laurier;
- Lorsque possible, inclure des aires d'attente tempérées pour les usagers du transport en commun, soit à même de nouveaux bâtiments ou sous forme d'abris autonome.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour la route de l'Église

Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église

5.1.3. Le boulevard Hochelaga

Le boulevard Hochelaga a été refait récemment, mais les aménagements en rives restent à compléter. Les orientations pour le secteur visent à consolider les abords du boulevard par l'insertion d'édifices commerciaux et administratifs à même les stationnements en rive sud du boulevard et un redéveloppement à des fins mixtes résidentielles en rive nord. Ainsi, la Ville souhaite que le boulevard Hochelaga ne soit plus une simple voie de transit et de service pour les centres commerciaux, mais une artère urbaine à part entière. Cependant, les déplacements automobiles y occupent encore une place dominante.

Dans ces circonstances, il importe d'assurer un meilleur équilibre entre les divers modes de déplacements, en accordant des conditions plus favorables aux déplacements actifs. Déjà, conformément au Plan directeur du réseau cyclable, des bandes cyclables ont été aménagées de l'axe Robert-Bourassa jusqu'à la rue de Soulanges, mais un tronçon du boulevard Hochelaga demeure encore non desservi. Quant aux trottoirs, ils sont alternativement aménagés en bordure de la chaussée ou plus rarement en banquette, de sorte qu'ils offrent des conditions et un confort inégaux aux piétons. Ils sont même absents en rive nord du boulevard, sur un tronçon compris entre la rue Fiedmont et l'avenue Wolfe, vis-à-vis des propriétés du ministère de la Défense nationale. Voici les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes :

Objectifs spécifiques

- Parachever et harmoniser les aménagements piétonniers et cyclables en bordure du boulevard Hochelaga;
- Sécuriser et faciliter la traversée des piétons d'un côté à l'autre de cet axe;
- Bonifier l'encadrement végétal du boulevard.

Règles d'intervention

- Procéder aux acquisitions nécessaires à l'aménagement des trottoirs manquants en rive nord du boulevard, entre la rue Fiedmont et l'avenue Wolfe, dans le cadre du redéveloppement de la propriété du ministère de la Défense nationale;
- Compléter l'aménagement et le marquage au sol des bandes cyclables à partir de la rue de Soulanges en direction ouest de façon à assurer un cheminement cyclable continu dans l'axe est-ouest, au sein de l'arrondissement;
- Créer une nouvelle traverse sécurisée pour les piétons entre la rue Jean-Lelarge et le trottoir au sud du boulevard, vis-à-vis l'entrée au magasin Sears du centre commercial Laurier Québec.
- Harmoniser les aménagements piétonniers en rive du boulevard en cherchant à généraliser la présence de banquettes de plantation en bordure de la chaussée, partout où il est possible de le faire.

Figure 43 : Coupe type du boulevard Hochelaga

5.1.4. L'axe Robert-Bourassa

Le tronçon de l'axe Robert-Bourassa compris entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier joue un rôle de transition entre son tronçon nord, qui présente un caractère autoroutier, et le réseau municipal au sud. En tant qu'entrée majeure au secteur, ce tronçon de l'axe est appelé à jouer un rôle important dans la perception du plateau centre de Sainte-Foy, comme véritable centre urbain et lieu possédant sa propre identité. L'intégration du transport en commun (voies réservées aux autobus et, éventuellement, au tramway) le long de ce tronçon, de même que des aménagements soutenant les déplacements actifs nécessite une réflexion approfondie afin d'assurer la cohabitation des différents modes de transports et le développement d'une perception positive du secteur. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivantes :

Objectifs spécifiques

- Doter l'axe Robert-Bourassa d'un caractère urbain et d'une image contemporaine.
- Faciliter l'accessibilité au secteur par tous les modes de déplacement.
- Rendre plus sécuritaires et confortables les déplacements à pied et à vélo.

Règles d'intervention

Transport et déplacements

- Arrimer le réaménagement de l'axe Robert-Bourassa avec les projets du RTC et du MTQ afin de permettre l'intégration de voies réservées au transport en commun entre le boulevard Laurier et l'accès au campus de l'Université Laval à un emplacement qui reste à définir;
- Prévoir des parcours cyclables hors rue en rive est de l'axe Robert-Bourassa, entre le boulevard Laurier et le boulevard Hochelaga, ainsi qu'entre ce dernier et le chemin des Quatre-Bourgeois par la rue de la Médecine;
- Aménager de larges trottoirs en banquette de part et d'autre de l'axe Robert-Bourassa, entre le chemin des Quatre-Bourgeois et le boulevard Laurier;
- Rendre plus conviviales et sécuritaires les traverses pour piétons et cyclistes, notamment à l'intersection Robert-Bourassa/Hochelaga.

Aménagement urbain et environnement

- Planter des arbres à grand déploiement à même les banquettes, afin de marquer la transition entre le tronçon à caractère autoroutier au nord du chemin des Quatre-Bourgeois et celui à caractère urbain au sud;
- Éviter tout empiétement des aménagements projetés sur le boisé de l'Université Laval localisé à l'angle Laurier/Robert-Bourassa;
- Introduire un modèle de lampadaire adapté à l'image urbaine recherchée pour cet axe.

Figure 44 : Coupe type de l'axe Robert-Bourassa

5.2. Les parcs urbains et les autres espaces publics

Le diagnostic urbain réalisé dans le cadre de l'élaboration du PPU a mis en évidence une carence en espaces publics au sein du plateau centre de Sainte-Foy. Les espaces publics et les parcs existants sont rares, leurs installations ont dans certains cas pris de l'âge et, pour la plupart, ils ne sont pas suffisamment visibles ou accessibles – soit en raison de leur aménagement ou de l'absence de liens clairs permettant de les relier aux principaux secteurs d'activités. Le PPU propose des interventions pour bonifier l'aménagement de certains espaces publics existants et la création de nouveaux lieux qui sauront profiter aux résidants actuels et futurs, aux travailleurs et aux visiteurs. Comme présenté dans la section 4.3 sur l'ossature des déplacements, le PPU prévoit la création de liens forts entre les divers espaces publics existants et projetés du plateau centre de Sainte-Foy.

Les espaces publics existants ou projetés visés par des améliorations sont :

- Dans le secteur mixte de l'Église/De Rochebelle
  - le parc Roland-Beaudin
  - le nouvel espace polyvalent du centre sportif et du marché public
  - le nouveau parc de détente voisin du jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher
  - la nouvelle esplanade Rochebelle
- Dans le secteur Saint-Denys et en rive nord du secteur régional Laurier :
  - le secteur du parc Saint-Denys, incluant le boisé du ministère de la Défense nationale
  - la nouvelle placette Laurier Québec, en lien étroit avec la bonification du secteur du parc Saint-Denys
  - l'éventuelle esplanade « du Savoir » qui pourrait prendre place à la limite du secteur résidentiel Saint-Denys et des pavillons de recherche projetés en rive du boulevard Robert-Bourassa, sur les terres de l'Université Laval.

Les propositions contenues au PPU seront soumises à des études complémentaires détaillées.

Figure 45 : Schéma des espaces publics spécialisés

Espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

D'importants efforts sont mis dans la création d'un réseau d'espaces publics au sein du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle. Pour l'instant, ce quadrilatère recèle de nombreux espaces sous-utilisés présentant un fort potentiel d'utilisation à des fins résidentielles ou pour la réalisation d'aménagement à des fins publiques. Comme on l'a déjà vu, le secteur manque de perméabilité, les liens entre les différents équipements, établissements et voies publiques qui l'entourent sont rares et on note un manque de cohérence dans l'implantation des constructions existantes qui semblent éparpillées à l'intérieur de ce vaste quadrilatère. Enfin, le secteur présente une carence en espaces publics appropriables, notamment à proximité des emplois du secteur régional Laurier, et son aménagement est dépourvu d'un point focal.

Le secteur comporte quand même un lieu public d'intérêt, le parc Roland-Beaudin et d'autres lieux attracteurs saisonniers aménagés de façon moins formelle, soit le marché public de Sainte-Foy et le marché aux puces qui prennent place à même le stationnement du centre sportif. Le PPU propose la création d'un réseau d'espaces publics, incluant la bonification d'espaces publics et la création de nouveaux espaces aux vocations complémentaires. Ainsi, on considère :

- L'actualisation du parc Roland-Beaudin;
- La relocalisation du marché public de Sainte-Foy au nord-est du centre sportif;
- Le réaménagement du stationnement localisé à l'avant du centre sportif en espace polyvalent;
- La création d'un nouvel espace de détente entre l'habitation projetée à l'est du campus de Rochebelle et le jardin de l'édifice Andrée-P.-Boucher;
- L'aménagement d'une esplanade publique reliant ces différents espaces publics dans l'axe nord-sud.

5.2.1. Parc Roland-Beaudin

Depuis sa construction en 1973, le parc Roland-Beaudin est un espace municipal reconnu comme lieu de spectacle en plein air et comme lieu de rafraichissement avec son plan d'eau et ses fontaines. Dès le début, il est devenu un élément identitaire de Sainte-Foy. Sa vocation comme lieu de spectacles a été consolidée en 1995 par la réalisation d'installations scéniques majeures : scène, loges, console, etc. Le parc demeure quand même un lieu de fréquentation libre dont les aménagements offrent une certaine polyvalence : son bassin est un lieu de baignade, mais aussi une installation urbaine attractive et les gradins servent d'espace informel de lunch pour les travailleurs du voisinage.

Le parc Roland-Beaudin demeure un lieu fréquenté par les citoyens de l'arrondissement, mais l'état des installations s'est dégradé avec le temps et de récents échantillonnages ont démontré la difficulté de maintenir la qualité de l'eau du bassin, la situation étant liée à sa superficie, sa faible profondeur et sa configuration. Le plan d'eau étant visé par la réglementation visant les lieux de baignade, ce problème doit être résolu à court terme. D'un point de vue urbain, la configuration d'origine du parc contribue à son isolement : les butons qui l'entourent réduisent la visibilité de ses installations et son interaction avec les artères qui le bordent. Le défi consiste donc à actualiser l'aménagement et les installations du parc Roland-Beaudin, à accroître sa polyvalence et à améliorer sa relation avec la ville. C'est sur cette base qu'un mandat externe a été donné à la firme *Projet Paysage*, pour l'élaboration d'un concept de réaménagement tenant compte des enjeux ici présentés et de la stratégie de consolidation prévue pour le secteur de l'Église/De Rochebelle.

Objectifs spécifiques

- Actualiser l'aménagement du parc Roland-Beaudin et accroître la polyvalence de ses installations de façon à tenir compte des besoins d'aujourd'hui, tout en préservant ses vocations d'origine (baignade, activités ludiques, spectacle);
- Résoudre la problématique du maintien de la qualité de l'eau du bassin en intervenant sur sa configuration;
- Améliorer la relation et les interactions entre le cœur du parc Roland-Beaudin et les artères attenantes, de même qu'avec les autres espaces et les équipements publics du secteur par des interventions ciblées.

Pistes d'intervention

- Aménager une nouvelle entrée à l'angle nord-est du parc, en créant une ouverture à même la butte-écran permettant le passage d'un lien piétonnier entre l'intersection Quatre-Bourgeois/route de l'Église et le cœur du parc.
- Revoir l'aménagement des accès du côté ouest pour optimiser les liens entre le parc et le marché public ainsi qu'avec le plateau sportif projeté au sud du centre sportif; créer de nouveaux accès et liens piétonniers à partir des intersections Quatre-Bourgeois/Roland-Beaudin et Gabriel-Le Prévost/route de l'Église.
- Reconfigurer et réduire la superficie de la pataugeoire pour assurer une meilleure qualité de l'eau, tout en maintenant la fontaine, et ajouter des jeux d'eau comme mesure compensatoire et attrait supplémentaire du parc;
- Actualiser l'aménagement et reconfigurer les gradins de l'aire de spectacle, pour en accroître le confort, la polyvalence et l'esthétisme; inclure des aires pour personnes à mobilité réduite;
- Actualiser et bonifier le mobilier urbain : bancs, poubelles, toiles d'ombrages, tables et chaises pour l'heure du lunch;
- Évaluer l'opportunité d'ajouter un pavillon de service près des jeux d'eau;
- Bonifier le couvert végétal par l'ajout de vivaces et d'arbustes permettant de délimiter des aires de repos, notamment dans la portion sud du parc;
- Développer un concept de mise en lumière.

5.2.2. Espace polyvalent du centre sportif et du marché public

L'espace localisé en façade du centre sportif, présentement dominé par des surfaces minérales réservées à la circulation et au stationnement de véhicules, ne contribue pas à la définition d'une interface adéquate entre cet édifice et la voie publique. Ce stationnement est utilisé ponctuellement, les dimanches d'été, pour la tenue du marché aux puces : ceci démontre un besoin pour un espace polyvalent susceptible d'accueillir des activités extérieures occasionnelles dans ce secteur de la ville. Le concept de requalification du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle prévoit l'aménagement d'un stationnement sous dalle qui desservira l'ensemble des édifices sportifs et publics du secteur (centre sportif, anneau de glace couvert projeté, marché public). Dans ce contexte, il est proposé de transformer ce stationnement de surface en espace polyvalent convenant à la tenue d'évènements ponctuels, tout en permettant le stationnement.

De même, le marché public de Sainte-Foy – fort prisé par la population de l'ouest de la ville – exerce actuellement ses activités à même un stationnement voisin du parc Roland-Beaudin, sous un abri temporaire. La popularité de cet équipement justifie de le doter d'installations qui permettraient de prolonger sensiblement sa période d'exploitation, sans toutefois entrer en concurrence avec le Marché du Vieux-Port qui constitue la structure principale en cette matière. Le PPU propose ainsi de déplacer le marché public à même le stationnement du centre sportif, face au parc Roland-Beaudin, et de bonifier ses installations. Ce déplacement permet de dégager des terrains à fort potentiel de développement.

Objectifs spécifiques

- Déplacer le marché public à côté du centre sportif et revoir l'aménagement du stationnement en façade;
- Mieux structurer les espaces publics du secteur en intervenant sur l'aire de stationnement en façade du centre sportif.

Pistes d'intervention

- Réaménager le stationnement localisé en façade du centre sportif en place polyvalente dotée d'un traitement au sol distinctif et pouvant accueillir de multiples activités sans exclure le stationnement; intégrer des îlots de plantation en périphérie de la place polyvalente du centre sportif aux abords des voies publiques
- Doter le marché relocalisé de structures couvertes permanentes sous lesquelles les étals des producteurs maraîchers pourront être regroupés; bonifier ces structures d'un pavillon fermé de petite dimension pouvant accueillir des services et des commerces ouverts à l'année.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement de l'espace polyvalent du centre sportif et du nouveau marché public.

5.2.3. Parc de détente voisin de l'Édifice Andrée-P.-Boucher et esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin

Il apparaît opportun de créer un aménagement conducteur entre l'ensemble des espaces publics existants et projetés au sein du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle, notamment dans l'axe nord-sud. Un tel aménagement pourrait non seulement agir comme fil conducteur, mais aussi de lien fort dédié aux piétons et aux cyclistes.

Par ailleurs, les terrains compris entre l'école secondaire De Rochebelle et l'Édifice Andrée-P.-Boucher sont voués à un redéveloppement à des fins résidentielles lorsque les terrains sportifs de la commission scolaire seront relocalisés et consolidés dans le secteur du centre sportif. Cependant, il importe d'assurer une transition entre ce futur ensemble résidentiel et les établissements publics voisins de la route de l'Église (bureau d'arrondissement et nouvelle bibliothèque Monique-Corriveau). En outre, cette portion du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle ne présente pas d'espace public de détente susceptible de profiter tant aux résidants actuels et futurs du secteur qu'aux travailleurs. Qui plus est, elle est localisée à quelques pas seulement d'une forte concentration d'emplois du secteur régional Laurier, compris entre la route de l'Église et l'autoroute Henri-IV, qui ne dispose d'aucun espace de détente dédié à ces usagers. Un espace public localisé à cet endroit constituerait l'aboutissement du réseau d'espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle.

Objectifs spécifiques

- Aménager un espace vert destiné aux résidants actuels et futurs ainsi qu'aux travailleurs du secteur et de la portion ouest du pôle régional Laurier.
- Créer un aménagement linéaire reliant l'ensemble des espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle.

Pistes d'intervention

- Concevoir un parc public voué à la détente composé de sentiers de marche, de zones de plantation généreuses, possiblement d'un plan d'eau et d'aires de repos gazonnées agrémentées de bancs et de tables pour l'heure de lunch;
- Penser cet espace comme un lieu de transition entre l'habitation projetée à l'est de l'école secondaire de Rochebelle et les établissements municipaux de la route de l'Église;
    - Multiplier les liens entre le campus scolaire de Rochebelle, ce parc et la route de l'Église; sécuriser la traversée du boulevard Hochelaga vers ce parc pour les travailleurs désirant le fréquenter;
    - Faire de ce parc l'aboutissement du réseau d'espaces publics du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle;
- Créer des ouvertures dans le muret entourant le jardin du bureau d'arrondissement de façon à en permettre un accès élargi, sans toutefois dénaturer son concept d'origine; prévoir des liens entre ce jardin et le nouveau parc;
- Aménager une esplanade en rive est de la nouvelle rue nord-sud qui desservira le secteur de l'Église/De Rochebelle :
    - En faire un lieu appropriable doté de mobilier urbain approprié et prévoir une plantation généreuse;
    - Intégrer un élément conceptuel – par exemple un canal d'eau – formant un fil conducteur dans son aménagement et celui des différents espaces publics reliés par cette esplanade
    - En faire le lieu de passage privilégié des cheminements piétonniers et cyclables nord-sud au sein du quadrilatère.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement du parc de détente et pour l'esplanade Rochebelle/Roland-Beaudin.

5.2.4. Parc et boisé Saint-Denys, axe Joli-Bois/Jean-Lelarge et placette Laurier Québec

Situé au cœur du secteur résidentiel Saint-Denys, le parc du même nom regroupe divers équipements sportifs et récréatifs concentrés en son centre, soit quatre courts de tennis, une piscine extérieure, un terrain de soccer, des jeux pour enfants et un bâtiment de service. Un boisé, concentré dans sa portion sud, occupe près du tiers de sa superficie. Le ministère de la Défense nationale possède aussi un terrain boisé à l'est de la rue du Joli-Bois. Constituant le prolongement naturel de la lisière boisée du parc Saint-Denys et présentant une valeur d'intérêt, ce boisé est traversé par quelques sentiers spontanés.

Bien qu'il constitue un actif pour celui-ci, le parc Saint-Denys n'est pas véritablement intégré à son quartier. Borné à l'ouest par une partie de la propriété du ministère de la Défense nationale, au nord par diverses propriétés privées et à l'est par le centre psychopédagogique de Québec, seule sa limite sud longe une voie publique – la rue de la Picardie –, mais ses installations n'en sont pas davantage visibles en raison du couvert boisé. Cet espace public demeure imperceptible à partir des artères entourant le secteur résidentiel Saint-Denys et aucun lien direct n'incite les passants, les visiteurs et les travailleurs du pôle régional Laurier à le fréquenter. En effet, la rue Jean-Lelarge qui croise le boulevard Hochelaga ne se prolonge pas jusqu'à la rue de la Picardie au nord et la propriété du ministère de la Défense nationale, par son occupation actuelle, constitue un obstacle aux cheminements piétonniers.

Le ministère de la Défense nationale prévoyant se départir de la majeure partie de sa propriété située au nord du boulevard Hochelaga, la Ville voit une occasion de consolider le parc Saint-Denys en y greffant les portions de terrains non propices au développement et de repenser les liens entre le boulevard Hochelaga et le parc. La création d'un lien direct entre le boulevard Hochelaga et le parc Saint-Denys permettrait d'élargir sa fréquentation de façon à en faire profiter un plus grand nombre de personnes. Ce lien piétonnier aurait avantage à se prolonger jusqu'au centre commercial Laurier Québec afin de favoriser les déplacements à pied des clients en provenance du secteur Saint-Denys. Un tel espace pourrait aussi prendre la forme d'une placette propice à la détente, dont les clients et les travailleurs profiteraient.

Objectifs spécifiques

- Consolider, réorganiser et améliorer l'encadrement, la visibilité et l'accès au parc Saint-Denys;
- Préserver et valoriser la portion du boisé du ministère de la Défense nationale présentant un intérêt;
- Créer un lien piétonnier entre le parc Saint-Denys et l'accès au magasin Sears du centre commercial Laurier Québec; doter ce dernier d'un espace appropriable par sa clientèle et ses travailleurs;

Pistes d'intervention

- Greffer le site du local communautaire du ministère de la Défense nationale au parc Saint-Denys; considérer la possibilité d'y relocaliser certains équipements du parc pour en accroître la visibilité et la protection naturelle dans le cas des jeux pour enfants, tout en libérant des espaces dégagés propices aux activités spontanées;
- Récupérer les terrains boisés du ministère de la Défense nationale à des fins publiques et de conservation naturelle; valoriser ce boisé par un nettoyage, l'aménagement éventuel de sentiers légers et l'application de mesures pour éviter l'empiétement par les riverains;
- Dans le cadre du redéveloppement de la propriété du ministère de la Défense nationale, prolonger la rue du Joli-Bois jusqu'au boulevard Hochelaga, dans l'axe approximatif de la rue Jean-Lelarge. Border cet axe de trottoirs et de plantations généreuses de façon à former un lien piétonnier convivial vers le parc Saint-Denys;
- Aménager un lien piétonnier convivial entre l'entrée du magasin Sears Laurier Québec et le boulevard Hochelaga dans l'axe de la rue Jean-Lelarge, à même le stationnement;
    - En concertation avec Laurier Québec, considérer la possibilité d'aménager ce lien sous forme de placette linéaire propice à la détente, que l'on pourrait agrémentée de bancs, de bassins d'eau et de plantations.

Action

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour le parc et le boisé Saint-Denys, l'axe Jean-Lelarge et la placette Laurier Québec

5.2.5. Esplanade du Savoir (Saint-Denys) et jardin Van den Hende

Comme présenté à la sous-section 4.4.5, la Ville entend favoriser le développement des terrains vacants ou utilisés à des fins d'expérimentation agricole que possède l'Université Laval à l'ouest de l'axe Robert-Bourassa. La portion ouest du site est vouée à un développement résidentiel tandis que la portion comprise entre la propriété des Sœurs-du-Bon-Pasteur et l'axe Robert-Bourassa est destinée à être occupée par des établissements de recherche. Conformément aux orientations et aux objectifs spécifiques d'aménagement énoncés pour ce secteur, la Ville propose d'assurer une transition entre ces vocations différentes, celle-ci pouvant prendre la forme d'un espace public. Ce dernier aurait aussi pour avantage d'offrir un lieu de détente aux futurs résidants et aux chercheurs du secteur.

Cette proposition d'aménagement demeure conditionnelle à la poursuite des échanges et d'une concertation à venir avec l'administration universitaire. Voici néanmoins les objectifs spécifiques et les pistes d'intervention ciblés par la Ville pour cet espace.

Objectifs spécifiques

- Aménager un espace public à la jonction du secteur résidentiel Saint-Denys et du secteur de recherche Robert-Bourassa afin d'assurer une transition et une certaine séparation entre ces deux zones d'activités différentes.
- Faire de cet espace public un lieu de convergence et de détente pour les résidants et les travailleurs futurs du secteur.

Pistes d'interventions

- Privilégier l'aménagement d'un espace public linéaire sous forme d'esplanade verte :
    - Localiser l'esplanade en bordure immédiate des pavillons de recherche, en rive est de la rue nord-sud projetée entre le chemin des Quatre-Bourgeois et la rue Marie-Fitzbach pour desservir les terrains constructibles du secteur;
    - Penser cet espace comme un lieu de transition entre les fonctions de recherche, générant une affluence quotidienne, et les fonctions résidentielles projetées; en faire aussi un point de convergence et de rencontre;
    - Faire de cette esplanade un cheminement linéaire naturel vers le Jardin Van den Hende en provenance nord, par l'aménagement de parcours piétonniers dirigés vers celui-ci; en faire un nouveau point d'accès;
- Développer un concept d'aménagement inspiré des vocations actuelles du secteur; en raison de sa longueur, considérer la possibilité de scinder cette esplanade en plusieurs séquences d'aménagement distinctes, mais complémentaires;
    - Considérer la possibilité d'évoquer l'utilisation des terrains, au cours des dernières décennies, comme lieu d'expérimentation agricole; par exemple, certains séquences pourraient pendre la forme de jardins collectifs;
    - Considérer la possibilité d'inclure des aménagements horticoles à l'approche du jardin-Van den Hende, ceux-ci agissant comme vitrine publique;
    - Doter certaines séquences d'un aménagement plus aéré afin d'offrir des espaces propices aux activités spontanées ou simplement à la détente.

Action

- Poursuivre les échanges avec l'Université Laval pour déterminer les modalités d'aménagement de l'esplanade du Savoir;
- Collaborer avec l'Université Laval à l'élaboration d'un concept détaillé d'aménagement pour l'esplanade du Savoir (Saint-Denys) et la mise en valeur du jardin Van den Hende.

5.3. La signature visuelle, le mobilier urbain, l'éclairage et l'art urbain

Développé à partir des années 50, le plateau centre de Sainte-Foy se positionne comme un secteur où l'expression d'une ville dynamique et moderne pourrait être communiquée au moyen d'aménagements distinctifs et d'une architecture exemplaire et novatrice. De plus, la proximité du campus de l'Université Laval offre l'occasion d'intégrer dans cette thématique un volet relié au savoir, par la transmission des connaissances au grand public au moyen d'œuvres d'art, de mobilier et d'aménagements urbains. En planifiant le développement du secteur selon les principes de développement durable, la Ville souhaite marquer l'époque actuelle d'un patrimoine contemporain de qualité à léguer aux générations futures.

Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont les suivantes :

Objectifs spécifiques :

- Doter le secteur d'une image à la hauteur de son importance régionale et son rôle d'accueil à la capitale exprimant les thèmes de la modernité et du savoir.
- Développer une approche permettant la création d'espaces publics représentatifs d'un réel centre urbain.

Pistes d'intervention

- Réaménager les axes majeurs (Laurier, Hochelaga, de l'Église, Robert-Bourassa, des Hôtels) de manière à donner au secteur une unité, et ce, en lien avec les autres projets d'aménagement en cours (par exemple, le Schéma directeur pour l'entrée de la capitale nationale, la mobilité durable, le parcours d'accueil, etc.).
- Créer une séquence visuelle d'éléments signalétiques (œuvres d'art, éclairage, places publiques, etc.) tout au long des axes majeurs à partir des entrées principales au secteur.
- Développer un mobilier urbain avec une signature propre.
- Positionner l'art public dans le secteur en l'inscrivant au cœur des plans d'aménagement.
- Favoriser l'implantation d'œuvres contemporaines, ambitieuses et pérennes qui intègrent des technologies de pointe dans le domaine des arts et de la culture.
- Favoriser une approche de travail en équipe multidisciplinaire regroupant architectes, architectes paysagistes, urbanistes, ingénieurs, designers, artistes, concepteurs d'éclairages, etc.

Action

- Doter le PPU du plateau centre de Sainte-Foy d'un plan directeur d'identification et de signature visuelle

5.4. Les projets structurants autres que municipaux

5.4.1. Schéma directeur de l'entrée de la capitale

Le ministère des Transports, en collaboration avec la Ville de Québec et la Commission de la capitale nationale, a entrepris une réflexion majeure sur le secteur de l'entrée à la capitale incluant la tête des ponts, le secteur de l'avenue des Hôtels, le boulevard Laurier jusqu'à l'avenue des Gouverneurs et une partie des axes des autoroutes Henri-IV et Duplessis. Elle a, à cette fin, mandaté un consultant pour l'élaboration d'un schéma directeur de réaménagement, en se basant sur les enjeux de mobilité durable qui s'appuient sur une vision à long terme prenant en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, paysagères, sociales, économiques et d'aménagement du territoire.

Le MTQ et ses partenaires souhaitent, par ce schéma directeur, obtenir une vision d'ensemble à long terme pour l'entrée de la capitale, laquelle donnera une signature au secteur et témoignera du statut particulier de la ville de Québec. Elle doit concourir à améliorer l'image des portes d'entrée et des voies d'accès à la capitale nationale et implanter un parcours d'accueil. À cette fin, le schéma doit proposer une approche intégrée de l'aménagement urbain et des transports, où, en plus de l'aspect de mobilité durable, les aspects économiques, sociaux, architecturaux, urbanistiques, paysagers et environnementaux sont pris en compte. Enfin, cette vision d'avenir devra s'inscrire dans un contexte de développement durable, en visant l'atteinte d'un équilibre entre les aspects environnementaux, sociaux et économiques.

Les objectifs spécifiques poursuivis par cette démarche et les règles d'interventions sous-jacentes sont ici énumérés :

Objectifs spécifiques

- Définir une vision commune d'aménagement, conforme aux orientations du Plan de mobilité durable, du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) et du programme particulier d'urbanisme (PPU) du plateau centre de Sainte-Foy et qui soutient le développement économique ainsi que la consolidation et la mise en valeur du cadre bâti;

- Marquer le paysage du territoire d'étude afin de lui donner une image digne de son rôle d'entrée à la capitale et intégrer les intentions et les principes d'aménagement du parcours d'accueil projeté par la CCNQ;
- Assurer la fonction de transit découlant de la mission du ministère des Transports du Québec et l'efficience des différents réseaux routiers;
- Améliorer l'accessibilité par tous les modes de transport et réaliser un aménagement urbain favorisant le transport en commun et le transport actif.

Pistes d'intervention

Aménagement du territoire et paysage

- Réaliser des aménagements urbains conviviaux soutenant la qualité de l'expérience urbaine ainsi que les déplacements actifs et le transport en commun;
- Favoriser l'accessibilité, la densification, une multifonctionnalité accrue, la cohabitation et l'intégration des quartiers de façon à stimuler le développement économique;
- Créer un paysage urbain de qualité et mettre en valeur le milieu et les éléments naturels et bâtis du territoire d'étude;
- Aménager des nœuds importants comme repères dans l'espace urbain afin de favoriser l'orientation des visiteurs;
- Accroître la disponibilité de sites potentiels au développement.

Développement économique

- Assurer une meilleure fluidité du transport des marchandises, des usagers du réseau routier et du transport en commun, réduisant ainsi l'impact et les coûts liés aux déplacements;
- Contribuer à freiner l'augmentation des temps de déplacement;
- Favoriser les concepts de réaménagement qui présentent le meilleur ratio coûts-bénéfices.

Transports

- Favoriser la complémentarité entre les réseaux routiers du ministère et de la Ville de Québec;
- Faciliter l'accès aux équipements régionaux (aquarium, gare ferroviaire, etc.);
- Confirmer la vocation d'artère principale du boulevard Laurier;
- Arrimer le réaménagement du boulevard Laurier, de l'avenue des Hôtels et du boulevard Hochelaga au projet de réaménagement de l'échangeur au nord des ponts (Québec et Pierre-Laporte).
- Diversifier l'offre de transport (transport actif, en commun, individuel, véhicules lourds, etc.) et favoriser l'intermodalité dans l'atteinte des objectifs du Plan de mobilité durable;
    - Accroître l'offre en matière de transport en commun; prévoir les infrastructures pour assurer le lien entre la rive-nord et la rive-sud à court et à long terme, par la mise en place d'un système de transport en site propre incluant le tramway;
    - Renforcer l'offre en transports actifs sur le pont de Québec, l'avenue des Hôtels, le boulevard Hochelaga et le boulevard Laurier;

Environnement

- Contribuer à réduire les gaz à effet de serre conformément aux objectifs gouvernementaux et municipaux;
- Prendre en considération les impacts sur la santé et la sécurité des citoyens;
- Prendre en considération les enjeux microclimatiques dans la conception des aménagements;
- Intégrer des technologies novatrices pour la gestion des eaux, de l'éclairage, du traitement des surfaces au sol, etc.

5.4.2. Le parcours d'accueil de la capitale

Imaginé par la *Commission de la capitale nationale de Québec* (CCNQ), le parcours d'accueil est un axe entre l'aéroport international Jean-Lesage et le centre-ville de Québec. Le projet, qui n'en est qu'à l'étape de la réflexion préliminaire, vise à développer une voie d'accès symbolique pour accueillir les visiteurs au cœur historique et politique de la capitale du Québec. Le parcours empruntera la voie d'accès à l'aéroport, la route de l'Aéroport et l'autoroute Duplessis, puis offrira deux options : la voie

urbaine du boulevard Laurier et la voie panoramique du boulevard Champlain et de la côte Gilmour. Il se poursuivra dans le décorum solennel de la Grande Allée et sera terminera à l'hôtel du Parlement, siège de l'Assemblée nationale.

La Ville soutient la mise en œuvre de ce parcours d'accueil qui reflète ses intentions pour le boulevard Laurier. Elle note que ce dernier constituera une étape importante dans l'itinéraire retenu. Les objectifs spécifiques poursuivis et les règles d'interventions sous-jacentes sont ici énumérés :

Objectifs spécifiques

- Améliorer l'accès au cœur de la capitale à partir de l'aéroport international Jean-Lesage et désigner un parcours d'accueil des visiteurs.
- Participer à l'image de marque de la capitale québécoise sur la scène internationale.
- Développer un sentiment de fierté des citoyens de Québec et du Québec.
- Orienter les choix et les décisions futures qui concernent le parcours d'accueil.
- Développer un cadre de référence en matière d'aménagement du parcours afin d'éclairer la transformation et la mise en valeur du parcours d'accueil.

Pistes d'intervention

- Développer des aménagements basés sur l'idée d'une galerie d'art à ciel ouvert agissant comme fil narratif et élément signal du parcours d'accueil, permettant de le reconnaître en tout temps et d'orienter efficacement les visiteurs à l'aller et au retour;
- Moduler les aménagements en fonction des différents milieux traversés;
- Intégrer des critères de performance comme l'innovation, la capacité évocatrice du savoir-faire québécois ainsi que l'intégration des principes de développement durable.
- Protéger et valoriser les éléments notables du paysage situés dans la zone d'influence et à proximité du parcours.
- Assurer une expérience automobile et piétonne (et ultimement cycliste et de transport en commun) de qualité;
- Orienter les réaménagements à venir aux abords du parcours (pistes de design) et des structures.

5.5. Les infrastructures

Dans le cadre du présent PPU, la Ville a déterminé différents axes majeurs de circulation pour lesquels un réaménagement urbain serait profitable. De son côté, le Service de l'ingénierie détient un inventaire détaillé de l'état des chaussées, des trottoirs et des infrastructures souterraines. Ces données sont utiles pour planifier les priorités d'interventions en matière de réaménagement. Par ailleurs, tout projet de réfection souterraine ou de surface portant sur l'un des axes ciblés au PPU constituera une occasion à saisir et devra nécessairement inclure une stratégie de réaménagement urbain.

5.5.1. Aqueduc, eaux usées et pluviales

État de la situation

Le guide pour l'élaboration d'un Plan d'intervention proposé par le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire (MAMROT) établit les critères de désuétudes et de priorisation qui sont à la base de l'analyse de l'état des conduites d'aqueduc et d'égouts. Les critères principaux pour évaluer la désuétude des conduites d'aqueduc sont les suivants : taux de réparation; facteur de bris; conduites hors services. Les critères principaux pour évaluer la désuétude des conduites d'égouts sont les suivants : déficiences fonctionnelles, état structural, refoulements d'égouts, routes de nettoyage.

Le secteur à desservir est alimenté par l'usine de traitement d'eau (UTE) de Sainte-Foy. Selon une évaluation sommaire, la demande en eau potable supplémentaire associée aux nouveaux développements du secteur du PPU sera relativement importante ce qui sollicitera l'ensemble des ouvrages de production et de distribution d'eau potable situés entre l'UTE et le secteur à desservir. Des investissements seront nécessaires pour consolider le réseau d'aqueduc de ce secteur, à court et à moyen terme. Par ailleurs, le territoire est constitué principalement d'un réseau d'égout unitaire où les eaux de pluie et les eaux usées sont véhiculées par une seule conduite. Le réseau d'égouts de certaines rues a été séparé, mais l'égout pluvial se jette généralement dans un réseau unitaire en aval. Il n'est pas nécessairement recommandé de séparer l'ensemble des réseaux unitaires et une étude est requise par le Service de l'ingénierie pour planifier les interventions à réaliser. Le seul réseau pluvial d'intérêt à développer serait celui du boulevard Laurier et de l'avenue des Hôtels.

Le PPU comporte des zones de développement avec plusieurs bassins versants d'égouts. Il y a neuf points de raccordement à l'intercepteur régional d'eaux usées au moyen de six ouvrages (un réservoir, un trop-plein, trois régulateurs et une chambre de raccordement). À cet égard, il y a lieu d'étudier la possibilité :

- d'unifier les conduites pluviales sous le boulevard Laurier et de favoriser l'écoulement vers l'avenue des Hôtels;
- que l'exutoire de la conduite pluviale de l'avenue des Hôtels se déverse vers l'autoroute Henri-IV, puis jusqu'au fleuve Saint-Laurent;
- que cet exutoire soit en fossé ou en conduite à partir de l'autoroute Henri-IV et de s'adapter aux projets du MTQ.

Recommandations

- La Ville doit tenir compte des contraintes liées à l'état et à la capacité actuels et futurs des réseaux d'aqueduc, d'égouts pluvial et sanitaire, de chaussées et d'utilités publiques. Elle doit planifier ses interventions et son développement en intégrant les besoins de chacune de ces disciplines;
- Considérant l'envergure du secteur à l'étude, la complexité liée au phasage des travaux et à la préparation des échéanciers, selon les contraintes de chaque réseau, constitue un enjeu important pour le développement du plateau centre de Sainte-Foy. Les délais d'intervention en matière d'ingénierie doivent être pris en compte dans les échéanciers lors de la planification d'opération d'aménagement et de développement;
- Les infrastructures des réseaux d'aqueduc, d'égouts pluvial et sanitaire, de chaussées et d'utilités publiques ne sont pas un obstacle majeur au développement de ce secteur, mais doivent faire l'objet d'une planification particulière. Les principaux travaux anticipés sont la construction du collecteur principal d'égout pluvial et les raccordements d'aqueduc.

5.5.2. Enfouissement des réseaux câblés d'utilité publique

Le plan ci-contre illustre la desserte du plateau centre de Sainte-Foy par les réseaux locaux de distribution d'électricité. Les réseaux installés en souterrain sont représentés en vert. En bleu, sont représentées les lignes de distribution aérienne implantées dans la plupart des cas en arrière-lot. Les travaux projetés devront tenir compte des infrastructures en place de façon à développer des stratégies d'intervention appropriées. Des lignes aériennes sont encore présentes au sein du pôle multifonctionnel Laurier et dans le secteur des ponts.

Considérant le rôle stratégique d'entrée à la capitale et l'envergure des projets immobiliers en cours et à venir dans ces secteurs, la présence de certaines lignes aériennes n'est plus souhaitable. Le réaménagement global du secteur des ponts, qui s'inscrit dans le cadre du Schéma directeur d'aménagement de l'entrée de la capitale en cours d'élaboration, sera l'occasion d'éliminer les lignes aériennes de distribution locale considérées indésirables dans ce secteur. Dans les secteurs stratégiques de redéveloppement, les réseaux d'utilités publiques aériens devront graduellement céder la place à des réseaux souterrains. Il faudra profiter de chaque projet de développement ou de redéveloppement ponctuel ou d'ensemble pour éliminer les lignes aériennes indésirables. Dans les secteurs stables non visés par une transformation, le maintien des lignes de distribution existantes en arrière lot sera cependant considéré acceptable.

Par son *Programme d'enfouissement des réseaux câblés sur des voies publiques*, Hydro-Québec soutient les municipalités dans leurs efforts pour embellir les quartiers résidentiels ou commerciaux de moyenne ou de forte densité en leur versant une contribution financière pour l'enfouissement de certains tronçons. Ce programme qui appuie les efforts de revitalisation des centres urbains, particulièrement le long des voies publiques, convient parfaitement au projet global de réaménagement et de mise en valeur du plateau centre de Sainte-Foy. Enfin, dans le cadre de projets immobiliers de très grande envergure, la contribution des promoteurs aux travaux d'enfouissement sera souhaitable et favorisée.

Recommandations

- Dans le contexte de la mise en valeur de l'entrée de ville et de la consolidation du développement, le retrait des lignes de distribution aériennes présentes dans le secteur de l'avenue des Hôtels, entre le chemin Saint-Louis et l'Aquarium du Québec, doit être considéré. Cette intervention est indépendante de toute autre intervention susceptible d'être recommandée par le MTQ dans le cadre du Schéma directeur de l'entrée de la capitale à l'égard des pylônes de transport d'énergie qui traversent le secteur.
- Au sein du pôle multifonctionnel régional Laurier, des lignes aériennes subsistent le long des rues Jules-Dallaire et de Soulanges. Côtoyant un nouveau complexe de 29 étages, ces lignes aériennes n'ont plus leur place et devront être enfouies lors du réaménagement des rues visées.
- Dans le secteur résidentiel Saint-Denys, les lignes aériennes qui desservent les propriétés du ministère de la Défense nationale sont vouées à disparaître lors de la requalification et du redéveloppement global de ces terrains. De même, des

lignes aériennes longent les rues Marie-Fitzbach et des Forges, sur les propriétés de l'Université Laval. Lors d'un redéveloppement, ces dernières gagneront également à être relocalisées hors rue ou enfouies.

- Dans le secteur de l'Église/De Rochebelle, des lignes aériennes desservent les propriétés de la Commission scolaire des Découvreurs. Un développement partiel à des fins résidentielles et l'aménagement d'espaces publics étant envisagés à moyen terme, il sera requis d'enfouir ces lignes.

Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains

6. Conclusion

En plus d'inclure le pôle multifonctionnel régional Laurier, les secteurs résidentiels environnants, le secteur des ponts et de l'avenue des Hôtels, le plateau centre de Sainte-Foy est traversé par plusieurs artères importantes, dont le boulevard Laurier et la route de l'Église. Deuxième pôle d'affaires et d'emplois régional localisé à l'entrée de la ville, ce vaste territoire présente un réel attrait pour la réalisation de projets immobiliers majeurs – nombreux à être soumis à la Ville – il faut noter que ceux-ci peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. Voilà pourquoi la Ville de Québec a développé une stratégie d'intervention et s'est doté d'un programme particulier d'urbanisme, pour préciser la nature des interventions qu'elle privilégie pour le développement futur du secteur et assurer sa mise en valeur. Présentant la vision d'avenir du plateau centre de Sainte-Foy, le PPU – outil de planification officiel – constitue le document de référence pour poursuivre son développement, sa consolidation et sa mise en valeur.

Le PPU contient un cadre normatif détaillé soutenant la vision d'avenir et les orientations poursuivies par la Ville pour ce secteur : ce contenu dicte la nature des modifications qui devront être apportées au Règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge dès l'entrée en vigueur du PPU. Il formule des recommandations visant à assujettir la majeure partie du plateau centre de Sainte-Foy à l'encadrement architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec. Le PPU porte aussi une attention particulière à l'ossature des déplacements, tous modes confondus et propose des stratégies de consolidation, d'aménagement et de développement pour chacun des cinq secteurs qui composent le plateau centre de Sainte-Foy. Enfin, il propose la réalisation d'interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à mettre en valeur ce pôle majeur, à lui attribuer une image de marque reflétant sa modernité et son dynamisme, à bonifier la qualité des espaces publics et à améliorer la qualité de vie des citoyens. C'est ainsi que sont présentées des hypothèses de réaménagement des artères du secteur ainsi que des propositions de mise en valeur des parcs existants ou la création d'espaces publics.

La Ville de Québec est d'avis que l'encadrement offert par ce programme particulier d'urbanisme et les modifications qui seront apportées à la réglementation municipale permettront la réalisation d'un développement cohérent favorisant une consolidation globale du plateau centre de Sainte-Foy, sa valorisation et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera évalué en fonction des orientations et des principes d'interventions véhiculés par le programme particulier d'urbanisme en ce qui a trait aux gabarits, aux usages, à l'aménagement, à l'architecture et au paysage.

Les initiatives municipales sont essentielles à la mise en œuvre de la vision d'avenir de la Ville de Québec pour le plateau centre de Sainte-Foy. Cependant, la contribution du secteur privé est incontournable à l'atteinte des objectifs ciblés en matière de consolidation, de mise en valeur et d'embellissement. C'est pourquoi la Ville invite les propriétaires, les promoteurs ou les professionnels de l'aménagement à soutenir ses efforts en visant la réalisation d'interventions exemplaires et de grande qualité lorsqu'ils conçoivent un projet d'insertion, d'agrandissement, de développement ou de requalification, incluant l'aménagement global de la propriété visée.

Annexes du PPU

Figure 1 : photographie aérienne, ponts et échangeurs



Figure 2: photographie aérienne, secteur régional Laurier



Figure 3 : Évolution du territoire, période 1640-1845



Figure 4 : Évolution du territoire, période 1875-1945



Figure 5: Évolution du territoire, période 1945-1950

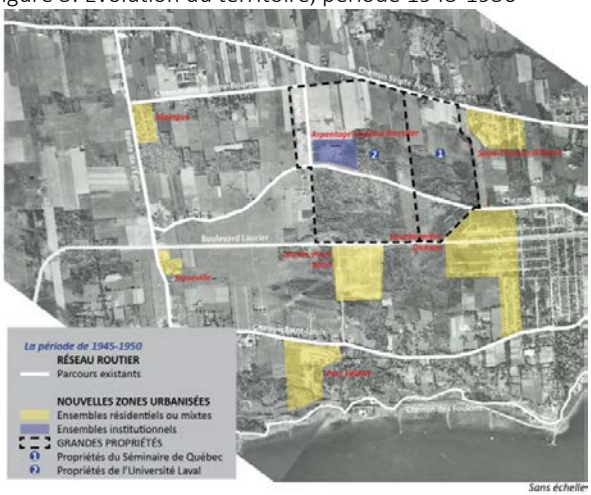


Figure 6 : Évolution du territoire, période 1950-1965

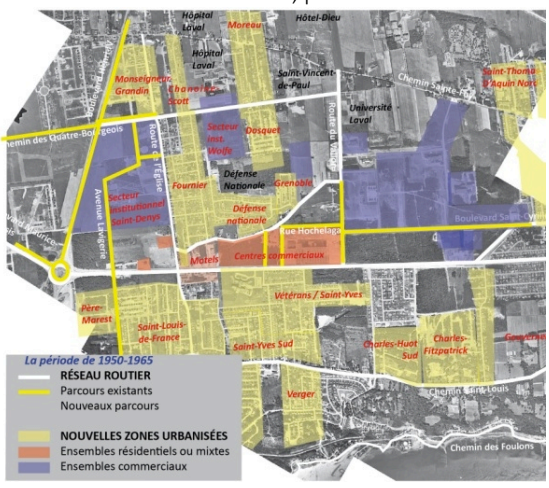


Figure 7 : Schéma particulier d'aménagement du centre-ville de Sainte-Foy, Lahaye et Ouellet, 1975

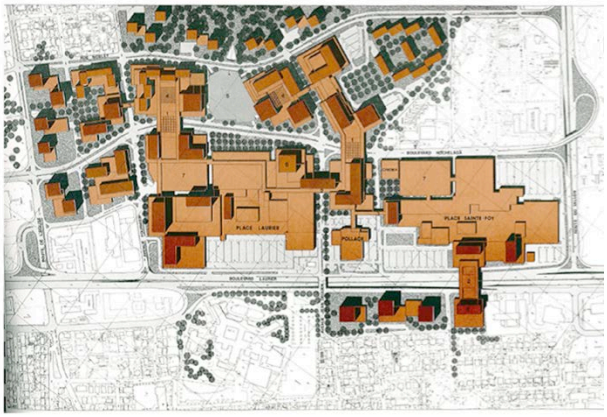


Figure 8 : Plan intégré de requalification du secteur Saint-Denys, Groupe de recherche en architecture de l'Université Laval, 1998



Figure 9 : Concept pour la requalification du corridor urbain du boulevard Laurier, 2001



Figure 10 : PDAD, Arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, 2005

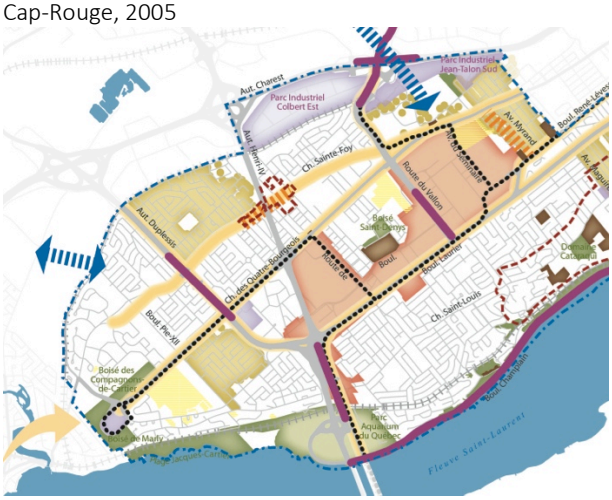


Figure 11 : Parcours d'accueil à la Capitale, CCNQ

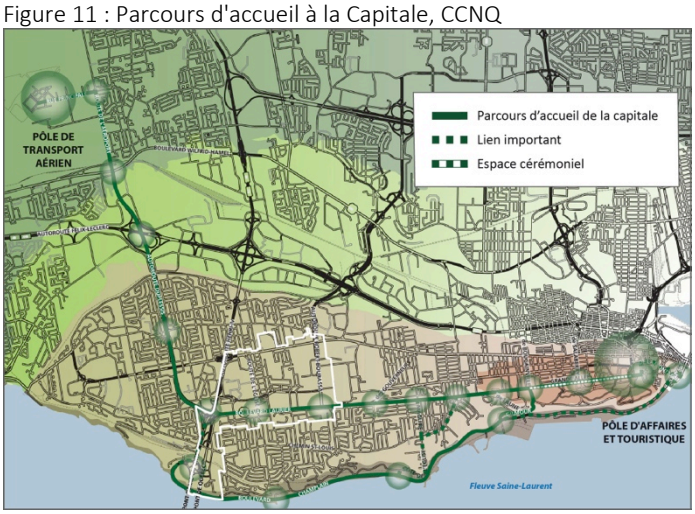


Figure 12 : Plan des grands propriétaires fonciers

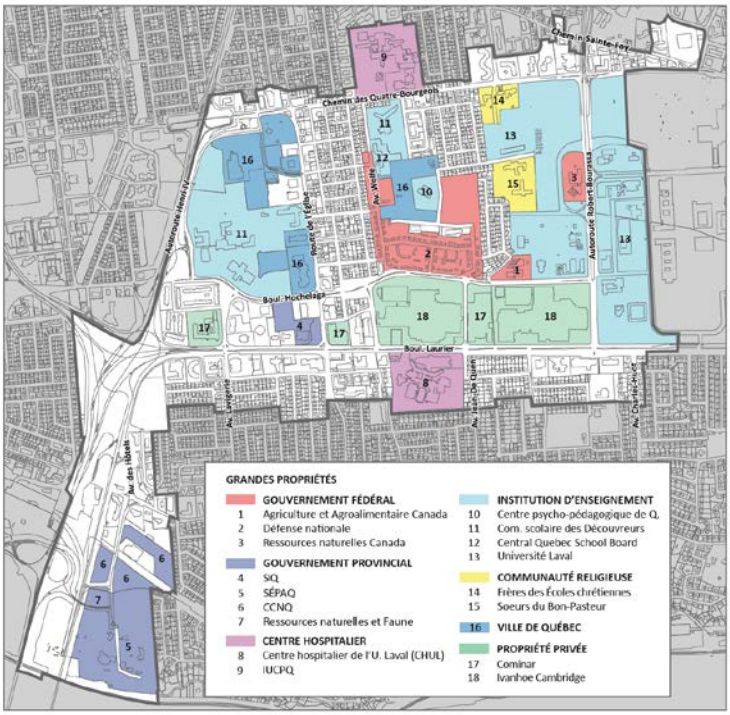


Figure 13 : Plan de l'utilisation du sol

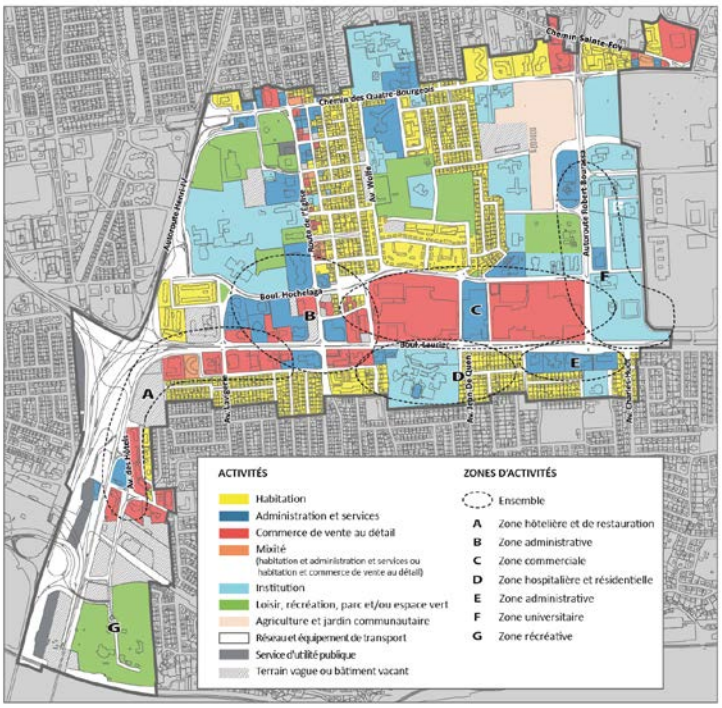


Figure 14 : Plan des concentrations institutionnelles et communautaires

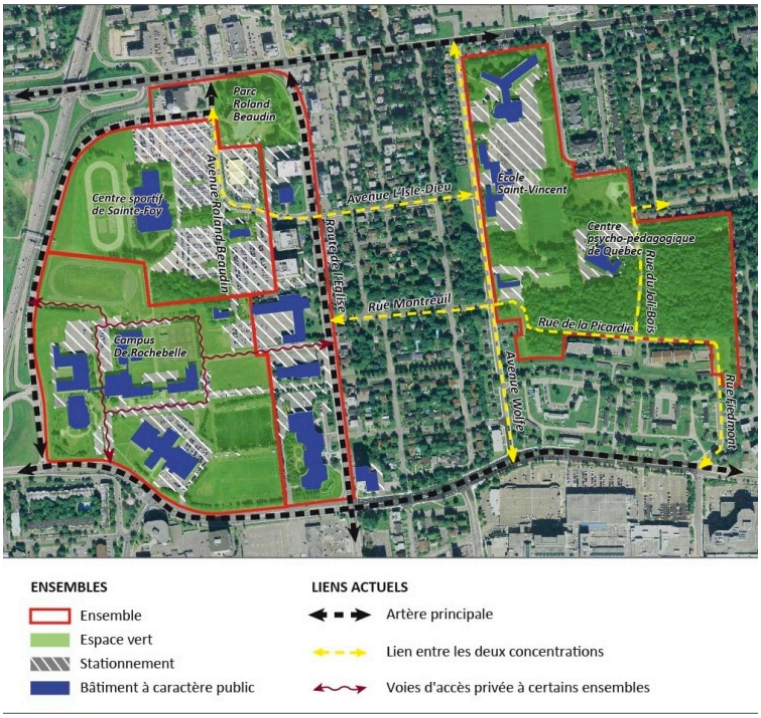


Figure 15 : Plan des concentrations d'activités hôtelières, administratives et commerciales

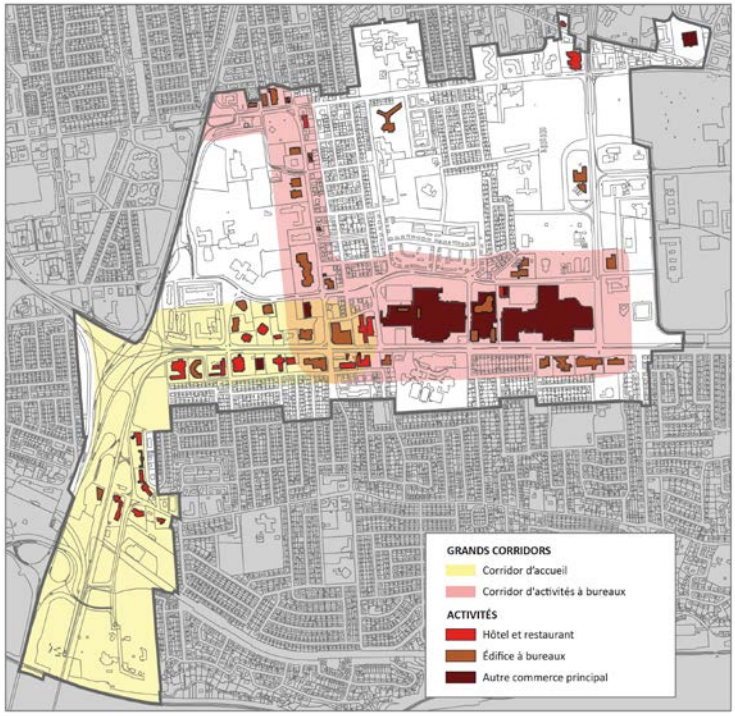


Figure 16 : Plan des activités liées au Savoir et aux technologies

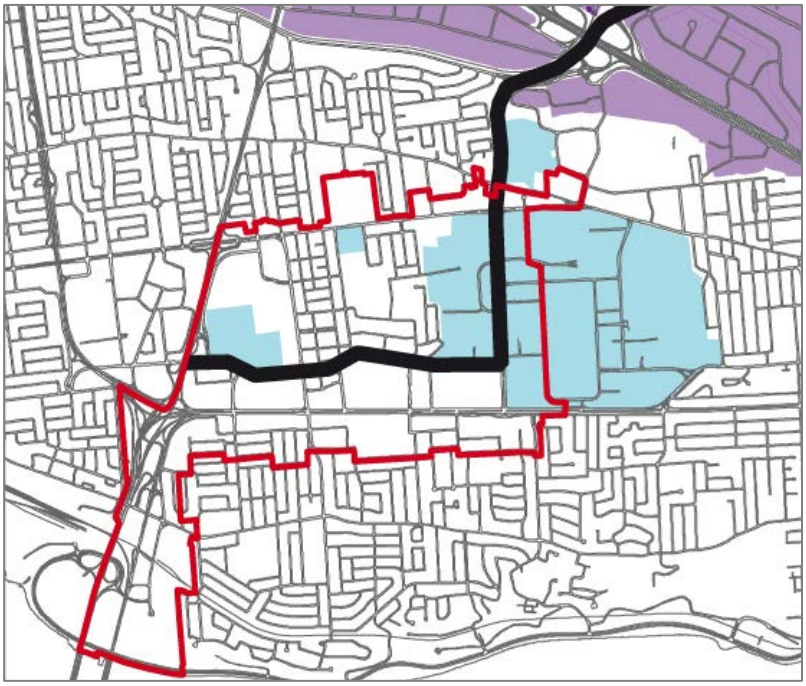


Figure 17 : Plan de la hauteur des bâtiments actuels

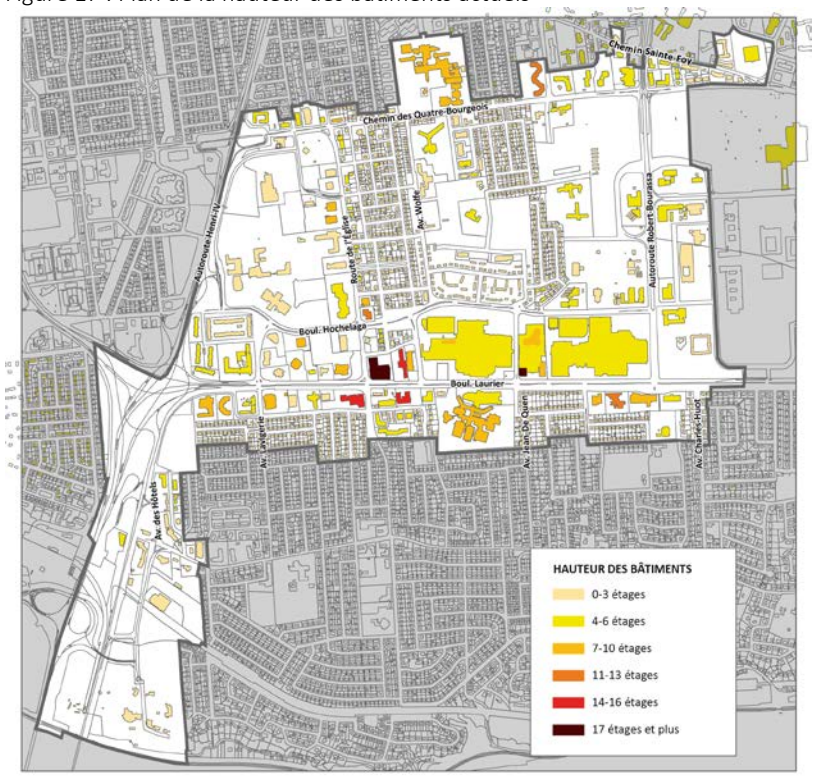


Figure 18 : Plan de la répartition des activités résidentielles et de leur intensité

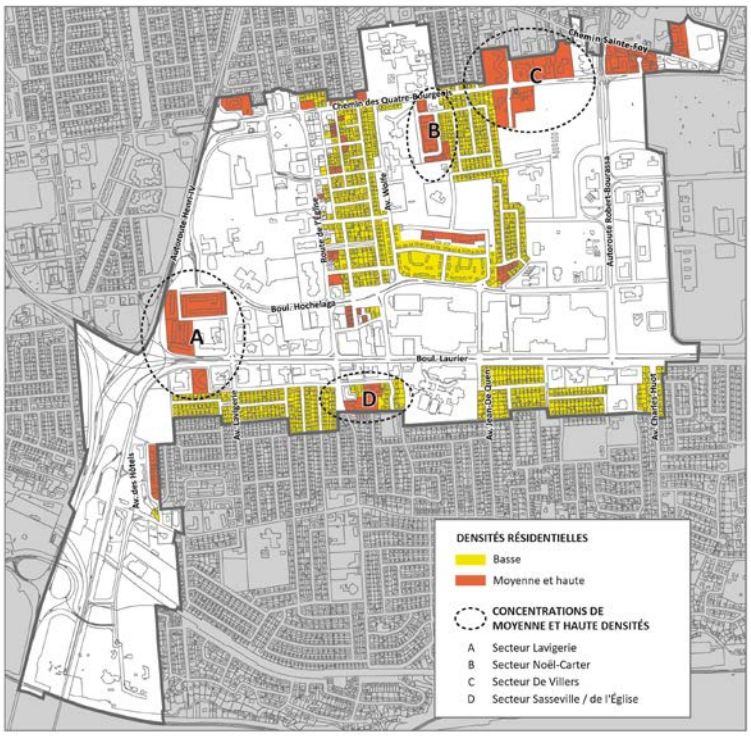


Figure 19 : Corridors de consolidation et transition des densités

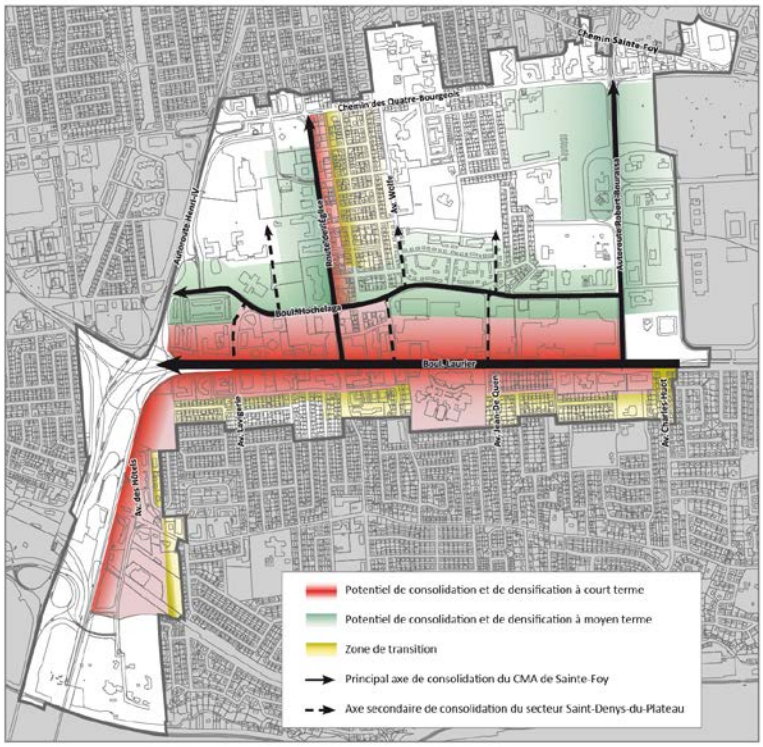


Figure 20 : Plan des espaces sous-développés en support à la consolidation

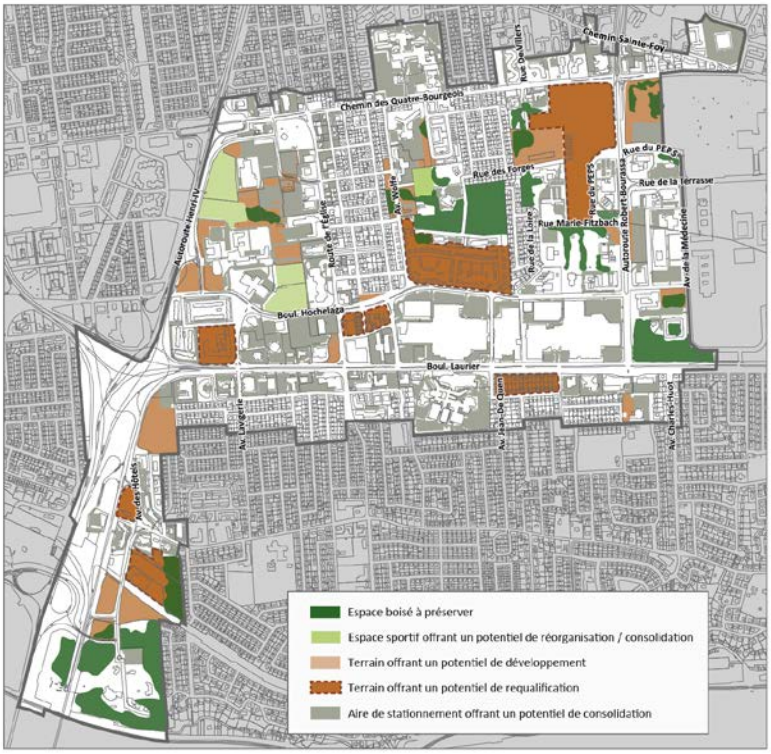


Figure 21 : Plan de la hiérarchie du réseau routier

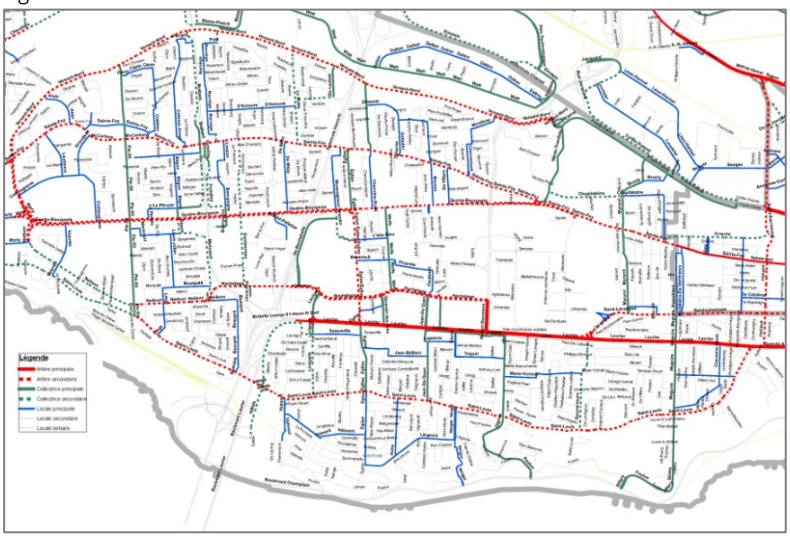


Figure 22 : Plan des nouveaux liens potentiels

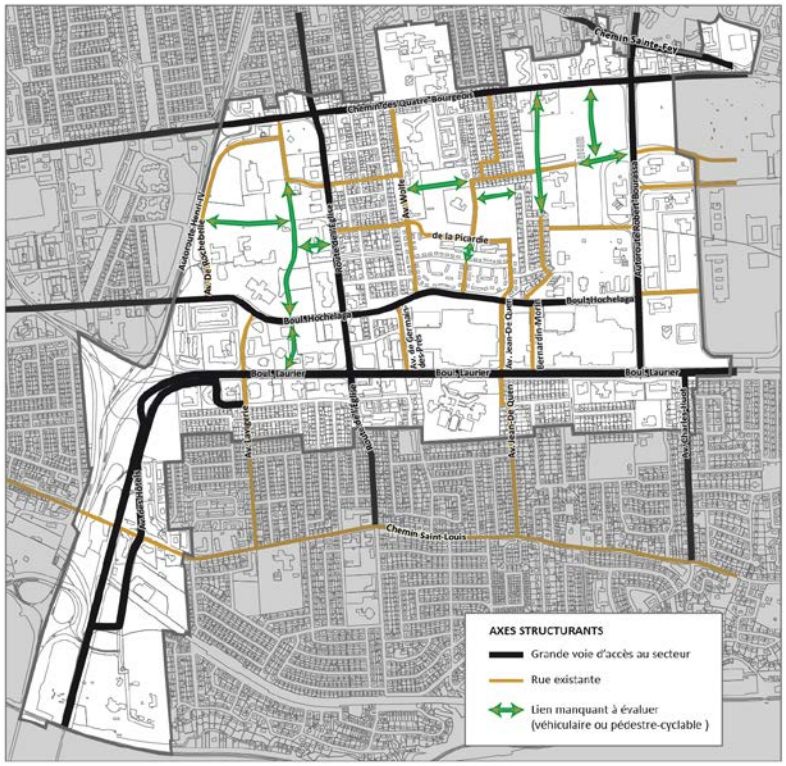


Figure 23 : Plan des parcours automobiles complémentaires au boulevard Laurier

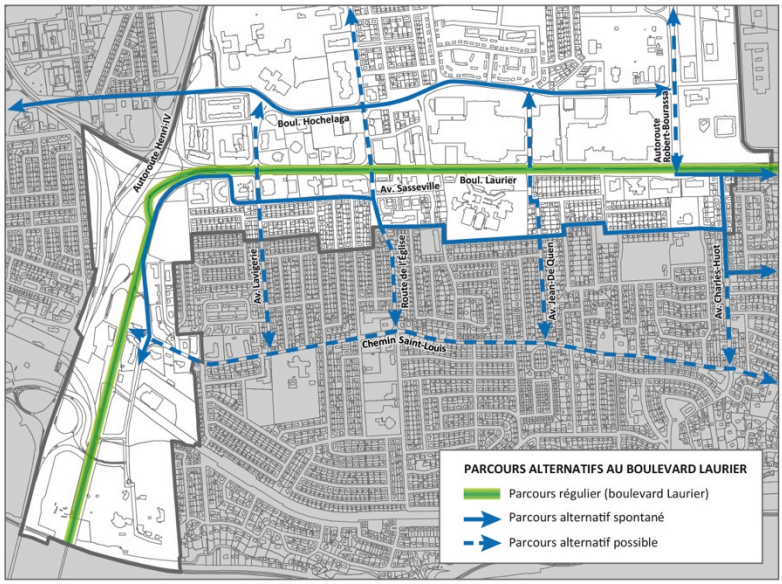


Figure 24 : Desserte actuelle en transport collectif

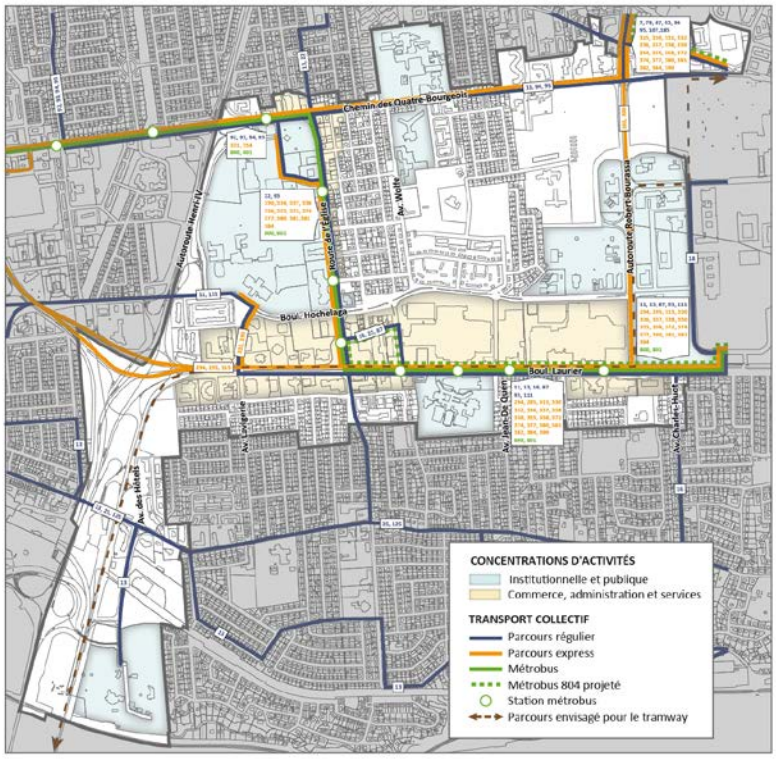


Figure 25 : Réseau cyclable actuel

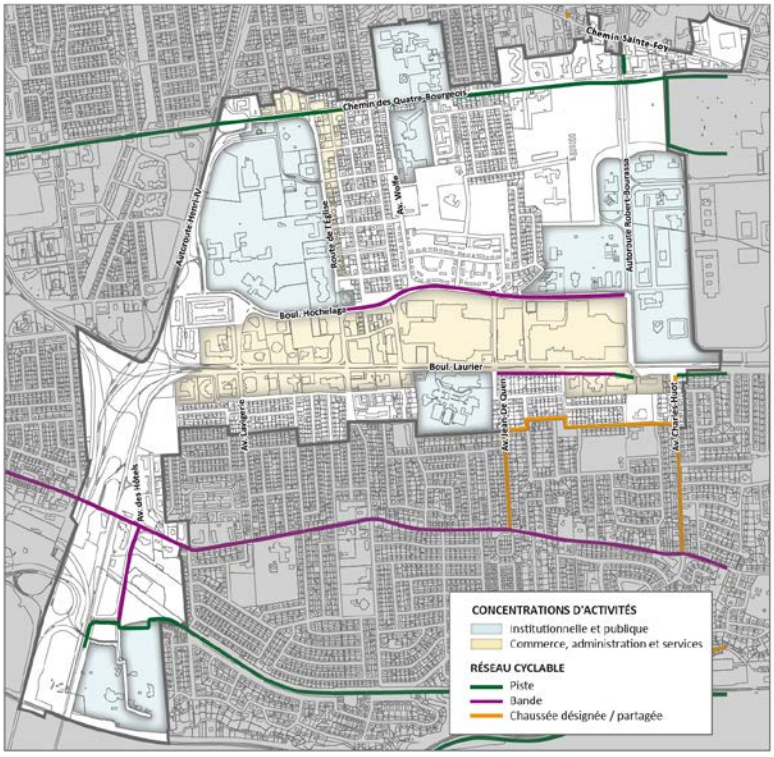


Figure 26 : Parcours piétonniers formels et informels actuels

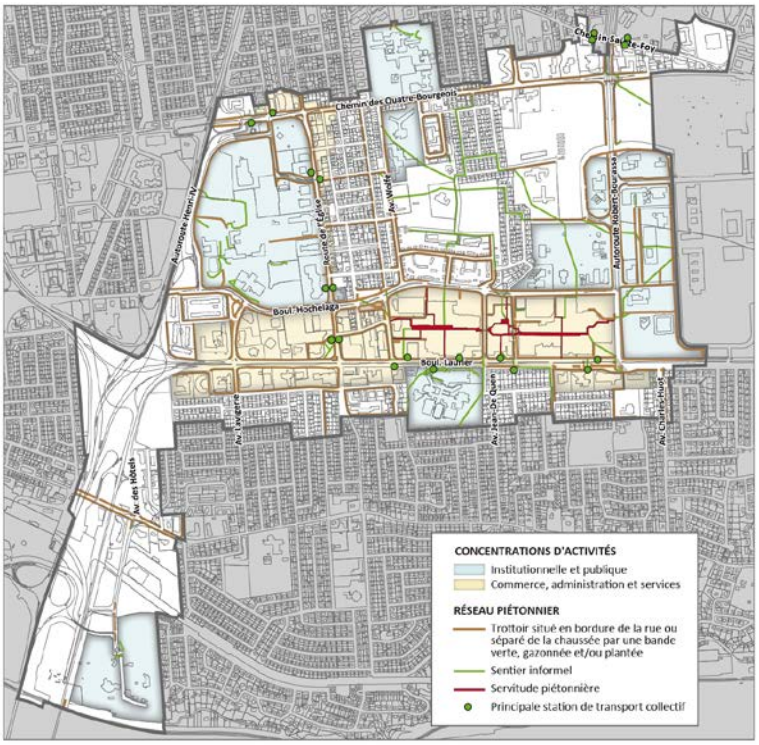


Figure 27 : Plan de la répartition des espaces boisés et plantés actuels

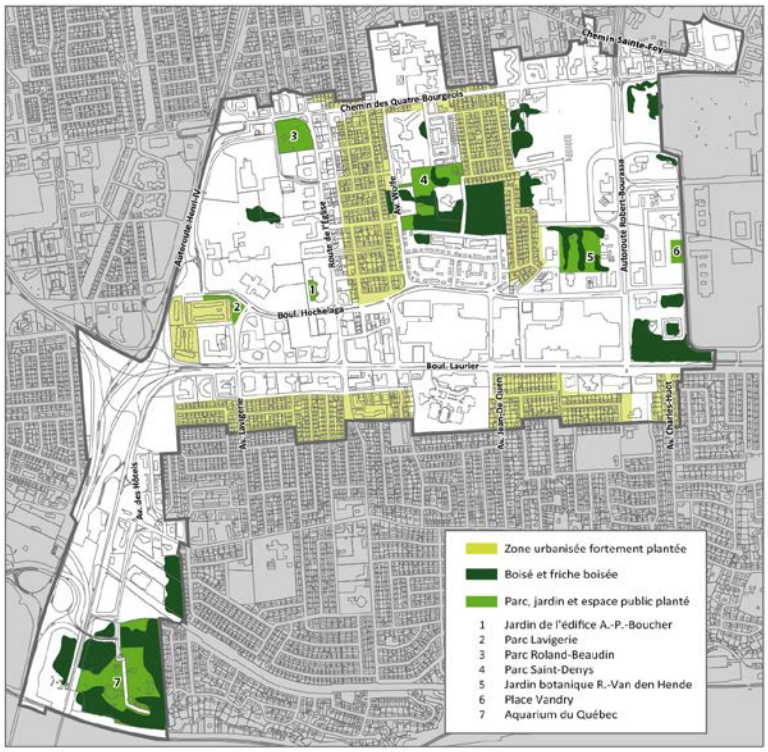


Figure 28 : Carte du territoire d'application du PPU

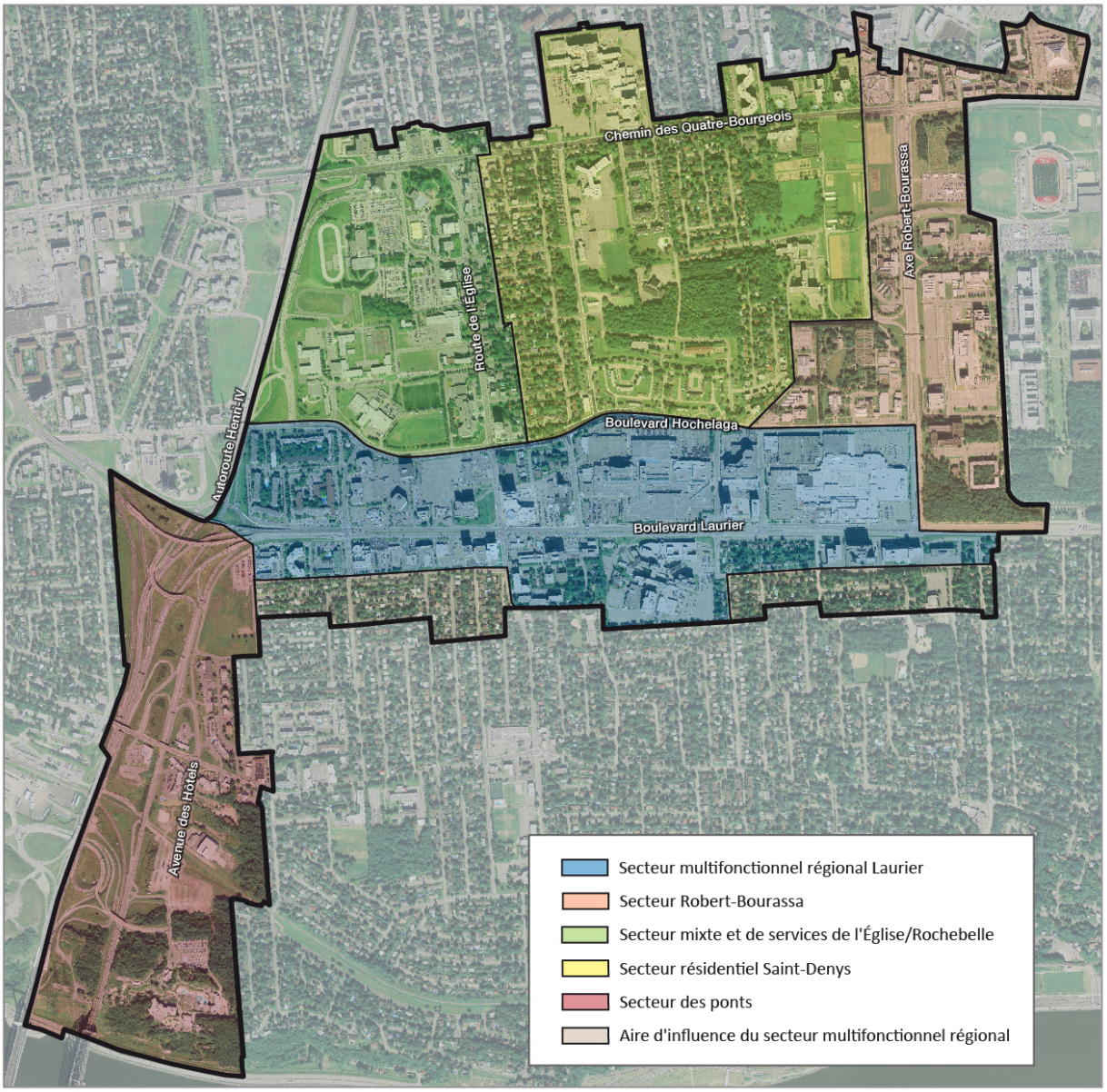


Figure 29 : Carte des affectations détaillées du sol

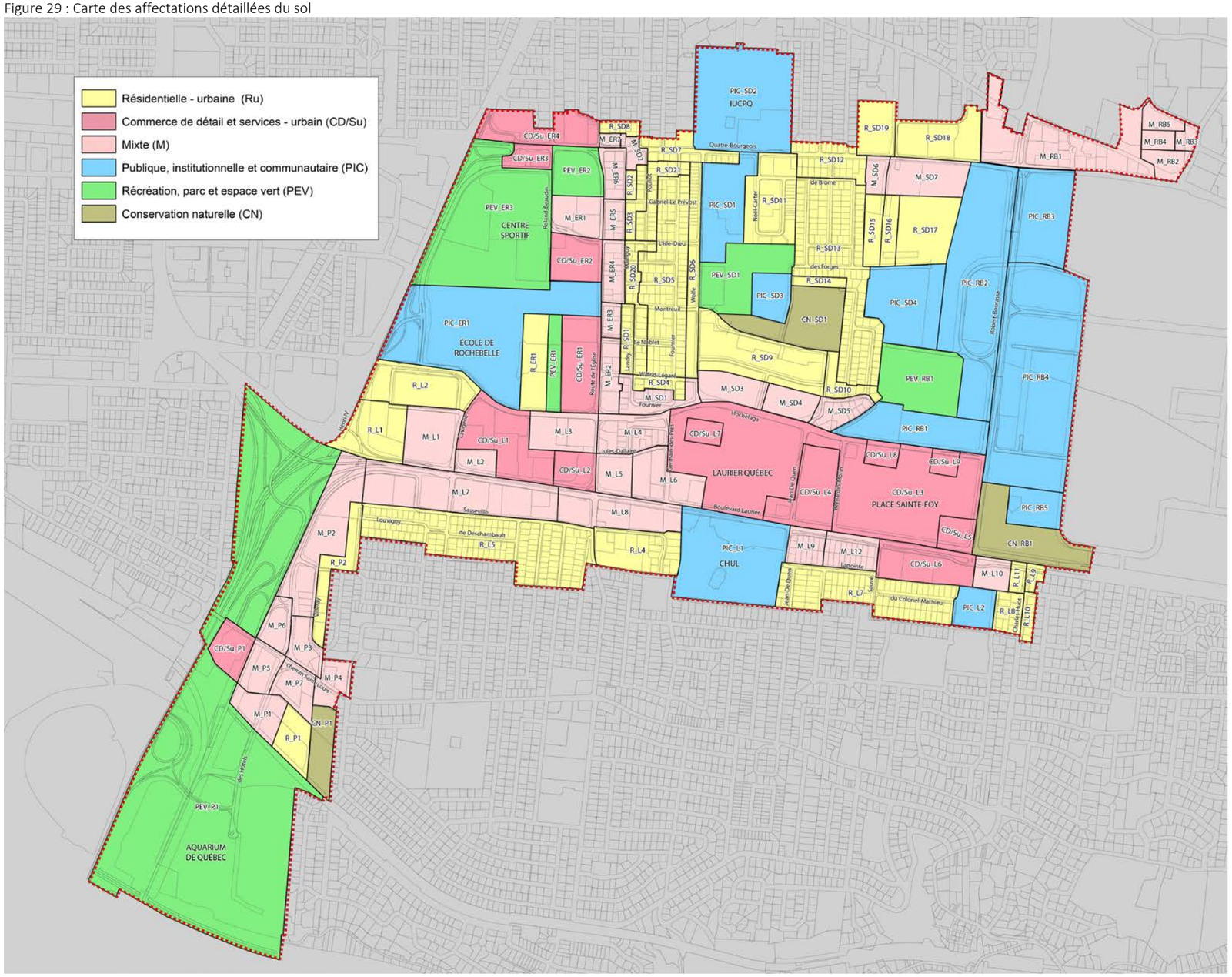


Figure 30: Carte des hauteurs maximales prescrites, en mètres

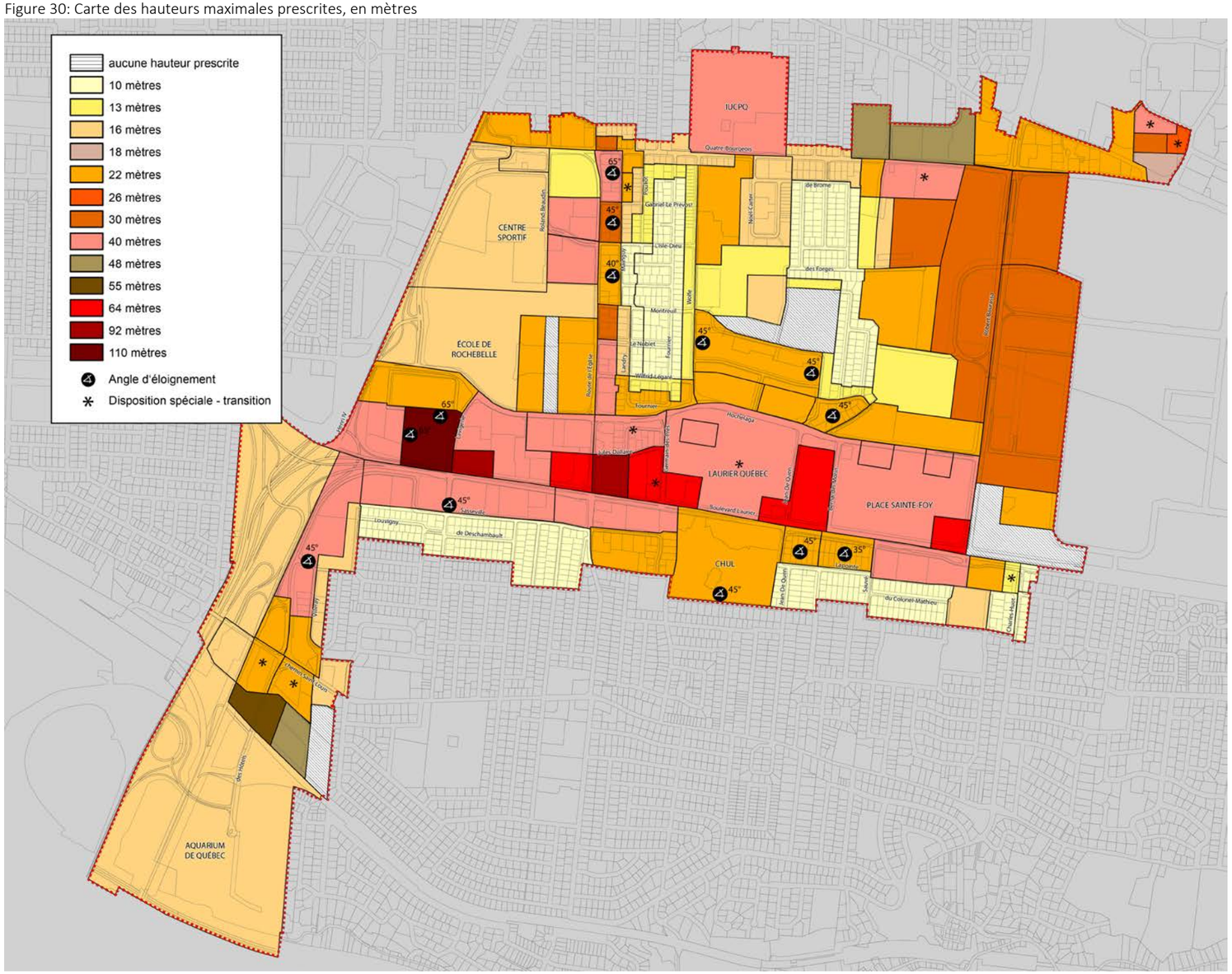


Figure 31 : Carte du territoire d'application de la Commission d'urbanisme

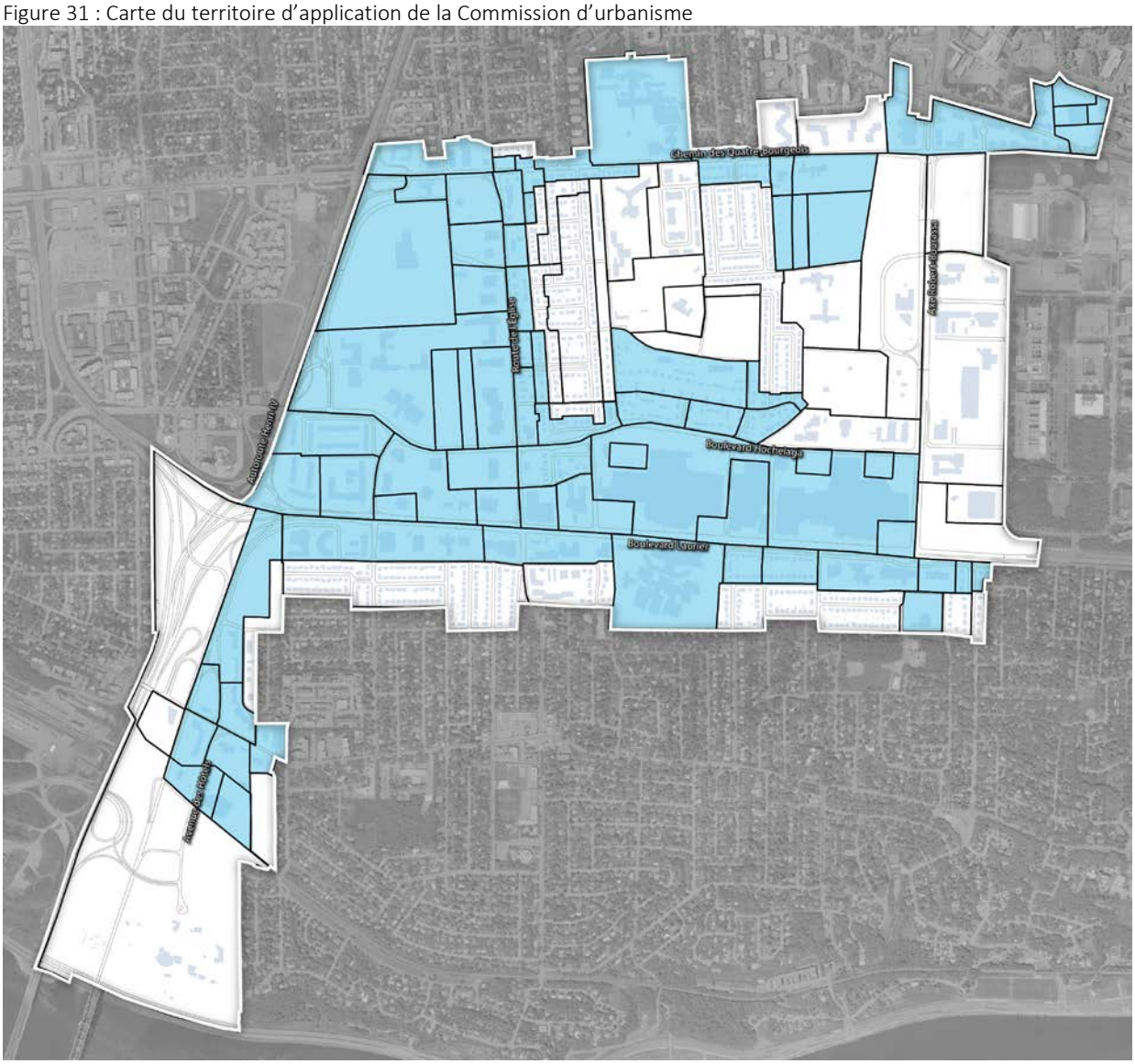


Figure 32 : Carte des principales interventions routières projetées

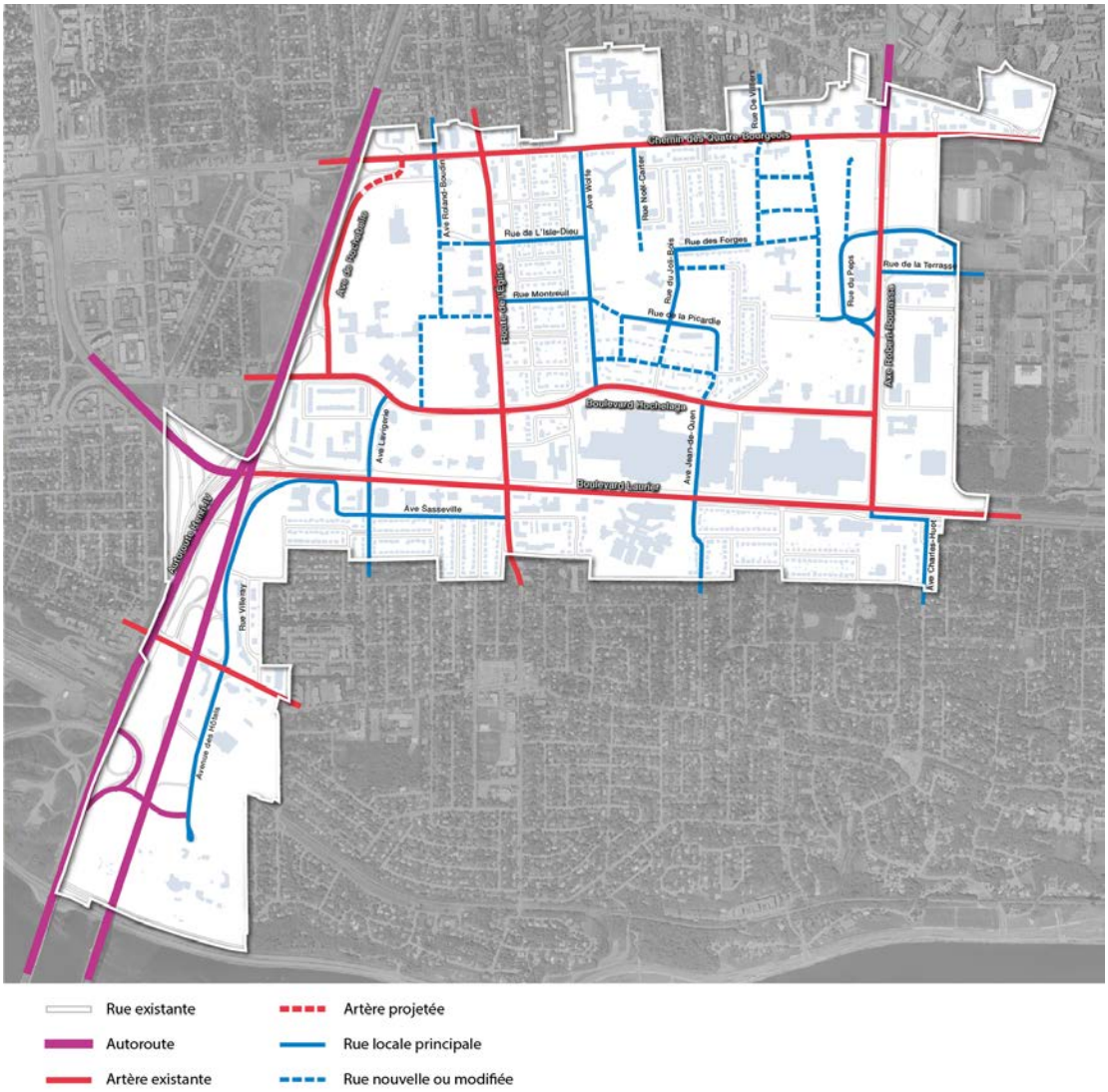


Figure 33 : Carte des déplacements piétonniers

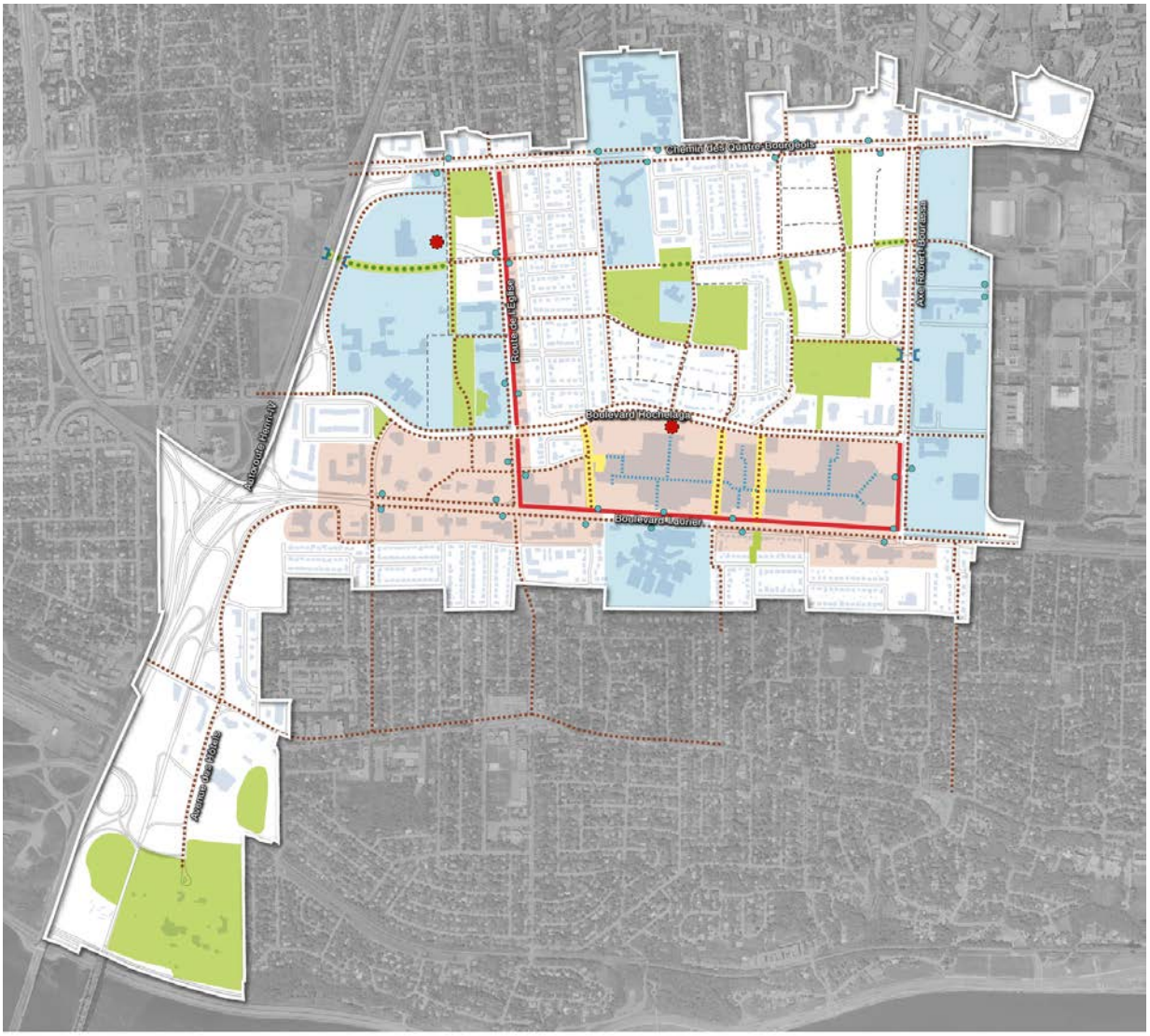


Figure 34 : Carte des déplacements cyclables

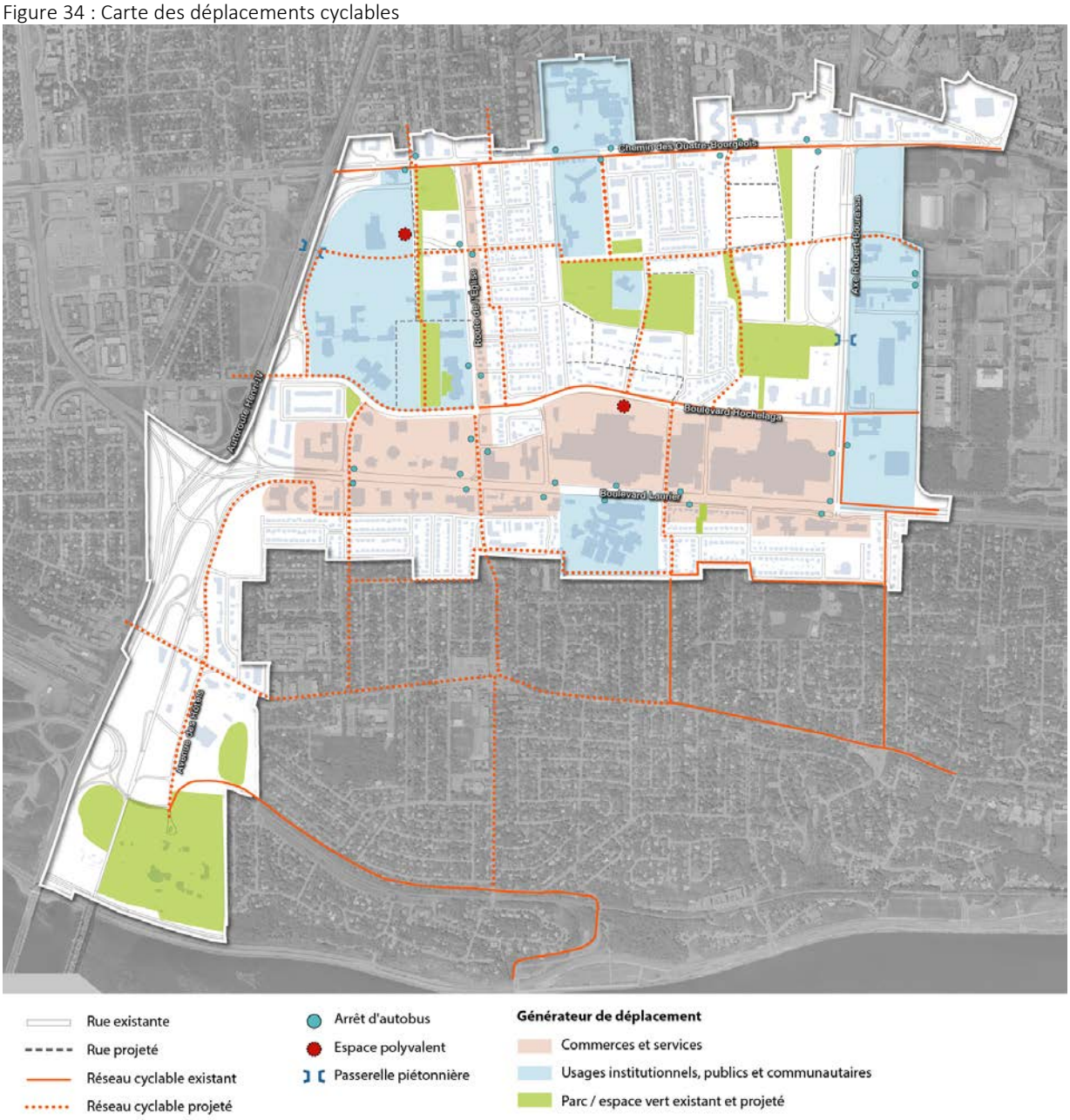


Figure 35 : Carte des déplacements en transport en commun

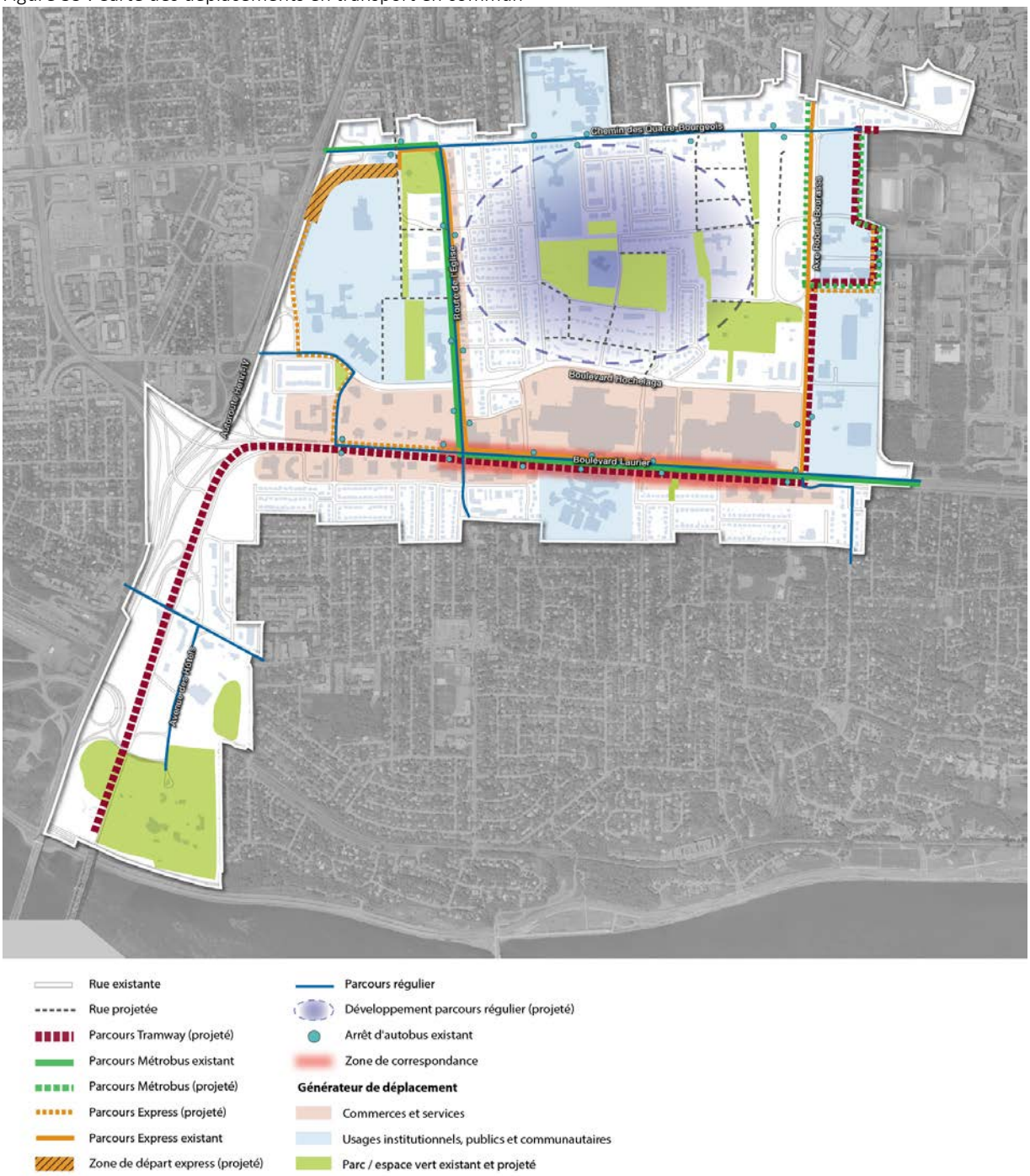


Figure 36 : Schéma conceptuel du secteur des ponts



Figure 37 : Schéma conceptuel du pôle régional Laurier

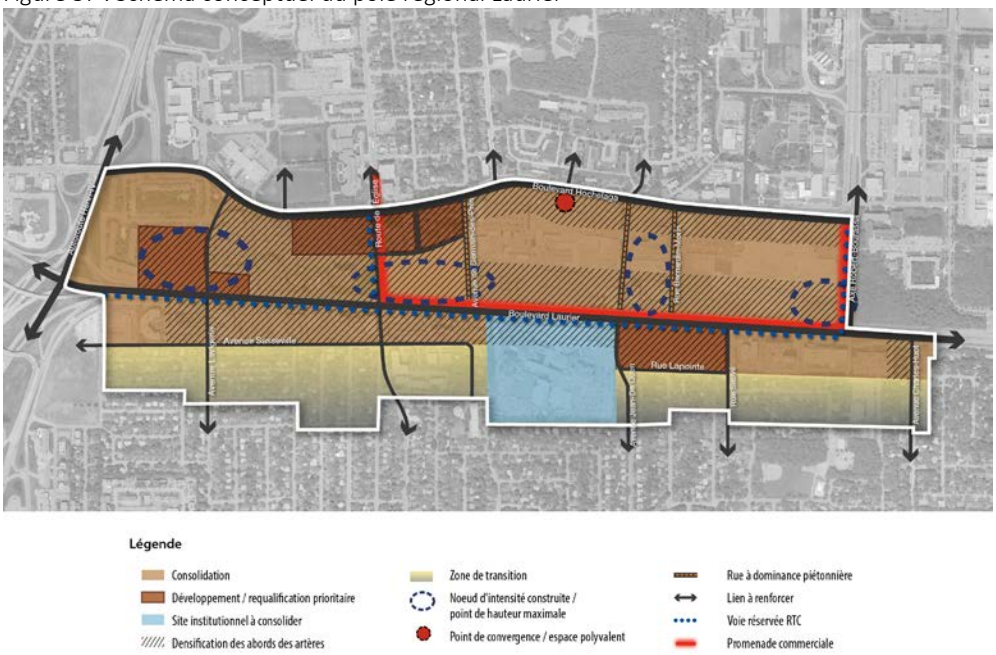


Figure 38 : Schéma conceptuel du secteur mixte de l'Église/De Rochebelle

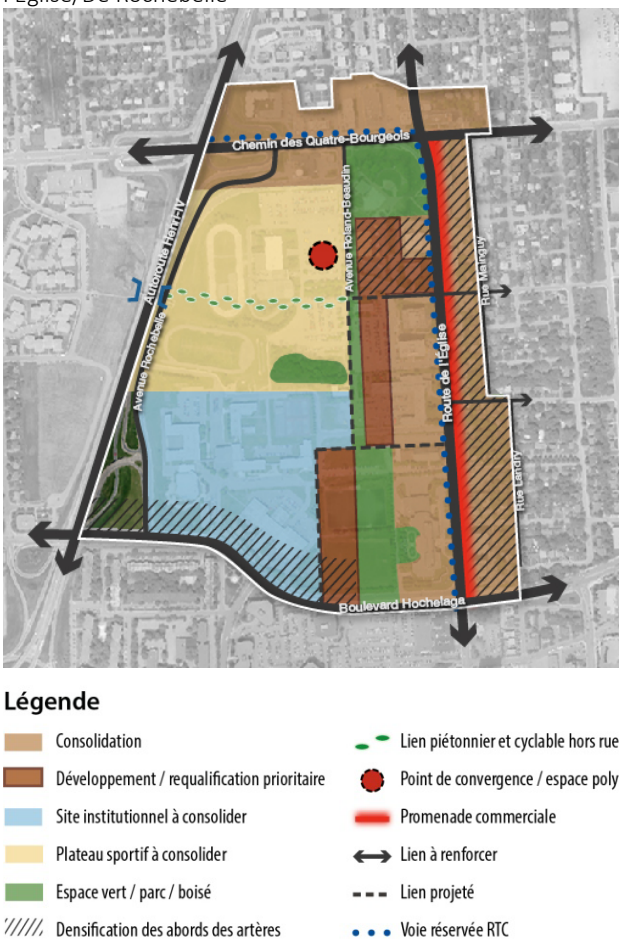


Figure 39 : Schéma conceptuel du secteur Saint-Denys



Figure 40 : Schéma conceptuel de recherche Robert-Bourassa

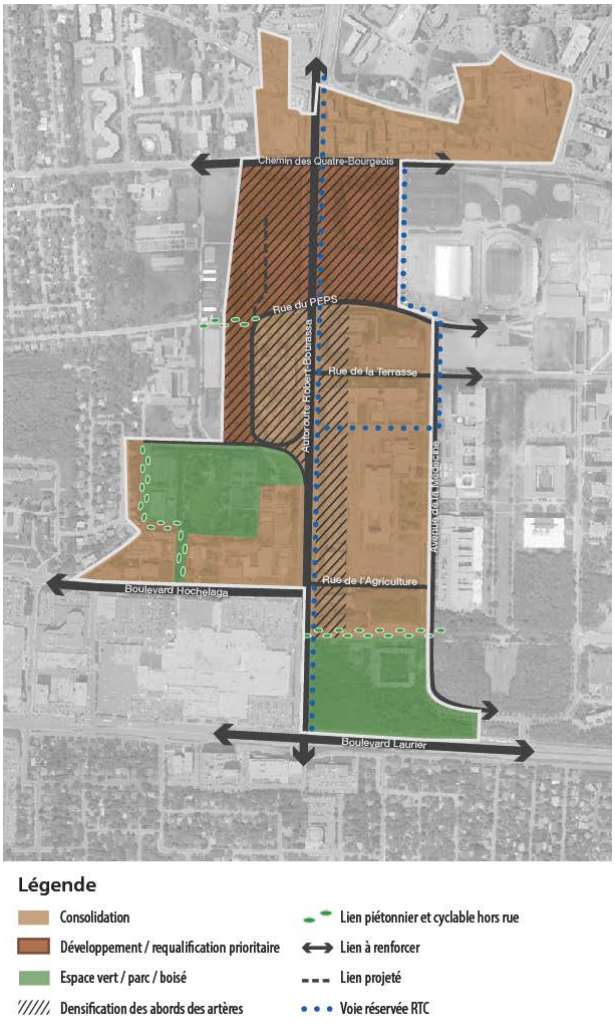


Figure 41 : Coupe type du boulevard Laurier

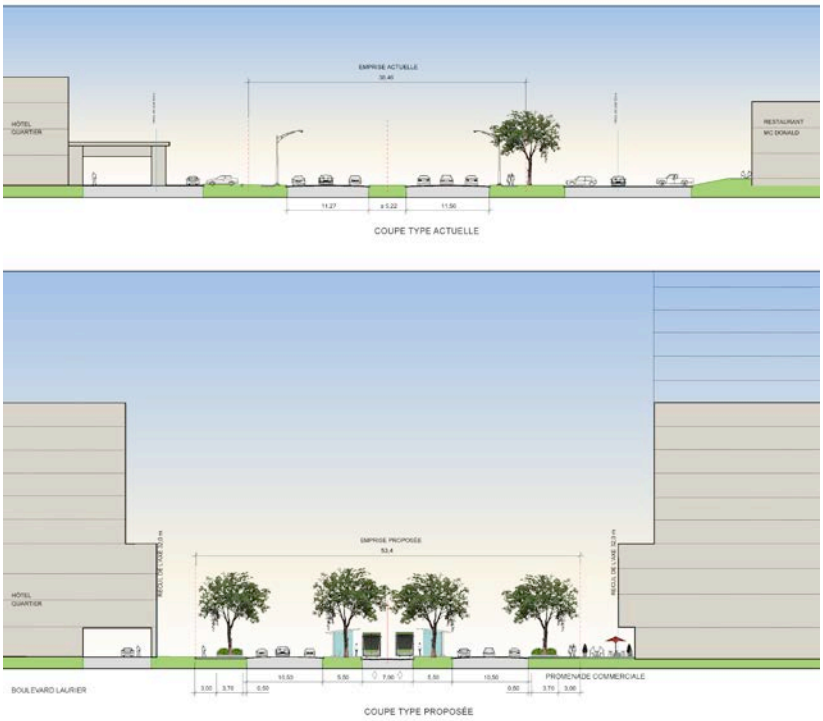


Figure 42 : Coupe type de la route de l'Église

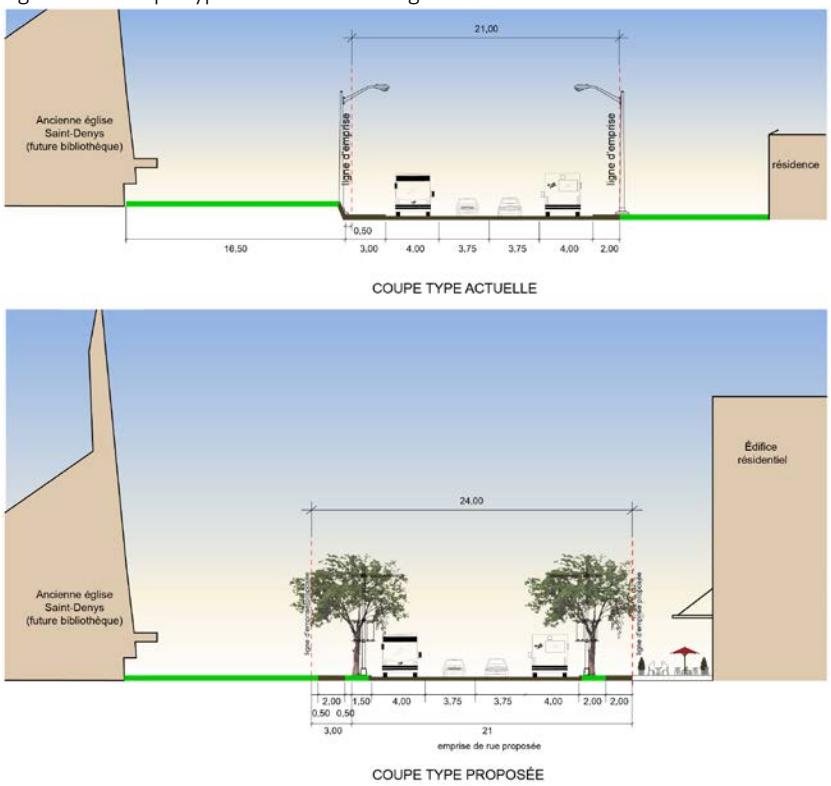


Figure 43 : Coupe type du boulevard Hochelaga

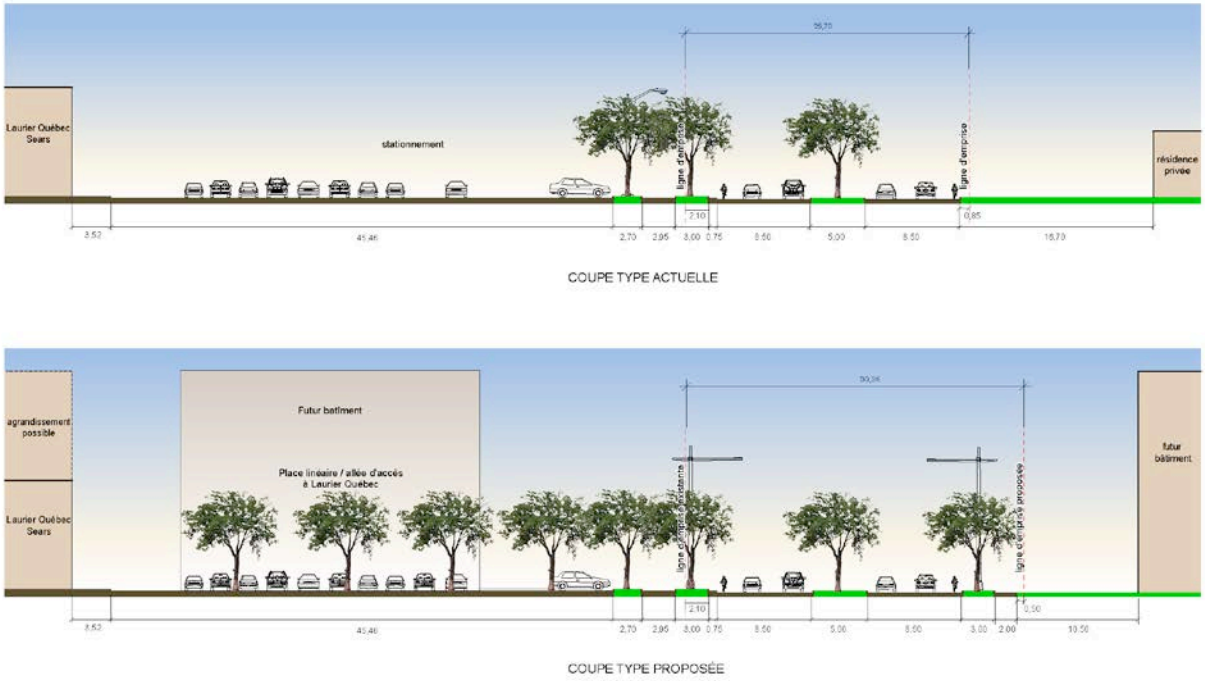


Figure 44 : Coupe type de l'axe Robert-Bourassa

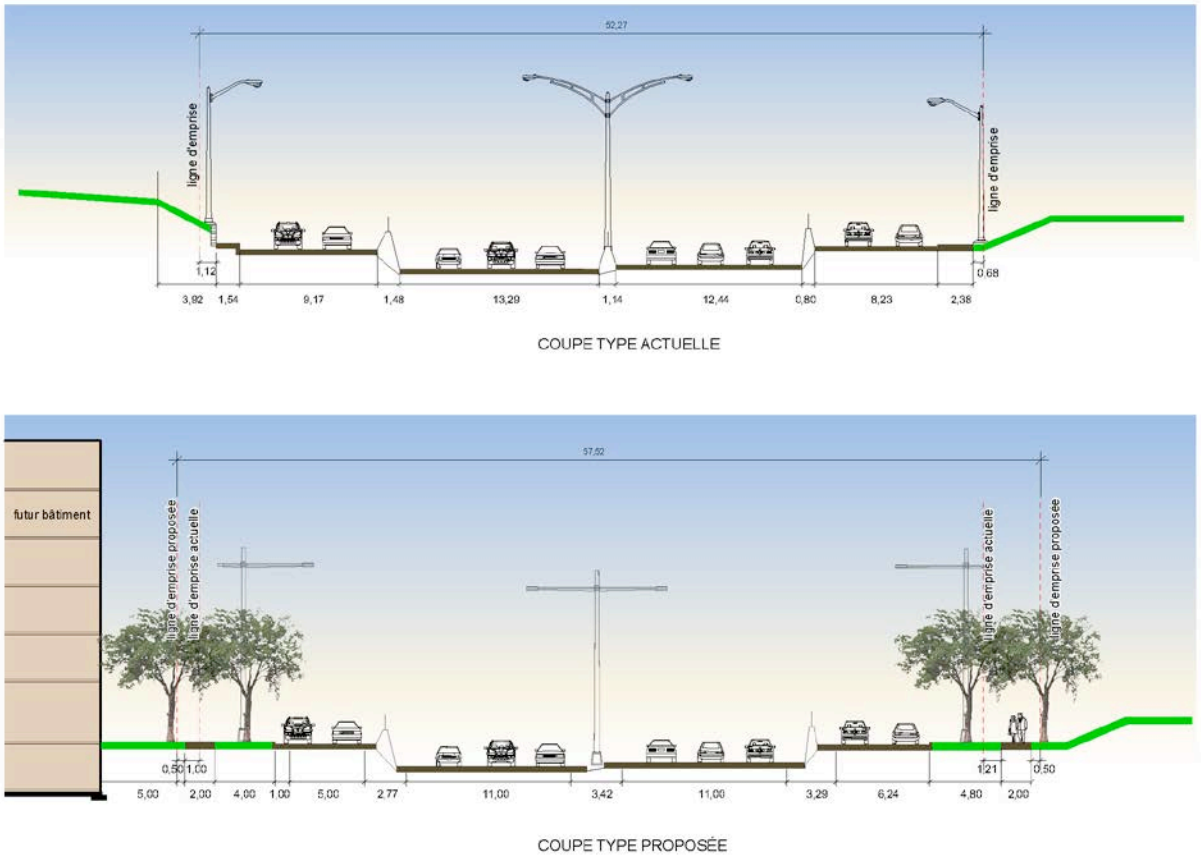


Figure 45 : Schéma des espaces publics spécialisés

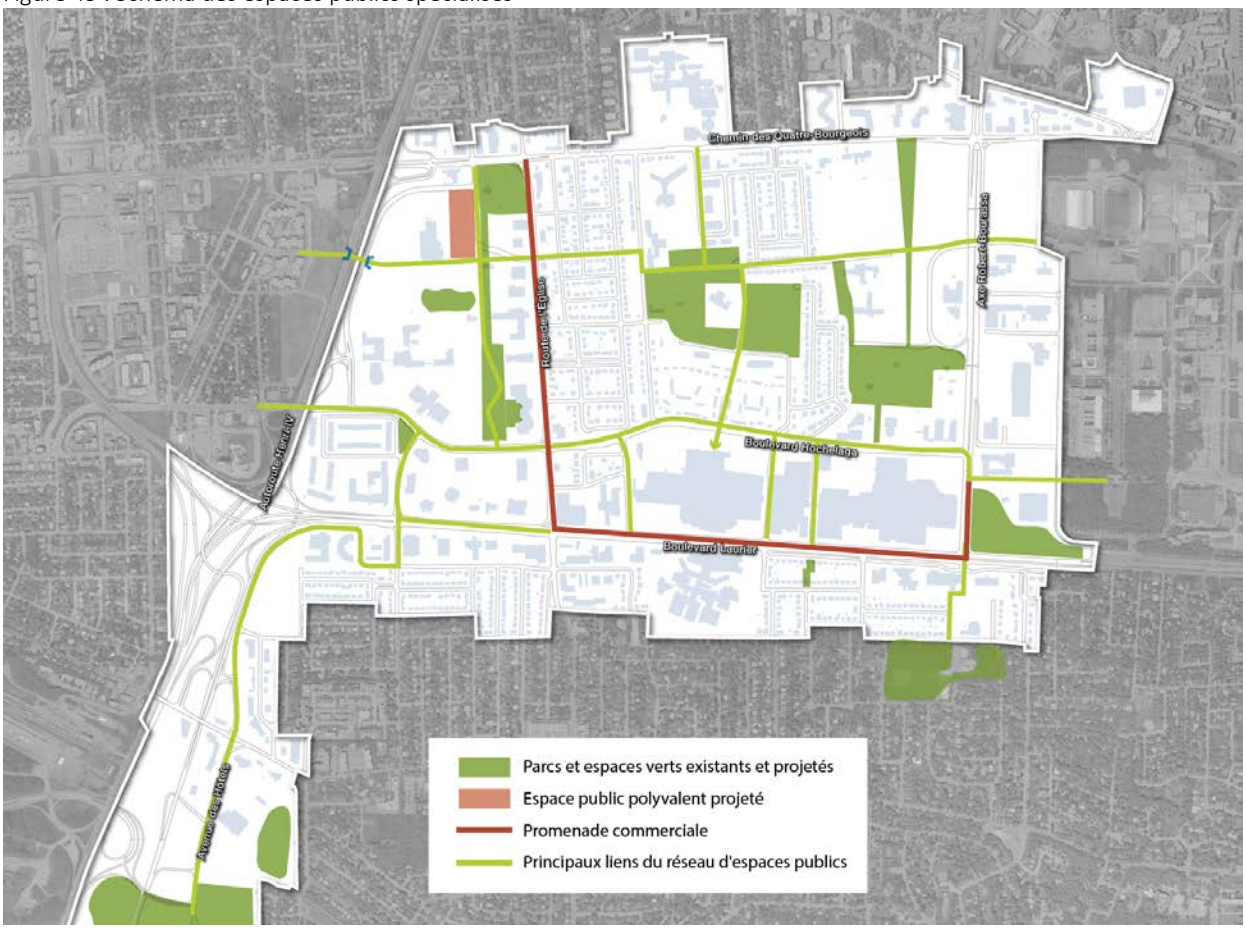
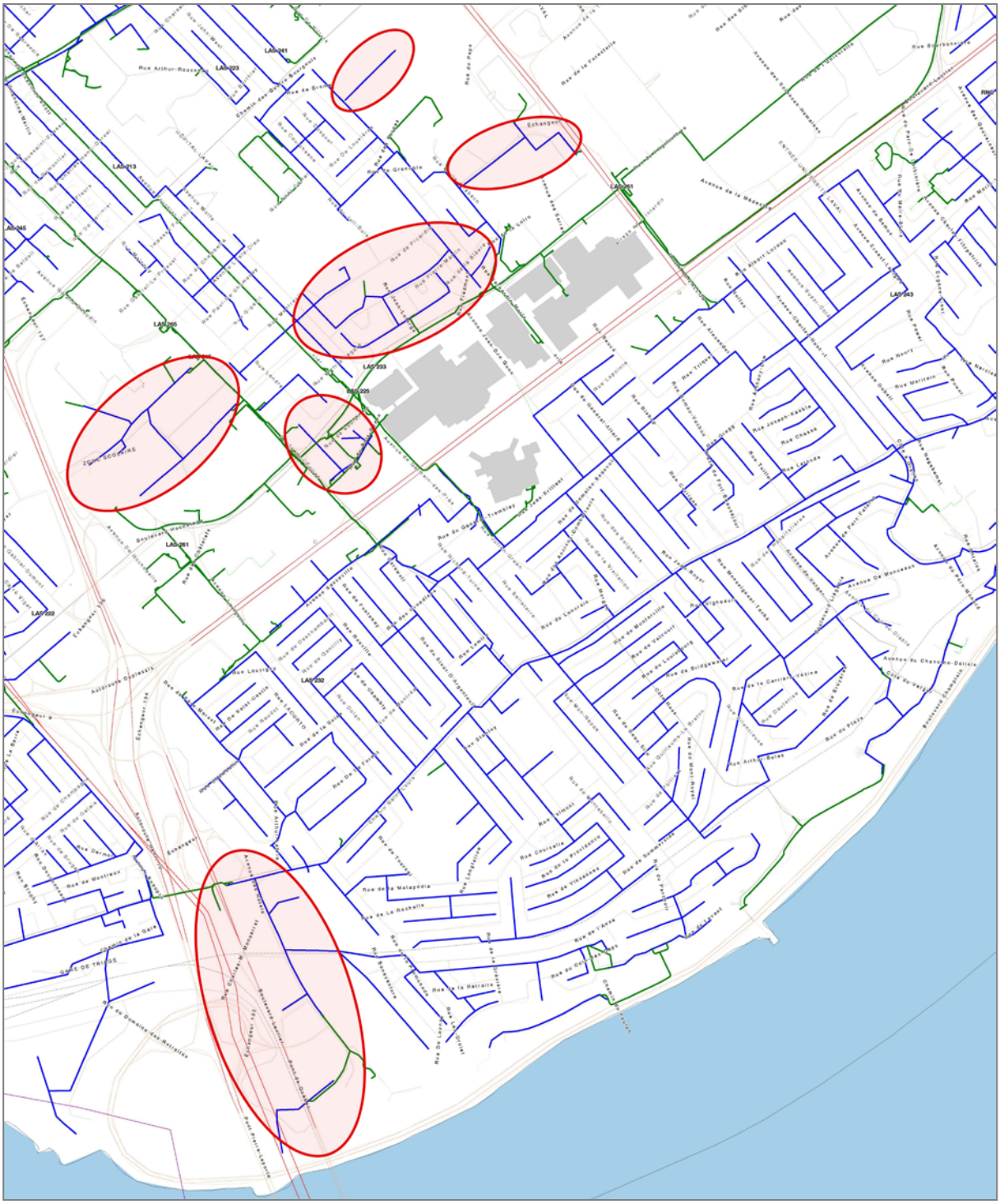


Figure 46 : Zones prioritaires d'enfouissement des réseaux câblés urbains



Annexe D
Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

2013, R.V.Q.1998, a. 1; 2017, R.V.Q. 2511, a. 1

Annexe D

Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch

R.V.Q.1998

(Tel que modifié par le Règlement R.V.Q. 2511)

TABLE DES MATIÈRES…

1. Présentation 4
2. Contexte d'intervention 5
2.1 Les limites du territoire d'application 5
2.2 Rappel historique 6
2.3 Faits saillants du profil sociodémographique 8
2.4. Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement 9
2.4.1 Le portrait général 9
2.4.2 Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier 10
2.4.3 La forme urbaine et le potentiel de consolidation 12
2.4.4 Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain 15
2.4.5 Des lieux publics attrayants à mettre en valeur 16
2.4.6 Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable 18
3. Cadre d'aménagement : les grandes orientations et le concept d'aménagement 20
3.1 La vision d'aménagement 20
3.2 Le concept d'aménagement et les grandes orientations 21
3.2.1 Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville 21
3.2.2 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant 21
3.2.3 Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres 23
3.2.4 Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain 23
3.2.5 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable 24
3.2.6 Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public 26
3.2.7 Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville 27
4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement 28
4.1 Les affectations détaillées du sol 28
Typologies des aires d'affectations détaillées 28
Dénomination des aires d'affectations 29
4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées 29
4.3 Les gabarits 36
4.4 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit 37
5. La mise en œuvre : les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur 38
5.1 Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres 38
5.2 Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard 42
5.3 Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent/du Prince-Édouard 42
5.4 La place Jacques-Cartier et les îlots contigus 43
5.5 Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires 44
5.6 Le programme d'acquisition d'immeubles 45
5.7 Les autres projets d'amélioration du domaine public 45
contribuent à la réduction des îlots de chaleur 45
Conclusion 47

ANNEXE I : Cartographie 48
CARTE 1 – Limites du programme particuliers d'urbanisme 49
CARTE 2 – Limite des concessions à la fin du XVIII e siècle 50
CARTE 3 – Grandes fonctions urbaines 51
CARTE 4 – Propriétés publiques et parapubliques 52
CARTE 5 – Occupation actuelle du territoire 53
CARTE 6 – Lieux publics et culturels 54
CARTE 7 – Répartition des espaces construits 55
CARTE 8 – Répartition des densités résidentielles 56
CARTE 9 – Hauteurs actuelles des bâtiments 57
CARTE 10 – Espaces non construits 58
CARTE 11 – Parcs et espaces publics 59
CARTE 12 – Réseau de transport collectif 60
CARTE 13 – Liens à renforcer 61
CARTE 14 –Opportunité de consolidation / densification 62
CARTE 15 – Réseaux des déplacements piétons 63
CARTE 16 – Réseau cyclable 64
CARTE 17 – Concept d'aménagement 65
CARTE 18 : Plan des affectations détaillées 66
CARTE 19 : Plan des hauteurs maximales prescrites 67
CARTE 20 – Localisation des projets de mise en oeuvre 68
CARTE 21 – Plan image (vision de développement à moyen terme) 69
CARTE 22 – Plan image (vision de développement à très long terme) 70
ANNEXE II : Bibliographie 71

1. Présentation

Au cours des 25 dernières années, les efforts colossaux mis de l'avant par la Ville et ses partenaires pour redonner au centre-ville son rôle de cœur culturel et économique ont favorisé l'émergence d'un nouveau milieu de vie. Ce phénomène s'est traduit par une augmentation importante de nouveaux résidants, la venue de grandes institutions publiques, d'entreprises spécialisées dans les nouvelles technologies et une croissance du dynamisme commercial. Depuis l'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993, les projets et les investissements publics et privés ont permis de faire renaître la vitalité urbaine et économique de Saint-Roch. La création du jardin de Saint-Roch ainsi que le réaménagement du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph ont fait en sorte de retisser la trame de rue et de consolider le bâti.

Ce vaste projet de revitalisation urbaine demeure cependant inachevé. L'entrée de ville du secteur Saint-Roch constitue encore aujourd'hui un environnement déstructuré, organisé principalement en fonction des déplacements des véhicules, hostile aux déplacements piétons. Son potentiel de consolidation est toutefois majeur, avec une proportion importante de terrains vacants, principalement dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. Il revêt un intérêt d'autant plus marqué dans le contexte de la mise en service d'un futur service rapide par bus.

Par l'adoption du Plan de mobilité durable en 2011, la Ville de Québec a annoncé sa volonté de redévelopper la ville sur la ville en maximisant l'espace urbain à l'intérieur même des limites du territoire urbanisé. Ce plan positionne Saint-Roch comme pôle majeur et moteur de développement urbain. L'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch s'inscrit dans cette vision.

Cet exercice traduit la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent à l'autoroute Laurentienne pour en faire un axe de développement fort, entre le pôle d'ExpoCité et le centre-ville, et de confirmer la place Jacques-Cartier comme pôle culturel et nœud d'échanges majeur de transport en commun. Il souligne la priorité accordée à la création d'un écoquartier sur les friches industrielles de la Pointe-aux-Lièvres en y aménageant un milieu de vie mixte et exemplaire sur le plan de la qualité de vie. L'adoption du programme particulier d'urbanisme est le premier jalon des efforts visant à créer une entrée de ville au caractère plus urbain, mieux adapté aux déplacements actifs et reflétant l'image de prestige d'un centre-ville.

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le PPU permet à la Ville de planifier le développement d'un secteur ciblé, en fonction de la vision d'aménagement qu'elle souhaite voir s'y développer, et d'encadrer les interventions futures tant publiques que privées. Il consiste en un outil réglementaire officiel à l'intérieur duquel la Ville précise les orientations d'aménagement et de développement qu'elle privilégie à long terme. Le PPU s'accompagne d'une stratégie d'intervention déterminant les actions qu'entend prendre la Ville pour mettre de l'avant ses orientations, que ce soient les projets de mise en valeur du domaine public, les programmes d'acquisitions de propriétés ou la révision des règles d'urbanisme.

2. Contexte d'intervention

2.1 Les limites du territoire d'application

Les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU) pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch (carte 1) ont été déterminées en tenant compte du potentiel de développement au nord du boulevard Charest et des orientations du Plan de mobilité durable. La définition des limites prend appui sur les prémisses suivantes :

- la volonté de confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier, comme un noyau structurant du centre-ville et un pôle majeur d'échanges du réseau de transport en commun;
- la volonté de mettre en valeur les terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à court terme, dans le cadre d'un concept d'écoquartier;
- le potentiel de consolidation des espaces non construits de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne dans la perspective de sa transformation en boulevard urbain.

Le territoire visé par le PPU s'étend de l'ouest vers l'est, dans le corridor urbain formé par les rues Dorchester et de la Couronne et le milieu urbain adjacent. Du sud au nord, il s'étend de la rue Saint-Joseph jusqu'à la rivière. Il est délimité par les frontières suivantes :

1 – Du côté ouest :

- les îlots ayant front sur l'avenue Dorchester, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard;
- les îlots localisés au nord de la rue Prince-Édouard, à l'ouest de Dorchester, jusqu'au boulevard Langelier;
- le boulevard Langelier et son prolongement vers le nord, à travers le parc Victoria, pour inclure toute la propriété de la Commission scolaire de la capitale, jusqu'à la rivière;

2 – Du côté est :

- les îlots ayant front sur l'avenue de la Couronne, au nord de la rue Notre-Dame-des-Anges, ainsi que quelques îlots localisés dans les rues perpendiculaires à celle-ci, jusqu'à la rue Prince-Édouard ;
- un axe situé dans le prolongement nord-ouest de la rue de la Couronne, jusqu'à la rue de la Croix-Rouge incluant les îlots résidentiels au nord de cette rue, pour rejoindre la rivière.

2.2 Rappel historique

À l'origine, le secteur de la ville qui correspond aujourd'hui au quartier Saint-Roch était promis à un brillant avenir puisque c'est là que Samuel de Champlain avait choisi d'établir sa ville qu'il allait nommer Ludovica en l'honneur du roi Louis-XIII. Cependant, ce projet n'aboutira jamais et le successeur du fondateur de Québec, le gouverneur Huault de Montmagny, préconisera plutôt l'occupation du territoire de la haute-ville. Saint-Roch restera donc longtemps pratiquement inoccupé. À cette époque, ce territoire était composé de quatre grandes propriétés qui s'étiraient toutes depuis la falaise jusqu'à la rivière Saint-Charles. Ainsi, depuis la rue Saint-Nicolas, on traversait d'abord les terres de Guillaume Couillard, gendre de Louis Hébert, puis, à partir de l'actuelle rue Dorchester, celles des Jésuites que l'on nommait la Vacherie. Celles-ci incluaient la totalité de la Pointe-aux-Lièvres où sera d'ailleurs installé leur moulin à vent en 1717, non loin de l'actuelle intersection des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres (carte 2). Étonnamment, le territoire du programme particulier d'urbanisme (PPU) se concentre à peu près dans les limites des terres de la Vacherie[1]. Venait ensuite la propriété des Augustines de l'Hôtel-Dieu et enfin, à la hauteur de la rue Caron, celle des Récollets qui était alors un des rares endroits habités puisqu'ils y avaient érigé, dès 1620, leur maison : le monastère Notre-Dame-des-Anges[2]. Pour le reste, ces terres étaient principalement vouées à l'agriculture ou au pâturage, du moins pour les parcelles mises en valeur, car plusieurs portions étaient encore à l'état de sapinières. De fait, on n'y trouvait que quelques maisons qui s'élevaient le long du chemin qui menait de la ville au monastère des Récollets et qui deviendra la rue Saint-Vallier. Les limites des concessions laissent entrevoir le futur tracé des rues nord-sud, désaxées par rapport à la trame orthogonale du quartier.

Au fil du temps ces grandes propriétés feront l'objet de nombreuses transactions. Parmi les principales, retenons d'abord la terre de Couillard qui sera subdivisée au profit des Augustines de l'Hôtel-Dieu, de Charles-Aubert de la Chesnaye, qui y exploitera un domaine[3], mais aussi de la Couronne qui y installera le palais de l'Intendant. Celle des Récollets, avec son monastère, sera pour sa part cédée en 1693 à Mgr de Saint-Vallier qui y fondera l'Hôpital-Général, le même que l'on connaît aujourd'hui. Dans cette transaction, les Récollets recevront d'ailleurs une parcelle de terre où ils érigeront un petit ermitage. Celui-ci était situé quelque part sous l'actuel boulevard Jean-Lesage, entre les rues Saint-Paul et de la Gare-du-Palais. À proximité de ce site, un premier noyau urbain apparaît le long de la rue Saint-Vallier, le premier accès tracé par Champlain jusqu'au couvent des Récollets.

Incidemment, le développement de Saint-Roch sera relativement long à s'amorcer et c'est presque essentiellement le long de la rue Saint-Vallier que l'on verra apparaître de plus en plus d'habitations. Toutefois, les choses changeront radicalement à partir de 1738, année où l'on met en place le Chantier Naval Royal entre la rue Saint-Nicolas et la ruelle des Bains. Commence alors le développement d'un

[1] Ce terme désignait alors l'étable des vaches.

[2] D'ailleurs, la propriété de l'Hôpital-Général porte encore ce nom. Il faut toutefois prendre garde de confondre le nom du monastère avec celui du fief Notre-Dame-des-Anges, seigneurie que possédaient les Jésuites et qui était située juste en face, de l'autre côté de la rivière Saint-Charles.

[3] Ce domaine, dit de la Maison Blanche, passera par la suite aux mains du Procureur du Roi Henry Hiché puis, en 1764, il deviendra la propriété du marchand William Grant.

véritable faubourg où logeront principalement les artisans du chantier. Premier quartier ouvrier en Amérique du Nord, on assiste ainsi à un réel développement urbain où se dessinent déjà les rues Saint-Roch, Saint-Joseph et ce qui deviendra le boulevard Charest. Graduellement, le quartier s'étirera vers l'ouest et, dès 1779, on reconnaît aisément sur les plans anciens les rues Saint-François, Sainte-Marguerite, des Prairies, Saint-Dominique et Monseigneur-Gauvreau qui sont apparues à leur tour (voir plan ci-contre).

Sur le plan historique, Saint-Roch ne connaît ni le prestige de l'établissement de la colline Parlementaire, ni le statut patrimonial national du Vieux-Québec. C'est grâce à sa forte industrialisation et au développement économique qui s'ensuit que le quartier connaît son plein essor à partir de la fin du XVIII^{e} siècle. La vingtaine de chantiers navals installés sur les bords de la rivière Saint-Charles combinés à l'expansion de l'activité commerciale du Vieux-Québec accueillent les travailleurs qui y élisent domicile. Le développement de Saint-Roch se poursuit autour de la place Jacques-Cartier, constituant le cœur du quartier. Saint-Roch devient le quartier le plus prospère et le plus populeux de la capitale. On y dénombre la majorité de la population francophone de Québec. Saint-Roch constitue le noyau commercial, industriel et manufacturier de la ville jusqu'à la fin des années 50.

Dès la fin du XIX^{e} siècle, le statut de centre-ville du quartier Saint-Roch se confirme avec la transformation graduelle des activités industrielles au profit d'une vocation commerciale qui s'affirme par l'implantation des grands magasins. Symbole du progrès et de l'âge d'or du dynamisme commercial du centre-ville de Québec, ces établissements, qui s'installent le long de la rue Saint-Joseph, profitent de la profondeur des lots, transformant les habitations avec commerces au rez-de-chaussée en immeubles dont les commerces occupent désormais tous les étages, à l'image des grands magasins parisiens. Ce bâti comprenant des fonctions non résidentielles sur plusieurs étages se transpose dans les immeubles de bureaux avec rez-de-chaussée commercial.

Poursuivant son évolution, Saint-Roch est le lieu privilégié des grands projets urbains du XX^{e} siècle. Ces projets ont contribué à dénaturer le paysage et l'organisation spatiale de ce quartier historique, sacrifiant, au passage, plusieurs monuments d'architecture et expulsant, du même coup, des centaines de familles de leur milieu. Cette transformation du paysage urbain de Saint-Roch a marqué le quartier d'une image de modernité, basée sur la vision de développement d'un centre-ville administratif en basse-ville. Ce dernier sera finalement aménagé sur les hauteurs de la ville.

Ce processus est exacerbé par de grands projets qui changent irrémédiablement la structure urbaine sacrifiant des îlots complets d'habitation. La première grande opération urbaine qui modifie le paysage du quartier est le remblayage du méandre de la rivière Saint-Charles à la fin des années 50 pour la construction de l'autoroute Laurentienne. Cette dernière divise alors les parties est et ouest du quartier. La bétonisation des berges de la rivière, le retrait des voies ferrées au nord du quartier, l'élargissement du boulevard Charest, la construction du mail, le trou béant laissé par le projet jamais concrétisé de la grande place et, enfin, la construction de l'autoroute Dufferin-Montmorency (1975) et de la bibliothèque Gabrielle-Roy (1980) marquent l'époque des grands chantiers urbains. Le déplacement des activités commerciales vers les nouvelles banlieues et l'aménagement de la colline Parlementaire en haute-ville accélèrent la dégradation du centre-ville, faisant perdre à Saint-Roch son prestige et son dynamisme économique et urbain.

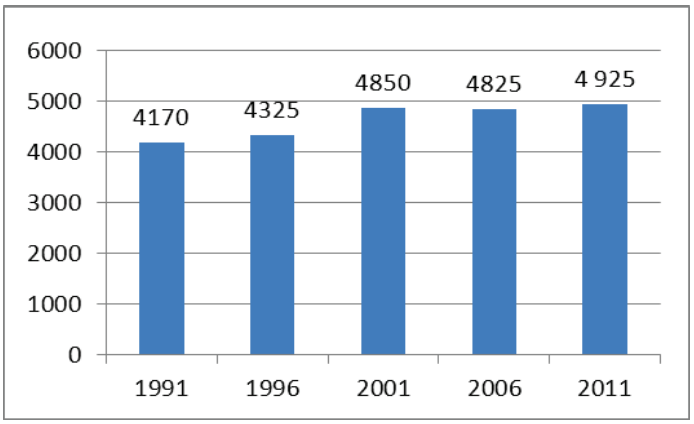
La relance de Saint-Roch à l'aube des années 90 marque un tournant dans l'histoire du quartier et du centre-ville. L'aménagement du jardin de Saint-Roch en 1993 constitue le coup d'envoi des investissements massifs consentis par la Ville de Québec et ses partenaires pour redonner vie au quartier et confirmer son statut de centre-ville. Revitalisé sur la base de trois grands axes de développement que sont l'éducation, la culture, et les technologies, le quartier Saint-Roch redevient le cœur économique de la ville. Il est un milieu de vie où se côtoient les travailleurs de plus en plus nombreux et une population résidante en croissance.

Aujourd'hui, la reconnaissance du quartier Saint-Roch comme environnement social stimulant et à l'avant-garde des tendances en matière culturelle et technologique en fait le lieu de convergence par excellence des artistes, jeunes travailleurs, visiteurs et nouveaux résidants.

2.3 Faits saillants du profil sociodémographique

Le quartier Saint-Roch accueille une population de 7 685 personnes (voir tableaux ci-dessous)[4]. Dans les limites du PPU, les 1 665 résidants représentent donc plus de 20 % de la population du quartier. Elle est légèrement plus âgée que celle du quartier. Les 65 ans et plus constituent 19 % des individus, comparativement à 14 % pour tout le quartier.

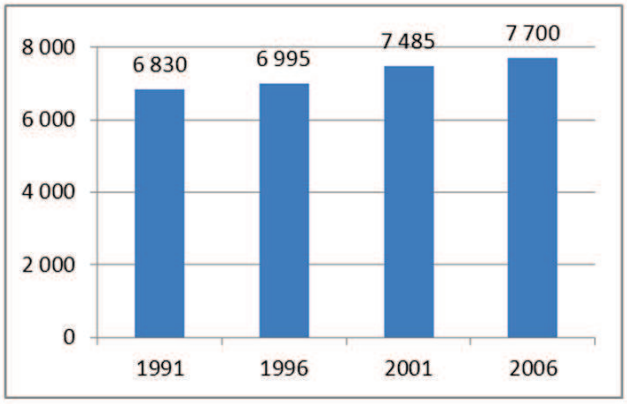
Les modifications du profil de la population du quartier Saint-Roch témoignent de la revitalisation que connaît le quartier depuis plus de 15 ans. La population s'est ainsi accrue de près de 800 personnes de 1991 à 2011, soit une croissance de 11 %. Le nombre de ménages a augmenté de 18 % durant la même période. Les 25 à 44 ans, qui représentent la population en âge de travailler, sont beaucoup plus nombreux dans Saint-Roch (35 %) que dans l'ensemble de la ville (27 %), selon les statistiques de 2006. En seulement 5 ans, le nombre de travailleurs est passé de 9 980 à 12 285, la croissance étant de plus de 40 % depuis 1996. Enfin, la population diplômée universitaire du quartier est légèrement plus nombreuse (statistiques de 1996) par rapport à l'ensemble de la ville de Québec, reflétant les efforts de revitalisation du centre-ville.



Évolution du nombre de ménages dans le quartier Saint-Roch 1991-2011

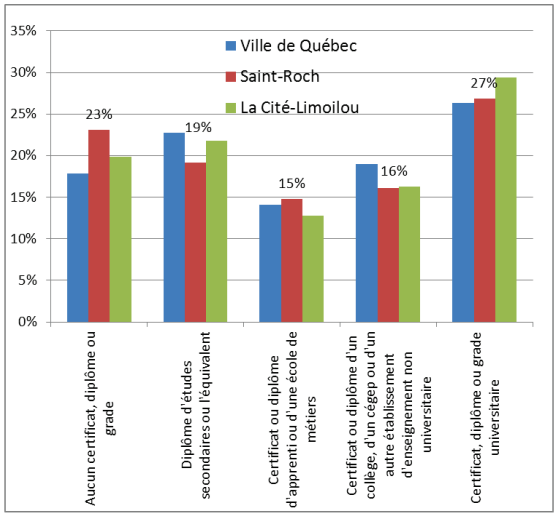
[4]Source : Statistique Canada, Recensement 2006, compilation spéciale effectuée par le Service de l'aménagement du territoire de la Ville de Québec.

Évolution de la population du quartier Saint-Roch



Source : Statistique Canada, recensements 1991 à 2006

Population de 15 ans et plus selon le plus haut certificat, diplôme ou grade



Source : Statistique Canada, recensement 2006

2.4. Portrait sommaire du territoire et enjeux d'aménagement

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude, en faisant référence à l'ensemble du quartier Saint-Roch où il s'imbrique en plein centre. Pour chacun des thèmes abordés, le diagnostic fait ressortir les grands enjeux inhérents à la consolidation du tissu urbain.

2.4.1 Le portrait général

Le territoire du programme particulier d'urbanisme s'inscrit au cœur même du centre-ville de Québec, dans le quartier Saint-Roch auquel on attribue généralement le statut de « centre-ville basse-ville ». Il constitue également la porte d'entrée du centre-ville, depuis la rivière Saint-Charles qui le ceinture à

sa limite nord. Il est donc implicite que les caractéristiques fonctionnelles du territoire à l'étude présentent une diversité d'usages et une densité d'occupation relativement importantes, à mesure que l'on s'approche de son cœur que représente la place Jacques-Cartier.

La lecture de la forme urbaine du territoire d'étude fait ressortir le constat suivant : la rue du Prince-Édouard a un effet de coupure dans le tissu urbain. De part et d'autre de cet axe est-ouest, le paysage se transforme, passant d'un panorama ouvert et peu construit, depuis le nord, à un environnement urbain dense vers le sud, à partir de la rue du Prince-Édouard. Partant de cette observation, l'analyse du profil urbain des sections suivantes fait ressortir les caractéristiques de ces deux compositions urbaines très différentes. La référence aux termes « portions nord et sud » dans le texte renvoie donc à cette distinction.

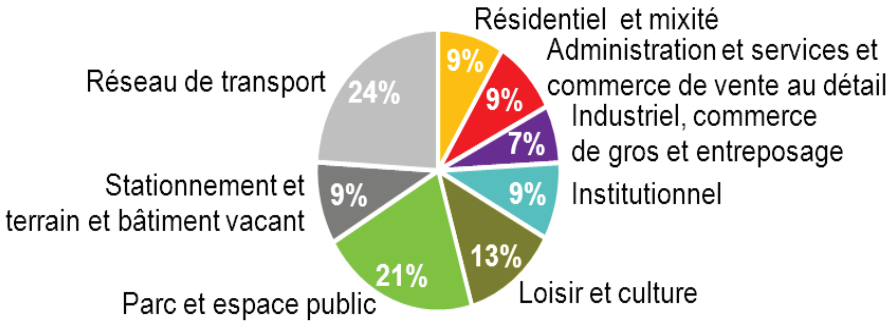
La carte 3 illustre le portrait global de l'occupation du territoire et ses principales caractéristiques :

- les espaces publics destinés à la détente, aux loisirs et à la culture occupent la plus large part de l'occupation du territoire d'étude et se concentrent dans sa portion nord;
- La fonction administrative occupe le territoire dans une proportion similaire aux fonctions mixtes et résidentielles;
- La fonction industrielle est assez fortement représentée;
- La fonction résidentielle, plutôt monofonctionnelle, se concentre majoritairement dans la portion sud, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi;
- La mixité se concentre de part et d'autre de grandes artères de consolidation, comme les rues Dorchester et de la Couronne;
- Une grande partie du territoire est en profonde mutation, étant donné les espaces disponibles au développement et les orientations déjà envisagées par la Ville. Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est donc très important;
- La place Jacques-Cartier constitue un pôle urbain ainsi qu'un espace culturel principal à partir duquel se déploie le réseau de transport en commun reliant le centre-ville aux autres secteurs.

2.4.2 Une diversité fonctionnelle qui reflète la centralité du quartier

Les caractéristiques fonctionnelles du secteur d'étude sont représentatives de la diversité urbaine des centres-villes. Les vocations institutionnelles et culturelles côtoient une grande offre de services majoritairement destinée à des fins hôtelières et de restauration. Le secteur se caractérise d'ailleurs par une forte représentativité de propriétaires publics (carte 4). L'habitation s'intègre à l'intérieur des îlots insérés entre les grands axes urbains.

La carte 5 illustre précisément cette variété d'usages qui se démarque autant dans les limites du PPU qu'à l'échelle du quartier Saint-Roch. Le graphique ci-dessous illustre la répartition des usages. Il fait ressortir la forte proportion du territoire destinée au réseau de transport.



Enjeu : Fondement d'un centre-ville, la mixité qu'on y trouve n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités non résidentielles à clientèle régionale engendre des problématiques diverses liées au regroupement de l'activité urbaine, notamment en matière de circulation, de demande accrue de stationnement, de sécurité urbaine et autres. Le maintien d'une cohabitation acceptable de ces fonctions avec la vocation résidentielle est la base d'un milieu de vie habité et attirant.

La fonction résidentielle

À l'instar de l'ensemble du quartier Saint-Roch, le secteur d'étude présente des typologies résidentielles variées. L'habitation se concentre principalement dans la portion sud du territoire, au nord de la rue du Roi. Elle concentre des habitations unifamiliales et multifamiliales dans des immeubles de petit gabarit (1 à 3 étages).

Si la fonction résidentielle (incluant la mixité résidentielle et commerciale ou administrative) n'occupe que 9 % du territoire du PPU, son potentiel de densification est très important, compte tenu de la disponibilité de terrains dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. L'attractivité de plus en plus marquée du quartier Saint-Roch comme milieu de vie a favorisé la multiplication des projets résidentiels au cours de la dernière décennie. Associant souvent une composante non résidentielle, ces projets illustrent la mixité souhaitée au cœur du centre-ville.

Les espaces publics et institutionnels

La majeure partie du territoire du PPU est occupée par des lieux publics, ce qui en fait un environnement très attracteur pour de nouveaux résidants, en répondant bien aux besoins de la population de l'ensemble du quartier. Une importante superficie est occupée par des espaces publics, destinés autant à la population locale que régionale. Le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles auxquels s'ajoutent de petits espaces publics insérés dans la trame urbaine, représentent la plus importante proportion de l'occupation du territoire du PPU (en excluant les réseaux de transport) pour atteindre 21 %.

Les fonctions culturelles et de loisirs arrivent au second rang des fonctions urbaines, occupant 13 % du territoire du PPU (carte 6). Cœur culturel du centre-ville, le secteur de la place Jacques-Cartier se démarque par une concentration d'espaces dédiés au spectacle et aux activités culturelles avec notamment la bibliothèque Gabrielle-Roy qui dessert la population régionale, ainsi que le Théâtre de la Bordée. À l'extérieur des limites du PPU, d'autres espaces contribuent à faire de Saint-Roch un incubateur d'activités culturelles. La concentration importante d'ateliers d'artistes qu'a favorisé la mise en place d'une telle politique au début des années 90 fait aujourd'hui de Saint-Roch un haut lieu de la production artistique à Québec.

La fonction institutionnelle est représentée par les deux grands établissements d'enseignement qui occupent plus de dix hectares de terrains en bordure de la rivière Saint-Charles, à l'ouest de l'autoroute Laurentienne.

Enjeu : La poursuite du dynamisme culturel du pôle de la place Jacques-Cartier passe par une inévitable mise à niveau des espaces de la bibliothèque et de ses équipements dans l'esprit de la mise en œuvre du concept de la TechnoCulture dans l'ensemble du quartier Saint-Roch.

Les fonctions commerciales et de bureaux

Pôle d'affaires du centre-ville, le quartier Saint-Roch concentre plusieurs entreprises de services, fortement représentées par l'industrie du savoir et des technologies de l'information. Le territoire du PPU compte 9 % de son occupation destinée aux bureaux et aux commerces. À l'échelle du quartier, ces fonctions se concentrent plutôt dans le corridor urbain formé des îlots adjacents aux axes Charest et Saint-Joseph. La fonction commerciale se trouve également à l'intérieur de bâtiments mixtes, principalement le long des rues Dorchester et de la Couronne. Dans les limites du PPU, les hôtels « Best Western » et « Pur » présentent les superficies commerciales les plus importantes, le gabarit du second étant le plus important du quartier Saint-Roch.

Enjeu : Le renforcement souhaité de la fonction hôtelière dans l'ensemble du quartier Saint-Roch, déjà très dynamique avec la présence des grandes chaînes hôtelières et d'une hôtellerie de plus petit gabarit, découle de la volonté d'attirer la clientèle touristique au centre-ville. L'agrandissement des établissements existants, pouvant nécessiter la transformation d'habitations existantes, impose donc une réflexion au cas par cas.

Les industries

Principalement représentée par la présence de l'entreprise Rothmans, la fonction industrielle demeure toujours présente dans le quartier Saint-Roch et de façon assez marquée à l'intérieur des limites du PPU où elle représente 7 % de la superficie du territoire. Symboles d'une époque révolue, quelques entreprises industrielles sont toujours activent sur les terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

Enjeu : À long terme, la présence d'entreprises industrielles dans un tissu très urbanisé n'est pas compatible avec les orientations de mise en valeur du territoire. Leur localisation stratégique fait en sorte que les pressions liées au développement favoriseront naturellement le transfert de ces activités à plus ou moins long terme. Ces usages devraient donc laisser place à, long terme, à des fonctions urbaines plus structurantes et compatibles avec les objectifs de qualité du milieu de vie et de densification urbaine. Ces terrains offrent en effet une occasion privilégiée de densification résidentielle, compte tenu de l'espace disponible et de leur localisation en plein cœur du centre-ville.

2.4.3 La forme urbaine et le potentiel de consolidation

La forme urbaine

Le quartier Saint-Roch possède un parcellaire et un bâti typiques des faubourgs de Québec. La carte 7 illustre l'occupation actuelle du territoire par les éléments construits du paysage urbain. Ce schéma confirme que la densification du territoire s'est opérée au sud de la rue du Prince-Édouard, les terrains au nord ayant été occupés par le couvent des Récollets (l'Hôpital-Général) ainsi que par des usages maritimes et industriels, limitant le développement d'une trame urbaine continue. De plus, l'ancien lit de la rivière que suit l'actuel tracé de l'autoroute Laurentienne, constituait du même coup une barrière naturelle au quartier. La distribution des espaces libres fait ressortir le potentiel et les enjeux découlant de cette organisation spatiale.

La portion sud du territoire présente un profil très urbain, le territoire étant occupé à presque 100 %. On y distingue un noyau résidentiel dense de petit gabarit, enclavé entre deux grands axes mixtes que constituent les rues Dorchester et de la Couronne. La densification du quartier Saint-Roch se fait d'ailleurs sentir à partir du carrefour formé par l'avenue Simon-Napoléon-Parent et les rues du Prince-Édouard, Lalemant, de la Couronne et Dorchester.

Dans la portion nord, les nombreux espaces non construits tantôt occupés par des lieux à vocation récréative tantôt par des terrains vacants contrastent avec la densité du reste du quartier Saint-Roch et de la portion sud du programme particulier d'urbanisme (PPU). Le lotissement du quartier Saint-

Roch ne s'est jamais poursuivi jusqu'à la rivière puisque ces terres ont été occupées par les grands chantiers navals au début de la colonie, puis remplacées par les industries. Ce sont d'ailleurs ces établissements qui ont contribué au développement de Saint-Roch et à sa forte croissance démographique. Ainsi, la faible occupation du sol de ce secteur s'explique par l'importante superficie de terrain comprise dans l'emprise autoroutière, la présence de grands parcs urbains et d'équipements institutionnels ainsi que les grands espaces de stationnement au pourtour. Si la première carte localise quelques constructions dans le secteur de la rue de la Pointe-aux-Lièvres, ce secteur demeure sous-utilisé et peu dense, considérant sa localisation en plein cœur du centre-ville.

La trame orthogonale des rues, issue des plans tracés par Chaussegros de Léry au tout début du XVIII^{e} siècle, s'est dessinée à partir du premier noyau urbain de Saint-Roch, sur les terres du domaine de la Domaine Maison Blanche. Celle-ci était localisée à l'extrémité est de la rue Saint-Vallier, dans l'axe de la rue Saint-Roch, où les Récollets ont établi leur ermitage. Une partie de la rue Saint-Roch existe toujours, dans son tronçon nord. Le reste du parcours a été remplacé par le passage de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Les grands axes nord-sud émergeant depuis la rue Saint-Vallier et découlant des limites des anciennes concessions se sont déployés au fur et à mesure du développement, par succession d'îlots rectangulaires de dimensions uniformes. Ces îlots peu profonds orientés est-ouest n'ont pas permis l'aménagement de ruelles, justifiant l'implantation actuelle des bâtiments avec des façades en front de parcelles, le long des rues transversales, empêchant ainsi l'implantation de constructions en têtes d'îlots. Le découpage orthogonal des rues présente une trame régulière au sud de la rue du Prince-Édouard. Seule la rue Caron présente un tracé non rectiligne, puisqu'elle suivait la limite des concessions des Récollets et des terres de l'Hôtel-Dieu.

Le parcellaire d'origine se distingue donc par un grain très serré qu'accueillent des habitations d'un à trois étages, la forme résidentielle d'origine représentée par la maison à un étage à toit brisé. Ce tissu urbain a connu au fil du développement une série de remembrements pour faire place à de plus grands lots. Ces remembrements font apparaître une nouvelle forme d'habitation : le logement multiple. Ce type d'habitation caractérise le mieux Saint-Roch. La densification des lots est apparue dès la fin du XIX^{e} siècle et s'est poursuivie jusque dans les années 40. Les grandes conciergeries font leur apparition plus tard.

Le processus de transformation du bâti résulte de la pression démographique qui s'exerce sur le quartier, en lien avec une économie florissante. Dès le XX^{e} siècle, le remembrement des lots contribue à la transformation graduelle du paysage du quartier Saint-Roch pour faire place, entre autres, à de grands ensembles résidentiels, commerciaux ou de bureaux. Seule rue à traverser le quartier Saint-Roch d'est en ouest, la rue Saint-Joseph, qui relie les marchés Saint-Paul (actuelle gare du Palais) et Jacques-Cartier (actuelle place Jacques-Cartier) présente désormais la forme bâtie la plus dense et la plus évoluée des faubourgs de la ville de Québec, confirmant son statut de centre-ville. De part et d'autre de cette rue, la superficie des lots, beaucoup plus importante que la majorité des îlots résidentiels du quartier, fait en sorte que souvent une seule propriété occupe en totalité la parcelle.

Les gabarits et la densité construite

La densité du quartier Saint-Roch est caractéristique des premiers faubourgs de la ville de Québec. Le bâti du quartier concentre une densité construite importante, caractérisée par des gabarits contrastés. Le petit gabarit de la majorité des constructions contraste avec des bâtiments plus imposants, généralement implantés en front des grands axes que sont Charest, Saint-Joseph, Dorchester et de la Couronne.

Cette forte densité résidentielle s'exprime surtout dans des bâtiments de trois étages et moins (cartes 8 et 9). La deuxième carte fait ressortir le rapport inversé entre la hauteur et la densité : la forte densité résidentielle est généralement localisée dans des immeubles de moins de quatre étages. Les hauteurs les plus importantes caractérisent plutôt les immeubles non résidentiels et mixtes auxquelles s'ajoutent quelques grandes conciergeries qui représentent l'aboutissement de l'évolution des typologies résidentielles de Saint-Roch. Ces immeubles se localisent dans le corridor urbain est-ouest le long des axes du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph. Dans la perspective d'un service

rapide par bus, une densification devrait également s'opérer dans l'axe nord-sud, le long des rues Dorchester et de la Couronne. Le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres s'accompagnera également d'une densification progressive du tissu urbain.

Enjeu : Moteur pour la consolidation du quartier, l'effet catalyseur d'un éventuel service rapide par bus exercera sans doute une pression sans précédent dans l'axe nord-sud, insufflant du même coup un impact sur le processus de transformation urbaine. La répartition des immeubles de plus grande hauteur devra toutefois s'effectuer en tenant compte des caractéristiques d'ensemble du milieu, de la présence d'immeubles de petit gabarit et des effets sur le domaine public.

Les espaces libres ou sous-utilisés

La carte 10 suivante illustre la localisation des espaces libres, susceptibles d'être construits, réaménagés ou utilisés de façon plus optimale. Ensemble, ces espaces occupent d'ailleurs 9 % de l'occupation du sol dans les limites du PPU, soit l'équivalent de chacune des autres fonctions urbaines (résidentielle, commerciale/administrative ou institutionnelle). À ce pourcentage, s'ajoutent les espaces où l'on trouve les voies publiques qui représentent 24 % de l'occupation du sol.

Au sud de la rue du Prince-Édouard, les espaces vacants insérés au cœur des îlots résidentiels, offrent l'occasion de consolider un bâti vieillissant et d'ajouter de nouvelles résidences. Au nord, les terrains de la Pointe-aux-Lièvres concentrent une importante superficie d'espaces disponibles au développement sur des terrains tantôt vacants tantôt occupés par des fonctions et des constructions désuètes.

En périphérie des grands équipements institutionnels et des parcs, des superficies totalisant plus de trois hectares de terrains sont utilisées à des fins de stationnement. Jugés nécessaires, ces espaces répondent aux besoins de l'importante clientèle qui fréquente ces équipements et de celle des autres établissements à proximité. De plus, leur utilisation intensive lors de grands événements, principalement en période estivale, explique pourquoi ces espaces ont été maintenus à cette fin jusqu'à ce jour, malgré leur positionnement hautement stratégique au centre-ville. La présence du stade Victoria et de deux parcs régionaux (le parc Victoria et le parc linéaire de la rivière Saint-Charles), combinée à la construction prochaine de l'amphithéâtre, sans compter les besoins en stationnement liés aux autres fonctions urbaines exercent une pression importante pour leur maintien. Toutefois, la demande grandissante pour des espaces de stationnement s'oppose aux objectifs de consolidation du territoire. Une optimisation de ces espaces en matière d'aménagement, de polyvalence et de potentiel constructible est donc essentielle à la mise en valeur de l'espace urbain.

Enjeu : Les terrains de stationnements au cœur d'un centre-ville représentent des sites inestimables pour la mise en valeur de l'espace urbain. Les besoins sans cesse grandissants pour des espaces de stationnement se heurtent toutefois aux objectifs qui sous-tendent une mobilité plus durable. La conciliation de ces visions opposées est un enjeu majeur pour le centre-ville, plus particulièrement dans la zone du programme particulier d'urbanisme (PPU).

Les terrains de la Pointe-aux-Lièvres

Cette ancienne friche industrielle s'étalant de part et d'autre de la rue de la Pointe-aux-Lièvres accueille encore quelques industries dont le transfert éventuel permettra de rénover ce secteur. Disposant d'un potentiel de développement s'étendant sur une superficie de plus de cinq hectares, ces terrains sont voués à accueillir un quartier novateur axé sur une gestion performante de l'énergie et de l'environnement et encourageant la mobilité durable.

La réalisation du projet d'écoquartier nécessite l'affranchissement des terrains qui accueillent diverses entreprises. À court terme, seule la portion nord-ouest du secteur pourrait être construite, étant donné

qu'elle est de propriété municipale et considérant les efforts déjà consentis à la décontamination du sol.

Point d'ancrage inscrit au Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres constitue déjà le catalyseur du nouvel écoquartier. La création d'un pôle récréatif majeur accessible à l'année a engendré une fréquentation accrue du site depuis l'aménagement du parc au tournant des années 2000, notamment en période hivernale. Une meilleure connexion du parc avec le Vieux-Limoilou serait toutefois souhaitable puisqu'il permettrait de le désenclaver et de favoriser une plus grande fréquentation des résidants du secteur Limoilou.

Enjeu : Le développement du plein potentiel du site de la Pointe-aux-Lièvres est intimement lié à l'affranchissement des terrains encore occupés par un bâti et des fonctions désuètes.

Enjeu : Considérant l'ancien tracé du méandre de la rivière et le passé industriel des terrains du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la contamination des sols et leur faible capacité portante pourraient retarder la réalisation à court terme de tout projet et compromettre la réalisation de la planification d'ensemble entreprise par la Ville.

Enjeu : le maintien du caractère autoroutier de l'entrée au centre-ville depuis le nord du territoire crée une barrière majeure entre le secteur de la Pointe-aux-Lièvres et le reste du quartier Saint-Roch en plus de contraindre la réalisation de l'ensemble du concept d'écoquartier.

2.4.4 Des modifications aux caractéristiques traditionnelles du patrimoine urbain de Saint-Roch dans le contexte de densification du tissu urbain

Le quartier Saint-Roch n'a pas fait exception au processus normal de transformation des milieux bâtis, qui s'accompagne généralement d'un nouveau découpage des lots et de modifications aux structures bâties traditionnelles. Si les traces de l'évolution du paysage de Saint-Roch se perçoivent encore aujourd'hui dans sa forme urbaine, c'est dans l'architecture de ses bâtiments que se confirme son passé ouvrier, son histoire commerciale, industrielle puis contemporaine. Cependant, la transformation ou la démolition des bâtiments anciens peut parfois s'avérer nécessaire lorsque les projets de remplacement apportent une contribution considérable dans l'amélioration du paysage urbain. Le processus de densification ne se fait pas sans impact sur le bâtiment résidentiel traditionnel.

Les grands chantiers de rénovation urbaine qu'a connus le quartier dès la fin des années 50 ont fait place à une trame bâtie renouvelée, non sans impact sur le bâti d'origine. Ce renouvellement s'est parfois exercé en sacrifiant des témoins du patrimoine de Saint-Roch, par la démolition ou la transformation des bâtiments ou la construction d'espaces vacants. Ces grands gestes urbains, censés redonner vie au quartier et en faire un vrai centre-ville, ont anéanti une part importante du patrimoine bâti. Le quadrilatère formé des rues Saint-Joseph, de la Couronne, du Roi et Dorchester est certes le sous-secteur ayant subi les plus importantes transformations du paysage construit d'origine. Des bâtiments modernes et contemporains y ont été implantés, en remplacement de constructions plus anciennes. La construction de la bibliothèque a requis la démolition d'un grand nombre d'édifices et des deux grands hôtels sur la rue de la Couronne dont l'un a remplacé l'ancien couvent Saint-Roch (actuel Hôtel Pur).

Les traces du paysage urbain traditionnel sont toutefois encore bien perceptibles, tant dans le lotissement que dans la forme bâtie. De nombreux bâtiments résidentiels de deux à trois étages typiques du quartier ont persisté aux grandes transformations du XX^{e} siècle. Désuets ou vacants, plusieurs nécessitent toutefois des rénovations majeures voire même une transformation complète ou à la limite, une démolition. Ces transformations pourraient donner lieu à des projets plus denses et plus porteurs, notamment le long des rues Dorchester et de la Couronne où une densification est souhaitable à long terme. La qualité du bâti aux abords de ces rues n'est pas toujours compatible avec le caractère distinctif de l'entrée de ville qu'on devrait y percevoir.

Enjeu : Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec les composantes identitaires du quartier. Si la prise en compte des caractéristiques traditionnelles constitue un enjeu pour les anciens faubourgs de Québec, la poursuite des efforts de revitalisation de Saint-Roch, en matière d'attractivité de la population et de nouveaux travailleurs, est une condition essentielle au maintien du dynamisme économique du centre-ville.

La recherche d'un équilibre entre la préservation des structures permanentes de l'environnement bâti, une offre résidentielle de qualité et l'élaboration de projets rentables économiquement constitue l'argument sur lequel la Ville appuiera ses décisions quant à l'acceptabilité des nouveaux projets. Ainsi, dans certains cas, les composantes du patrimoine urbain, dont les caractéristiques intrinsèques n'en justifient pas la conservation, pourraient disparaître au profit d'une urbanisation plus contemporaine, répondant mieux aux exigences en matière de construction et de qualité du milieu de vie. Une réflexion au cas par cas s'avère donc nécessaire afin d'évaluer les occasions de densification et l'impact de ces transformations urbaines sur la préservation du tissu urbain traditionnel.

2.4.5 Des lieux publics attrayants à mettre en valeur

Les grands espaces verts, poumons du centre-ville

Avec les parcs Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres et de la Jeunesse ainsi que le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le quartier Saint-Roch est très bien pourvu en espaces de loisirs et de détente (carte 11). Sillonnés par un réseau de sentiers piétons et cyclables, les deux grands parcs urbains contigus au parc linéaire de la rivière combinent une desserte en espaces récréatifs de très grande qualité. À l'intérieur de ces espaces, les équipements sportifs composent une offre relativement complète destinée tant à la population locale que régionale ainsi qu'aux travailleurs du quartier.

D'une superficie totalisant plus de 20 hectares, le parc Victoria offre une oasis de verdure et des équipements sportifs variés. Les investissements récents et ceux à venir comme l'aménagement d'un parc de planches à roulettes, la réfection des terrains de soccer, l'amélioration des équipements récréatifs extérieurs pour les aînés et d'autres équipements de loisirs à vocation régionale confirment la volonté de la Ville d'en faire le pôle récréatif majeur du centre-ville. Actuellement, près du quart de la superficie du parc est utilisé à des fins autres que récréatives dont plus de 28 000 mètres carrés sont utilisés comme vaste stationnement, le reste étant occupé par la centrale de police. Le stade Victoria qui attire une foule très importante durant la saison de baseball occupe également près de 8 % de la superficie du parc, soit 16 000 mètres carrés.

Étant donné la croissance de la clientèle de travailleurs dans le quartier, le développement projeté de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres et la densification passée et à venir du quartier Saint-Roch, il est souhaitable de bonifier le parc Victoria dans son ensemble. L'ajout de nouveaux bâtiments ou équipements permettrait de mieux desservir les résidants et les travailleurs du quartier et de ses environs dont l'offre en matière de loisir est incomplète. Cependant, l'optimisation du potentiel récréatif du parc devra s'accompagner d'une réflexion sur la polyvalence accordée aux aménagements et l'utilisation des espaces de stationnement, en lien avec les intentions du Plan de mobilité durable pour une utilisation accrue du transport en commun et de l'augmentation des déplacements actifs.

Enjeu : La superficie du parc Victoria et la disponibilité d'espaces sur les terrains de stationnement ouvrent la porte à une bonification des aménagements. À moyen terme, les besoins du poste de police pourraient nécessiter un transfert de ces fonctions à l'extérieur du parc, libérant ainsi une importante superficie de terrains. Une reconversion éventuelle s'accompagnera d'une réflexion sur l'offre en matière d'activité récréative et sur les besoins en matière de stationnement.

Aménagé au début des années 2000, le parc de la Pointe-aux-Lièvres est aujourd'hui un lieu privilégié pour les activités récréatives hivernales. Totalisant un hectare, ce prolongement du parc linéaire de la rivière Saint-Charles constitue déjà le cœur du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. L'amélioration prévue des structures d'accueil du parc en lien avec le développement de l'écoquartier complétera les aménagements actuels. De plus, la construction d'une passerelle enjambant la rivière dans la portion nord-est du parc permettra de connecter celui-ci au secteur de Limoilou.

La place Jacques-Cartier, le pôle culturel du centre-ville

Lieu de convergence de la population du quartier et de la ville, la place Jacques-Cartier a été conçue à ses origines comme lieu de rassemblement. À partir de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, elle accueille une grande halle de marché, qui intègre à l'étage deux salles à vocation culturelle, consacrant le site comme noyau culturel du quartier. Détruite par le feu en 1911, les bâtiments la succédant ont été à nouveau démolis pour faire place à la bibliothèque Gabrielle-Roy, dont la construction en 1980 a marqué la naissance d'un noyau culturel dans le quartier. Aujourd'hui, la désuétude des aménagements intérieurs et extérieurs et du stationnement souterrain nécessite des travaux de réfection des bâtiments et de la place ainsi qu'une réorganisation de l'espace intérieur de la bibliothèque. L'utilisation accrue du stationnement souterrain par les résidants, les travailleurs et la clientèle des commerces du secteur requiert également une augmentation du nombre de places.

Le périmètre de la place Jacques-Cartier et ses rues contiguës ont longtemps représenté un point d'échange important du réseau de transport en commun. Dans le contexte de l'implantation prochaine du Service rapide par bus (SRB), ce rôle est appelé à changer puisqu'il est prévu d'aménager un nouveau pôle d'échange majeur à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne, sur des terrains acquis du gouvernement fédéral. Les lignes Métrobus et express rejoindront ce pôle de façon à permettre une correspondance avec le SRB. Le secteur de la rue du Roi continuera néanmoins de jouer un rôle non négligeable dans la desserte du centre-ville puisque plusieurs parcours réguliers continueront d'y transiter et permettront la correspondance entre autobus, à une échelle plus locale.

L'évolution de ce quadrilatère et le renforcement de ce pôle culturel s'inscrit au cœur de la réflexion quant à l'optimisation globale du site, tant en ce qui a trait à la vocation et au gabarit des bâtiments qu'à l'aménagement du domaine public de la place et en périphérie de l'îlot. Cette réflexion est d'autant plus nécessaire que des travaux majeurs sur la structure du stationnement s'imposent à court terme, sans compter la désuétude des aménagements extérieurs réalisés il y a plus de vingt ans.

Enjeu : Considérant la localisation stratégique du site et son rôle central dans la structure de développement du transport en commun, une optimisation de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier est inévitable dans un horizon rapproché. La désuétude du stationnement intérieur, le réaménagement nécessaire de la place et des espaces de la bibliothèque ainsi que le potentiel important du site dans son ensemble ouvrent la porte à une densification possible de l'îlot, par une nouvelle construction dont le gabarit plus imposant cadrerait avec les orientations de renforcement du quartier Saint-Roch exprimées dans le Plan de mobilité durable de la Ville. Dans le cadre d'un projet de développement sur le site, le caractère public de la place existante devra être maintenu, voire renforcé.

La concrétisation du concept Saint-Roch TechnoCulture

Aujourd'hui reconnu comme un lieu d'innovation et de développement, la revitalisation du quartier Saint-Roch s'est opérée en suivant les trois grands axes de développement du savoir, de la culture et des technologies de pointe. La synergie émanant naturellement entre les divers acteurs œuvrant au sein de ces milieux, le rapprochement entre ces dimensions s'est imposé, favorisant l'émergence d'un quatrième axe de développement, la TechnoCulture. Ce volet vise à soutenir l'association entre le milieu culturel et l'industrie du numérique bien implantée dans le quartier en mettant en place des projets collaboratifs et porteurs pour le dynamisme économique du centre-ville.

La vision technoculturelle de Saint-Roch repose à la fois sur la définition des projets d'animation ou d'aménagement urbain concrétisant cette vision et sur la détermination des lieux propices à leur réalisation. La concrétisation de ces projets commande une réflexion sur leur faisabilité en matière d'aménagement urbain et la détermination des conditions de succès pour en faire des projets rassembleurs susceptibles d'intéresser la population, d'attirer de nouvelles entreprises dans le quartier et de contribuer à la poursuite des investissements immobiliers.

Enjeu : La mise en place du concept de TechnoCulture est tributaire de la faisabilité de l'approche technologique des projets et des aménagements urbains réalisables à court terme.

2.4.6 Une trame urbaine à réorganiser en fonction d'une mobilité durable

Saint-Roch au cœur du Plan de mobilité durable de la ville : une trame urbaine à redéfinir en fonction des déplacements actifs

Le Plan de mobilité durable, adopté en 2011, détermine les grands fondements qui guideront le développement du territoire à long terme. L'accroissement des déplacements actifs, le renforcement de la desserte en transport en commun et la mise en service d'un système plus performant en cette matière se transposeront dans des projets concrets d'aménagement du domaine public. Or, ce plan établit le quartier Saint-Roch comme moteur de développement urbain et axe important du réseau de transport en commun. Les caractéristiques morphologiques du territoire, sa densité construite et la cohabitation entre la fonction résidentielle et une activité économique intense sont propices à la réalisation des stratégies de mobilité exprimées dans ce plan.

La trame de rue orthogonale du quartier Saint-Roch se compose d'un réseau continu de rues est-ouest, entrecoupées par de grands axes nord-sud dont l'orientation est légèrement décalée par rapport aux premières. Ces derniers correspondent aux limites du découpage des anciens fiefs. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), ces grands axes nord-sud sont les rues Dorchester, de la Couronne et leur prolongement le long de la rue de la Pointe-aux-Lièvres. Intégrée artificiellement à la trame urbaine, l'autoroute Laurentienne se dessine comme l'axe d'entrée principale au centre-ville. À la limite ouest, le boulevard Langelier et son prolongement sur l'avenue Simon-Napoléon-Parent, constituent l'un des deux principaux accès directs à la haute-ville. En plus de l'autoroute, ces grands axes nord-sud qui traversent le quartier constituent des liens stratégiques entre deux pôles d'activités majeurs, soit le pôle urbain de Saint-Roch, incluant le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, et le site d'ExpoCité où est projetée la construction d'un amphithéâtre.

Puisque le quartier Saint-Roch constitue le cœur du centre-ville, la desserte par transport en commun y est optimale (carte 12). Tous les parcours qui s'y dirigent aux heures de fort achalandage assurent un service efficace pour la population du quartier et les travailleurs. D'une utilisation accrue du transport en commun découle donc un fort pourcentage de déplacements à pied.

Le découpage régulier du tissu urbain dans la portion sud du territoire, combiné à l'étroitesse des rues, favorise d'ailleurs les déplacements à pied ou à vélo dans les limites du PPU voire du quartier. En matière de réseau cyclable, aucun circuit cyclable n'a encore été aménagé dans les limites de Saint-Roch, à l'exception de la piste longeant la rivière Saint-Charles. Par ailleurs, dans la portion nord du territoire, à partir de l'avenue Simon-Napoléon-Parent, les déplacements à pied et à vélo sont pratiquement impossibles, étant donné la coupure engendrée par l'autoroute et ses voies de desserte.

L'accès par une passerelle ne prédispose pas les piétons et les cyclistes. La carte 13 illustre la nécessité de retisser certains liens absents ou problématiques.

Enjeu : L'accroissement des déplacements actifs suppose, au-delà de la mise en place d'un système performant de transport en commun entre les secteurs périphériques et le centre-ville, des aménagements urbains favorables aux déplacements à pied et à vélo. Cette condition est d'autant plus essentielle au cœur même du centre-ville où la densité de la population résidente et des travailleurs justifie la réalisation d'aménagements urbains favorables à ce type de déplacement. Un meilleur réseautage des parcours piétons et cyclables dans les limites du quartier et vers les quartiers périphériques est souhaitable pour accroître la proportion de déplacements actifs. La mise en place de parcours cyclables bien balisés au cœur de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville.

L'autoroute Laurentienne : une coupure dans le tissu urbain

L'aménagement de l'autoroute Laurentienne dans les années 70 a créé une coupure importante dans la trame urbaine engendrant l'isolement des parcelles résiduelles entre la rivière Saint-Charles et l'autoroute. Le paysage urbain qui résulte de sa présence crée une image d'entrée de ville austère, exacerbée par la présence de passerelles et par l'absence d'un encadrement bâti cohérent avec la définition d'un centre-ville. S'ajoutant à la contamination des terrains, la faible perméabilité du tissu urbain entre les deux portions du territoire séparées par l'autoroute a contribué à l'isolement du parc Victoria, freinant du même coup le développement des terrains de la Pointe-aux-Lièvres.

La mise en valeur des propriétés adjacentes à l'autoroute, tant du côté du parc Victoria que du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, exige de repenser sa configuration, son tracé, son dénivelé et la fonction même de l'axe, à l'entrée du centre-ville. La présence de voies de services par la rue du Cardinal-Maurice-Roy et l'avenue Simon-Napoléon-Parent, à l'ouest de l'autoroute, ainsi que dans le prolongement de la rue Lee, du côté est, contribue à l'isolement des propriétés riveraines en occupant des superficies importantes de terrains bâtissables.

Les deux carrefours stratégiques localisés à l'entrée du pont Drouin (rue de la Croix-Rouge) et à l'intersection de l'avenue Simon-Napoléon-Parent et de la rue du Chalutier ont une configuration autoroutière. Ils ne favorisent pas les déplacements actifs et contribuent à l'isolement du parc Victoria par rapport au reste du quartier et au Vieux-Limoilou. Les passerelles enjambant l'autoroute sont les seuls accès permettant les déplacements à pied et à vélo de part et d'autre de l'autoroute.

Enjeu : Le développement des terrains vacants aux abords de l'autoroute est fortement tributaire des réflexions sur sa requalification. Les barrières qu'engendrent l'autoroute et ses voies de desserte limitent les accès au parc Victoria et au secteur de la Pointe-aux-Lièvres.

Dans une vision de développement à long terme, la transformation de la portion de l'autoroute au sud de la rivière Saint-Charles en boulevard urbain est inévitable, particulièrement dans un secteur aussi stratégique et dont le potentiel offert par la réhabilitation de terrains est majeur. La construction récente d'un amphithéâtre à l'entrée nord du centre-ville et le passage d'un éventuel service rapide par bus accéléreront la réflexion sur ce projet.

3. Cadre d'aménagement : les grandes orientations et le concept d'aménagement

3.1 La vision d'aménagement

La vision d'aménagement de l'entrée de ville–Saint-Roch repose sur les grandes orientations exprimées par la ville en matière de mobilité durable, de densification des milieux construits et de renforcement des pôles urbains majeurs.

Et si l'on se projetait dans 20 ans… que sera devenue l'entrée de ville du secteur Saint-Roch? Voici ce qu'on pourrait lire sur le quartier en juin 2030…

L'entrée de ville du secteur Saint-Roch et la Pointe-aux-Lièvres projettent une image contemporaine, accueillante et structurée par un bâti continu le long d'un grand boulevard s'étendant de la rivière jusqu'au boulevard Charest. Reliés au parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria et ses équipements de loisirs sont très fréquentés par la population et les travailleurs du centre-ville. Le réaménagement de l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain a reconnecté la Pointe-aux-Lièvres au reste du quartier et facilite les liens avec Limoilou. La reconfiguration des voies complète le tissu urbain par de nouvelles constructions sur les terrains libérés.

L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres représente une véritable vitrine des technologies de pointe en matière de construction LEED et de réduction de l'empreinte écologique. Il crée un milieu de vie entièrement nouveau en plein cœur du centre-ville en plus d'accroître de façon substantielle l'offre résidentielle. Il s'inscrit dans l'image contemporaine et innovante du quartier Saint-Roch, lieu de déploiement d'une série d'initiatives publiques et privées mises en place au cours des 20 dernières années par la Ville et ses partenaires pour la tenue d'événements, la réalisation d'aménagements et d'activités de création artistique qui mettent à l'avant-plan les technologies de pointe.

Les investissements réalisés par la Ville au cours des dernières années pour mettre en valeur le pôle culturel de la place Jacques-Cartier par le réaménagement complet de la bibliothèque et de la place publique confirment le rôle prépondérant du quartier Saint-Roch dans le développement culturel de la ville de Québec et, plus particulièrement, dans les projets technoculturels. Le nouvel immeuble d'habitation récemment construit devant la place est reconnu comme l'un des plus beaux bâtiments de Québec.

Les travaux pour mettre en place le parcours du service rapide par bus dans l'axe nord-sud se termineront prochainement. Celui-ci desservira bientôt la population du centre-ville dont la densité s'est accrue de façon très importante au cours des dernières années. La construction des derniers terrains de la Pointe-aux-Lièvres et le recyclage de la majeure partie des bâtiments le long des axes Dorchester et de la Couronne ont engendré la venue de plus de 2 000 nouveaux résidants et de plusieurs places d'affaires depuis dix ans. Le maintien des programmes de rénovation de la Ville de Québec a permis la restauration de plusieurs témoins du patrimoine bâti de Saint-Roch.

3.2 Le concept d'aménagement et les grandes orientations

Six grandes orientations d'aménagement et de développement sous-tendent la vision de développement futur exprimée :

1. Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville;
2. Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant;
3. Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres;
4. Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain;
5. Retisser les liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable;
6. Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public.

3.2.1 Confirmer l'îlot de la place Jacques-Cartier comme pôle culturel du centre-ville basse-ville

La Ville de Québec confirme sa volonté de faire de la place Jacques-Cartier et de la bibliothèque Gabrielle-Roy le cœur culturel du centre-ville et la concrétisation de sa vision technoculturelle pour Saint-Roch. La localisation stratégique de la place Jacques-Cartier et son potentiel de développement urbain commandent une redéfinition complète de la vocation des bâtiments et de la place. Les objectifs de la Ville pour faire de son centre-ville le lieu de convergence des artisans du milieu culturel et de l'industrie technologique favorisent donc une vision renouvelée des aménagements intérieurs et extérieurs. Ce projet vise à repenser la géométrie de la place Jacques-Cartier et son interface avec la rue.

Pivot du dynamisme culturel de Saint-Roch, la bibliothèque Gabrielle-Roy est appelée à voir s'accentuer son rôle central dans le renforcement du réseau des bibliothèques de la ville. Les investissements prévus de l'ordre de 56 millions de dollars permettront le réaménagement des espaces intérieurs de la bibliothèque, la modification de la structure du bâtiment en fonction des nouveaux besoins, la reconstruction du stationnement souterrain désuet, le transfert de l'auditorium et l'aménagement complet de la place.

Le nouvel espace public traversant l'îlot par un passage piéton permettra de créer une ouverture vers la rue du Roi où les usagers en transport en commun du centre-ville auront accès à plusieurs parcours d'autobus réguliers, favorisant une grande perméabilité de la place sur le milieu urbain adjacent. Cette nouvelle géométrie de l'espace permettra d'exploiter le plein potentiel de densification de l'îlot par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium existant. Les superficies occupées par l'auditorium seront remplacées par une nouvelle construction dont l'architecture contemporaine et le gabarit imposant contribueront à la signature contemporaine du centre-ville.

3.2.2 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants et l'amélioration du cadre bâti existant

Confirmé au Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), la croissance du parc immobilier passe par le redéveloppement des milieux déjà urbanisés. Dans les limites du programme particulier d'urbanisme (PPU), en plus de la Pointe-aux-Lièvres, le tissu urbain existant offre un potentiel de densification que l'effet catalyseur du service rapide par bus rendra encore plus attracteur.

Cette orientation se décline en cinq objectifs spécifiques qui rendent compte de la volonté exprimée

par la Ville et la population :

- Accroître et diversifier la fonction résidentielle, en répondant aux besoins des diverses clientèles de manière à assurer le maintien de la mixité sociale du quartier Saint-Roch;
- Faire en sorte que le profil bâti le long des grands axes nord-sud du territoire reflète une image d'entrée de ville en fixant des gabarits en conséquence dans la règlementation d'urbanisme;
- Améliorer le cadre bâti vieillissant;
- Construire les sites vacants ou utilisés comme stationnements;
- Poursuivre le renforcement de la fonction commerciale et de bureaux le long des grands axes.

Depuis la création du jardin de Saint-Roch en 1993, le renouvellement du parc immobilier de l'ensemble du quartier a transformé le paysage du centre-ville par la restauration des bâtiments existants, le remplacement de constructions désuètes et la construction des terrains vacants. L'augmentation du parc immobilier résidentiel a permis une croissance de la population de l'ordre de 13 %, de 1991 à 2006. Sur l'ensemble des unités de logement composant le parc immobilier résidentiel actuel du quartier Saint-Roch, près de 38 % sont des logements sociaux ou communautaires. L'accroissement, la diversité et l'amélioration de l'offre résidentielle demeurent la priorité dans la poursuite du développement de Saint-Roch et le renforcement de sa structure commerciale. Le maintien de la mixité sociale du quartier est souhaitable et s'exprimera par la construction de divers types d'habitations. Pour répondre aux besoins des travailleurs et d'autres clientèles désireuses de demeurer au centre-ville, la construction de copropriétés privées est essentielle.

Les opportunités de consolidation (carte 14) illustrent la localisation des espaces sous-développés susceptibles d'être construits à long terme. Avec ses 12 hectares d'espaces non construits, le potentiel de consolidation urbaine de l'entrée de ville en fait un lieu privilégié de densification, par la construction sur les terrains vacants insérés dans le tissu ancien, les emprises autoroutières, les stationnements de surface et les autres espaces vacants, principalement situés dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres. La Ville accueillera favorablement les projets plus denses dans la mesure où ils contribuent à l'ajout de logements supplémentaires et où ils contribuent à l'amélioration du paysage urbain du quartier. La consolidation du tissu urbain vise à assurer la continuité du front bâti le long des axes urbains à haute visibilité, soit les rues Dorchester, de la Couronne, du Roi et Saint-Joseph en intégrant, aux étages inférieurs, des usages favorisant l'animation sur rue. La construction des espaces vacants utilisés comme stationnements de surface s'inscrit en conformité avec les grands objectifs du Plan de mobilité durable en faveur d'une bonification des services de transport en commun et d'une mobilité globale accrue.

La mise en valeur de l'entrée de ville commandera une transformation du paysage urbain traditionnel. L'implantation du SRB et du pôle d'échange de transport en commun est une occasion unique de transformer et de marquer cette entrée de ville, par une densification du cadre bâti et un réaménagement de l'espace urbain. L'aménagement d'un pôle d'échange de transport en commun à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne impliquera la reconfiguration de la géométrie des voies de circulation au sud de la rue de la Croix-Rouge, de façon à assurer un fonctionnement optimal du futur pôle d'échange et à rendre plus conviviales et sécuritaires les conditions de déplacement à pied et à vélo vers celui-ci.

La consolidation des îlots existants, souvent de petite dimension, pourrait nécessiter des démolitions dans la mesure où la Ville estime qu'un projet de remplacement est souhaitable, considérant la nature des constructions existantes et la qualité des projets déposés. Conforme aux objectifs inscrits dans les documents de planification de la Ville, la densification dans le secteur du PPU sera donc privilégiée le long des grands axes (Dorchester, de la Couronne, de la Pointe-aux-Lièvres) plutôt qu'en plein cœur des îlots résidentiels. La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec exercera son plein pouvoir quant aux prescriptions relatives à la mise en valeur de certaines caractéristiques d'origine du paysage traditionnel du quartier, en tenant compte à la fois du potentiel de densification des terrains,

de la qualité des projets déposés et de l'impact sur la valeur d'ensemble du patrimoine de Saint-Roch.

L'apport des projets à l'amélioration du cadre bâti existant et à l'environnement urbain en général passe nécessairement par des exigences en matière de conception architecturale et d'intégration au milieu bâti existant. Ces exigences sont d'autant plus importantes dans Saint-Roch où la population résidante se préoccupe de plus en plus de l'impact de la densification sur la qualité de leur milieu de vie, de l'environnement et du patrimoine urbains. Verdissement déficient de l'espace public, accroissement des îlots de chaleur, effets de vent induits par les constructions en hauteur sont au nombre des préoccupations exprimées par les citoyens. Partagés également par la Ville, ces aspects font partie des critères considérés par la Commission d'urbanisme dans l'analyse des projets déposés, principalement pour les projets de plus fort gabarit ou dont la localisation offre une très grande visibilité. La section 4.4. du chapitre 4 résume globalement ces critères.

Pour contraindre l'accroissement des îlots de chaleur au centre-ville, la Ville encouragera les projets qui contribuent à amoindrir l'impact de la densification sur l'accroissement de la température dans les espaces publics collectifs, les éléments brise-soleil ou l'utilisation de matériaux de revêtements performants à cet égard. L'intégration du concept d'agriculture urbaine dans les nouveaux projets constitue également une solution novatrice contribuant à la réduction des gaz à effet de serre dans le contexte de la densification des milieux. Bien que l'imposition d'une norme imposant un pourcentage minimal aménagé en espace vert ne soit pas toujours appropriée dans un tissu urbain aussi dense que Saint-Roch où les bâtiments occupent généralement la presque totalité d'un lot, un ajustement à la hausse de ces dispositions constitue l'une des options possibles pour accroître les superficies perméables dans les limites du PPU, voire dans l'ensemble du quartier.

Pour mettre en œuvre ses intentions de consolidation du territoire, certaines modifications aux hauteurs actuellement autorisées sont prévues dans les secteurs suivants : la Pointe-aux-Lièvres, le pôle de la place Jacques-Cartier, les terrains aux abords du parc Victoria et à l'angle de la rue Lalemant (voir chapitre 4).

3.2.3 Mettre en valeur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres par la création d'un écoquartier contigu au parc de la Pointe-aux-Lièvres

La Ville de Québec a déjà confirmé sa volonté de réaliser sur les terrains désaffectés de la Pointe-aux-Lièvres un projet de développement urbain exemplaire conçu selon les préceptes de réduction de l'empreinte écologique. Les projets de lotissement et de construction envisagés devront répondre aux exigences prescrites par la Ville en regard de l'implantation des bâtiments et des aménagements au pourtour, de leur gestion écologique, des efforts pour favoriser la mobilité durable, de l'organisation de l'espace urbain de manière à créer un milieu de vie exemplaire, combinant habitation et services de proximité. On estime à près de 800 logements, le potentiel d'accueil de nouvelles habitations et à près de 10 000 mètres carrés les nouveaux espaces commerciaux et de bureaux.

La portion est du secteur de la Pointe-aux-Lièvres accueille aujourd'hui un vaste parc public dont l'utilisation durant les quatre saisons en fait un jalon important de l'offre de loisirs à l'échelle de la ville. De plus, cet espace joue un rôle de premier plan dans la mise en place de la stratégie de développement du Plan de mise en valeur du parc linéaire de la rivière Saint-Charles. En lien avec le développement de l'écoquartier, la Ville souhaite consolider les activités et l'animation du parc. L'aménagement d'un pavillon de services, la création de liens avec l'écoquartier et la construction d'une passerelle cyclopiétonne pour relier le parc au secteur de Limoilou compléteront les aménagements existants.

3.2.4 Consolider le parc Victoria et ses grands équipements publics en favorisant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

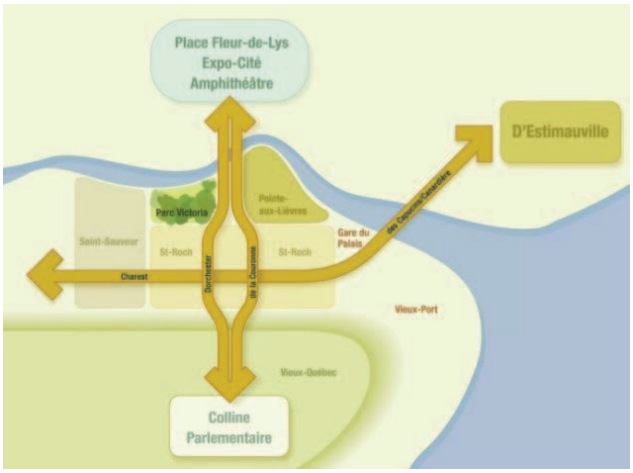
Composante majeure du réseau d'espaces verts du centre-ville (voir carte 11), le parc Victoria et ses équipements récréatifs desservent autant la population des quartiers à proximité que la clientèle régionale. La Ville entend mettre à profit cet espace naturel exceptionnel au cœur d'un secteur

urbanisé pour améliorer la desserte récréative de Saint-Roch et de Limoilou. Certaines sections du parc sont appelées à être mieux structurées et destinées à une utilisation récréative intensive.

La Ville prévoit ajouter de nouvelles structures d'accueil en matière de loisirs en plus de bonifier l'aménagement paysager et les installations de jeux. Dans la perspective envisagée du déplacement des activités de la centrale de police, la Ville évaluera également les diverses options de réhabilitation possibles de ces espaces. L'agrandissement du parc Victoria à même cet espace, de façon à lui redonner un réel front sur le quartier Saint-Roch, y aménager un seuil important et maximiser son verdissement, est l'avenue privilégiée.

Malgré sa localisation centrale exceptionnelle, le parc Victoria est éloigné des milieux résidentiels qu'il dessert en priorité. La barrière formée par l'autoroute et ses voies de desserte contraint l'accès aux piétons et aux vélos. En attendant une modification majeure de l'emprise autoroutière, une plus grande ouverture du parc sur le milieu urbain est souhaitable afin d'en faciliter l'accès par l'amélioration des liens piétons et cyclables (carte 13).

Actuellement, le maintien d'une offre de stationnement à la périphérie du parc Victoria est essentiel à la vitalité du stade Victoria et assure un complément à l'offre de stationnement de Saint-Roch, tant pour les résidants que les travailleurs. À court terme, une meilleure intégration de ces espaces au plan paysager serait toutefois souhaitable. À moyen terme, l'aménagement et la canopée de ces stationnements extérieurs devront être optimisés de façon à minimiser l'impact de cet îlot de chaleur et embellir cette entrée de ville. À plus long terme, il demeure opportun de se questionner sur la pertinence de maintenir ces stationnements à l'entrée du centre-ville, alors qu'un encadrement bâti cohérent avec la trame bâtie de Saint-Roch serait beaucoup plus profitable, le long du futur boulevard urbain



3.2.5 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun en procédant aux interventions qui s'imposent dans la foulée des orientations d'aménagement du Plan de mobilité durable

Le quartier Saint-Roch constitue la plaque tournante des déplacements actifs. Pour faciliter les déplacements à pied et à vélo, il importe de retisser ou renforcer certains liens au cœur du quartier Saint-Roch et avec le secteur de Limoilou, notamment. Le PPU est l'occasion de confirmer la volonté de la Ville de transformer l'autoroute Laurentienne pour lever les barrières qui limitent les déplacements actifs, mais également pour favoriser la mise en valeur des emprises résiduelles de part et d'autre.

Lors de la mise en œuvre des projets de réaménagement du domaine public, une attention particulière sera portée aux aménagements favorisant la marche et l'utilisation du vélo. Les cartes 15 et 16 localisent les circuits piétons et cyclables privilégiés. Le Plan directeur du réseau cyclable actuel prévoit un tracé qui relie le quartier Saint-Roch au corridor cyclable de la rivière Saint-Charles. Il identifie la rue Caron comme l'une des principales connexions nord-sud du réseau. Complémentaire au parc de l'avenue Langelier, la rue Caron est également privilégiée pour le déplacement des piétons vers le parc Victoria. En ce sens, une bonification des aménagements y est souhaitable. Par ailleurs, des ajustements au tracé projeté des circuits cyclables du quartier sont à prévoir, en lien avec la réflexion sur les rues partagées.

Ces ajustements possibles visent à prendre en compte les attentes exprimées par la population résidante et celle qui opte pour le vélo comme mode de déplacement récurrent vers le centre-ville.

La Ville de Québec a déjà annoncé au gouvernement du Québec ses intentions à l'égard de la mise en place d'un système de transport urbain plus performant. La concentration de travailleurs et de résidants justifie sa mise en place, de même que des investissements pour la réalisation d'aménagements qui incitent à la marche et aux déplacements à vélo. Bien que le trajet précis reste à déterminer dans l'axe nord-sud, le service rapide par bus pourrait circuler le long des rues de la Couronne, Dorchester et de la Pointe-aux-Lièvres. L'illustration ci-haut, tirée du Plan de mobilité durable, présente le tracé projeté dans l'axe nord-sud, reliant le centre-ville à la partie nord du territoire, en desservant les principaux pôles d'activités et les concentrations résidentielles. L'implantation d'un service rapide par bus demande de prévoir l'espace nécessaire pour intégrer les structures d'accueil à même l'emprise, principalement à certaines intersections stratégiques. Les modifications à la géométrie du réseau routier, en particulier de l'axe Laurentienne, sont donc liées à la réflexion sur le service rapide par bus.

Selon le tracé du service rapide par bus et le développement du futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, le réseau local d'autobus est également appelé à évoluer dans le secteur, afin de desservir au mieux les résidants et de leur offrir un lien vers le service rapide par bus. De plus, le futur boulevard urbain devra favoriser à la fois l'intégration d'une ligne de service rapide par bus, mais également assurer le maintien de la performance des express et des parcours locaux.

La reconfiguration du tronçon de l'autoroute Laurentienne, au sud de la rivière Saint-Charles, suppose une analyse de circulation et de géométrie de l'axe, à partir de la rue Soumande, où des travaux en lien avec la construction de l'amphithéâtre sont en cours. Le maintien d'un niveau de service adéquat pour la principale porte d'entrée du centre-ville est un enjeu de taille. Le retrait de la voie de desserte (avenue Simon-Napoléon-Parent) et des ajustements au tracé actuel de l'autoroute permettraient de libérer d'importantes superficies de terrain à des fins de construction ou de réaménagement du domaine public. Pour ce faire, la Ville invite ses grands partenaires à collaborer aux études de préfaisabilité pour évaluer l'impact et les coûts associés à ce projet.

La voie réservée aménagée sur un tronçon de l'autoroute Laurentienne permet actuellement la desserte du nord de Saint-Roch par de nombreux parcours (Métrobus, express et parcours locaux). Cette voie réservée a fait l'objet d'un projet-pilote de revêtement asphalté et accueille également des véhicules en attente. Un espace d'attente confortable ainsi qu'un lien entre le transport en commun et la passerelle piétonne et cyclable Adrien-Pouliot devraient être conservés, en appui aux modes de déplacement autres que l'automobile. Le maintien des voies réservées existantes, principalement dans les rues Dorchester et de la Couronne, est souhaitable afin d'assurer la fluidité des Métrobus 801 et des parcours d'autobus.

La Ville soutiendra le RTC dans son projet d'implantation d'un pôle d'échange de transport en commun lié au projet d'aménagement du SRB, à l'extrémité de l'autoroute Laurentienne au sud de la rue de la Croix-Rouge. Elle souhaite profiter de l'implantation du SRB et de ce pôle d'échange de transport en commun pour transformer et marquer cette entrée importante du centre-ville. Des lieux d'attente tempérés seront intégrés à même les bâtiments qui seront construits dans le secteur, de manière à renforcer la sécurité et le confort des usagers. Une densification importante des terrains entourant ce futur pôle est d'ailleurs privilégiée. Une réflexion en profondeur reste à faire sur la géométrie et l'aménagement des voies de circulation, de façon à assurer la sécurité et la fluidité de la circulation des 500 autobus et des quelque 4 000 piétons qui y circulent chaque jour. La transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge, devra inévitablement être considérée.

Dans le cadre de la modification de plusieurs tracés de parcours du réseau global de transport en commun, en vue d'une adaptation aux nouveaux plans de circulation des autobus et des terminus, une réflexion sur l'insertion et les mesures de préemption devrait être menée pour favoriser l'attrait et maintenir la performance de ce mode de transport.

3.2.6 Concrétiser le projet « Saint-Roch TechnoCulture » en misant sur les atouts du milieu et le potentiel de mise en valeur de l'espace public

Lancé dans le cadre du sommet Québec horizon culture tenu en 2009, le concept « Saint-Roch TechnoCulture » constitue la quatrième grande orientation du plan d'action quinquennal issu de ce sommet. Cette orientation prévoit faire de Saint-Roch le haut lieu de la TechnoCulture en développant des alliances stratégiques entre les artistes et les acteurs de l'industrie technologique. Ce concept constitue une assise sur laquelle la Ville s'appuiera pour affirmer l'identité du quartier Saint-Roch comme espace de rassemblement et de synergie des domaines culturels et technologiques.

De plus, dans sa vision de développement du réseau des bibliothèques, la Ville de Québec veut faire de Gabrielle-Roy une vitrine majeure de la TechnoCulture. Parallèlement, le mouvement des villes intelligentes reconnaît les initiatives de la Ville de Québec en matière de développement technologique. Par ses implications artistiques et technologiques, Saint-Roch TechnoCulture s'inscrit parfaitement dans cette vision. Le gouvernement et la Ville ont annoncé des investissements majeurs pour le réaménagement de la Maison de la danse de Québec, localisée dans la rue du Roi. Ce projet contribuera à la vitrine artistique souhaitée pour le pôle culturel de la place Jacques-Cartier.

Saluant les efforts investis par les artistes dans le développement culturel de Saint-Roch depuis les 15 dernières années, la Ville veut maintenir en place ses forces en encourageant la production artistique et en optimisant le développement des entreprises technologiques. Elle appuiera en ce sens la réalisation de projets technoculturels moteurs. Ces projets, susceptibles de renforcer la base économique du centre-ville, favoriseront l'attractivité de ce secteur pour de nouvelles entreprises et contribueront à un meilleur positionnement touristique de Saint-Roch..

Le concept Saint-Roch TechnoCulture est associé à l'ensemble du quartier où plusieurs lieux sont susceptibles d'accueillir de tels projets. La place Jacques-Cartier est identifiée comme l'espace privilégiée de concrétisation de cette vision technoculturelle, en mettant à profit l'espace public destiné à un réaménagement majeur. Les structures et équipements requis pour mettre en œuvre ce type de projet pourraient être intégrés à la nouvelle construction contiguë à la place, de même qu'à la bibliothèque réaménagée. D'autres espaces dans les limites du quartier pourraient éventuellement accueillir des projets à caractère culturel et technologique, tel que le jardin de Saint-Roch et la place de l'Université-du-Québec, le parvis de l'église Saint-Roch ou l'espace sous les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency.

Pour concrétiser ses intentions, la Ville encouragera donc la réalisation de projets-pilotes pour induire un effet d'entraînement sur la réalisation de projets d'aménagement urbain ou d'animation du domaine public. Il pourrait s'agir par exemple de l'adaptation de l'éclairage ou du mobilier urbain, en appui à la mise en place de projets technoculturels porteurs. La Ville affirme ainsi sa volonté d'inscrire l'art public dans le paysage urbain.

La Ville de Québec appuiera ainsi toute initiative qui contribue à la vision technoculturelle annoncée et qui s'inscrit dans le cadre d'intervention dont les grands principes sont les suivants :

- La préservation des aménagements réalisés par la Ville pour bonifier l'image du quartier;
- La préservation du couvert végétal et sa bonification lors d'interventions projetées;
- Le maintien de l'intégrité architecturale des bâtiments et de leurs qualités intrinsèques;
- La polyvalence des lieux publics;
- La réduction de l'impact visuel et sonore des projets dans le paysage urbain;
- Le maintien de la structure fonctionnelle du réseau routier du quartier.

Tout projet dérogeant partiellement à l'un ou l'autre de ces principes pourra être jugé recevable dans la mesure où son apport au paysage urbain ainsi qu'au dynamisme culturel et économique du quartier est positif et même souhaitable.

3.2.7 Le concept de mise en œuvre et la concrétisation de la vision future de développement de l'entrée de ville

Le plan concept de la carte 17 illustre de façon globale la vision d'aménagement à long terme de l'entrée de ville du secteur Saint-Roch. Il permet d'intégrer les intentions de la Ville dans une vue d'ensemble cohérente en y indiquant les secteurs où une consolidation est possible et souhaitée. Il laisse par ailleurs une très grande marge de manœuvre dans l'élaboration d'une vision de design urbain susceptible de créer un encadrement bâti conséquent avec la vision de mise en valeur souhaitée pour l'entrée de ville.

Les cartes 21 et 22 illustrent concrètement comment l'entrée de ville du secteur Saint-Roch pourrait se transformer à long terme. Les deux options présentées, non exclusives, constituent deux visions possibles, la carte 21 illustrant comment cette vision pourrait se traduire à moyen terme et la carte 22, à très long terme.

Les diverses contraintes liées à la mise en valeur de l'ensemble des terrains du secteur conditionneront le rythme de redéveloppement et de mise en œuvre d'une vision de design urbain structurante et porteuse pour l'entrée de ville :

- échéance et volonté des instances municipales et gouvernementales relativement à la requalification d'un tronçon de l'autoroute Laurentienne ;
- problématique de capacité portante et de contamination des terrains du parc Victoria ;
- limitations des usages des terrains du parc Victoria, liées au contrat de cession du terrain par la Congrégation des Augustines de la Miséricorde de Jésus ;
- cessation des activités industrielles non mesurable dans le temps ;
- géométrie du futur boulevard urbain et tracé du parcours de service rapide par bus encore non définis ;
- planification nécessaire des besoins en stationnement pour répondre aux besoins des diverses clientèles en tenant compte du projet de construction d'un nouveau centre de loisirs et des besoins en stationnement sous-jacents.

Les zones en redéveloppement identifiées sur les deux plans-images illustrent les propriétés particulièrement visées par un degré important de complexité ou des contraintes majeures.

4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

4.1 Les affectations détaillées du sol

Le secteur du PPU se situe à l'intérieur des limites du secteur central de la ville de Québec auquel le plan d'affectation des sols du PDAD associe diverses affectations. Parmi celles-ci, le territoire du PPU se décompose en trois grandes aires d'affectations du PDAD : « Centre-ville », « Résidentielle » et « Récréation, parc et espace vert ». Bien que ces grandes aires laissent une marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisés, un redécoupage plus fin est essentiel à la mise en œuvre des orientations du PPU. Les aires d'affectations détaillées du PPU remplacent donc celles prévues au plan général des grandes affectations du sol du PDAD.

Le découpage des aires d'affectations détaillées vise à mieux refléter les intentions d'aménagement de chacun des sous-secteurs du territoire. Des modifications à la réglementation d'urbanisme seront par la suite requises afin de transposer les orientations exprimées au PPU dans les règles d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou.

Le plan des affectations détaillées du sol pour le secteur du PPU est illustré à la carte 18. Le plan prévoit quatre types d'affectations détaillées redécoupés par sous-secteurs. Ces aires dont la majorité est à caractère mixte sont redécoupées en fonction de leur profil bâti et des usages à être autorisés.

Typologies des aires d'affectations détaillées

Affectation résidentielle « R » :

Les aires d'affectations « Résidentielle » visent à confirmer la fonction résidentielle prédominante actuelle et souhaitée dans la portion centrale du PPU. Cette affectation correspondant au secteur résidentiel existant dont les caractéristiques reflètent le bâti traditionnel du quartier.

Cette affectation vise à confirmer le caractère résidentiel prédominant et la volonté de maintenir et renforcer cette fonction par de nouveaux projets à même les terrains vacants ou à partir du tissu bâti actuel. D'autres fonctions compatibles avec la vocation résidentielle peuvent également y être autorisées.

Affectation mixte « M » :

Les aires d'affectations « Mixte » visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions au centre-ville et dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Cette affectation peut donc autoriser une grande diversité d'usages et prévoir diverses dispositions normatives. Les usages prescrits doivent toutefois assurer leur compatibilité avec la fonction résidentielle autorisée et privilégiée. Cette mixité peut s'exprimer soit à l'intérieur d'un même bâtiment, soit par la cohabitation, dans un même voisinage, de bâtiments monofonctionnels résidentiels et de bâtiments dédiés à diverses fonctions.

Affectation Parc et espace vert « PEV » :

Les aires d'affectations « Parc et espace vert » visent à confirmer la vocation récréative des secteurs visés par cette affectation, soit le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc de la Pointe-aux-Lièvres et le parc Victoria. Des usages complémentaires peuvent également être autorisés dans cette affectation dans la mesure où ils demeurent compatibles avec la vocation récréative, sociale et communautaire privilégiée.

En outre, pour le parc Victoria, compte tenu des diverses vocations qui lui sont attribuées, de sa portée

régionale, de son potentiel de mise en valeur, cette affectation permet également les usages suivants : un lieu de rassemblement, un poste de taxi, un équipement public à caractère patrimonial ou culturel, un établissement d'éducation et de formation, un équipement de sécurité publique ou un équipement récréatif extérieur régional ou de proximité.

De plus, l'aménagement de cafés-terrasses complémentaires à un restaurant, un bar ou à tout autre usage commercial pourrait également y être autorisé, dans la mesure où la superficie exploitée pour ces usages est limitée.

Affectation Publique, institutionnelle et culturelle « PIC » :

L'aire d'affectation « Publique, institutionnelle et communautaire » confirme la vocation du secteur des grandes institutions auquel elle est attribuée. Elle réfère aux écoles secondaires Cardinal-Roy, Wilbrod-Bhérer et au parc Victoria. Dans une proportion moindre, ces affectations peuvent également permettre d'autres usages complémentaires à ces fonctions et compatibles avec le milieu d'insertion.

Dénomination des aires d'affectations

Les affectations sont identifiées à l'aide de la dominante de l'aire et en fonction de l'axe de circulation localisant celle-ci dans le périmètre d'étude. Elles se déclinent comme suit :

- PEV_RSC : parc et espace vert longeant la rivière Saint-Charles
- PEV_PV : parc et espace vert dans le secteur du parc Victoria
- PIC_PV : publique, institutionnelle et communautaire dans le secteur du parc Victoria
- R_PE : résidentielle urbaine située en majeure partie entre les rues des Embarcations et De La Salle
- M_PL : mixte dans le secteur de la Pointe-aux-Lièvres
- M_CR : mixte dans la rue de la Croix-Rouge
- M_EM : mixte dans la rue des Embarcations
- M_D : mixte dans la rue Dorchester
- M_DC : mixte dans la rue de la Couronne
- M_DR : mixte dans la rue du Roi
- M_JC : mixte dans le secteur de la place Jacques-Cartier
- M_SJ : mixte dans la rue Saint-Joseph

4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées

Le tableau 1 ci-après présente les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées au plan des affectations détaillées. La carte 19 identifie les hauteurs maximales prescrites qui seront obligatoirement transposées dans le Règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Des règles particulières précisées au tableau 1 peuvent toutefois faire en sorte qu'une construction puisse déroger à la hauteur indiquée à la carte 19.

La révision du plan de zonage du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou pour le secteur du PPU devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les dispositions normatives prescrites.

Les normes visées au tableau 1 concernent les dispositions suivantes :

1. Les groupes d'usages autorisés, leur localisation et leur superficie maximale, le cas échéant;
2. Les usages et groupes d'usages associés, spécifiquement autorisés ou spécifiquement

exclus;
3. Les normes relatives à la typologie des bâtiments;
4. Le nombre de logements autorisés par type de bâtiments;
5. Les marges latérale, arrière, avant ou la largeur combinée des cours latérales;
6. La hauteur minimale en mètres et les notes spécifiques sur les hauteurs;
7. La superficie d'aire d'agrément ou d'aire verte exigée et le pourcentage d'occupation au sol
8. Le type d'affichage prescrit, les normes relatives au stationnement et l'application d'un projet d'ensemble;
9. D'autres dispositions particulières.

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent au tableau 1 :

- Les groupes d'usages identifiés sont les seuls usages autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces groupes d'usages doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- La localisation précise des usages à l'intérieur d'un bâtiment (sous-sol, rez-de-chaussée, étage) est la seule possible lorsqu'indiquée pour un usage en particulier; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- Les usages et groupes d'usages associés identifiés sont les seuls usages associés autorisés dans les aires d'affectation visées. Ces usages et groupes d'usages associés doivent être ceux prescrits à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement;
- Lorsque le tableau 1 précise l'obligation d'indiquer une marge de recul avant ou une marge de recul à l'axe, une telle norme doit être précisée à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme ;
- Les normes relatives à la superficie d'aire d'agrément, d'aire verte, à l'affichage ou aux projets d'ensemble doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme;
- Les dispositions particulières inscrites doivent être transposées à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement ou retirées, le cas échéant, de ces grilles;
- D'autres normes actuellement inscrites dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme de l'arrondissement de La Cité-Limoilou et applicables dans les aires d'affectations détaillées de la carte 18 qui ne sont pas précisées au tableau 1 peuvent également s'appliquer.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement.

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
PEV_RSC1	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %	537
PEV_RSC2	Parc et espace vert	C3, C30 R1, R2 Usages spécifiquement autorisés : Équipement sportif d'activités hivernales Parc nautique, port ou marina Centrale de production thermique Un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur un café-terrasse		Usages associés : 197, 210, 212, 270, 271				586 : Le % minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %	537
M_PL 1	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m2 par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
M_PL 2	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m^2 par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C10, C11 C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres Malgré la hauteur maximale prescrite, 40 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer
M_PL 3	Mixte	H1 H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2 : localisé aux étages S, R, 2; superficie maximale de 1 000 m^2 par bâtiment C3 : localisé aux étages S, R, 2; aucune superficie maximale prescrite C20, C21 : localisé aux étages S, R; aucune superficie maximale prescrite P1, P3, P5 I2, R1 Usages spécifiquement autorisés : Centrale de production thermique	H1 : aucun minimum de logement ne s'applique	Usages associés : 194, 197, 199, 212, 215, 221, 223, 224, 210, 225 Usage spécifiquement exclus : Un centre local de services communautaires	Marge latérale : 0 Largeur combinée des cours latérales : 0 Marge arrière : 0	Hauteur minimale : 13 mètres	Aire verte : 15 % POS : 40 %	Enseigne : type 3, rue principale de quartier 585 : Le % minimal du nombre de cases de stationnement qui doivent être situées à l'intérieur est de 80 % H1 : Projets d'ensemble autorisés	332.0.1, 507, 537, 554, 569 Les normes prévues aux articles 403 et 702 du R.V.Q. 1400 ne doivent pas s'appliquer
M_PL 4	Mixte	H1 R1 Usages spécifiquement autorisés : Service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement souterrain Garderies et centres de la petite enfance						608.0.1 H1 : Projets d'ensemble autorisés	
M_PL 5	Mixte	H1, H2 localisé aux étages 2, 2+ C1, C2, C3, C10, C11, C12, C20, C21 P1, P3, P5, R1		Usages associés : 178, 197, 212, 221, 223, 205, 200, 210, 199, 224, 225					La norme prévue à l'article 403 du R.V.Q. 1400 ne doit pas s'appliquer

Tableau 1 : Tableau des dispositions normatives du plan d'affectation des sols détaillé par aire d'affectation									
Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages exclusivement prescrits Prescription quant à la localisation et à la superficie maximales Normes relatives aux types de bâtiments exigés Usages spécifiquement autorisés	Prescription quant au nombre de logements par type de bâtiment	Groupes d'usages associés, exclusivement autorisés ou spécifiquement exclus	Imposition de marges latérale, arrière, avant ou de largeur combinée des cours latérales (mètres)	Hauteur minimale prescrite (mètres) Note spécifique sur les hauteurs	Superficie d'aire d'agrément et d'aire verte POS (pourcentage d'occupation au sol minimum)	Type d'enseigne Stationnement Projets d'ensemble	Autres dispositions particulières imposées ou retirées
PIC_PV 1	Public, Institutionnelle et culturelle	C3, C30 P1, P3 R1, R2, R3 Usages spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 210, 212, 236, 237, 238	Marge avant non définie				
PEV_PV 2	Public, Institutionnelle et culturelle	C3, C30 P1, P3, P8 R1, R2, R3 Usage spécifiquement autorisés : Un club où la vente de boissons alcoolisées, pour consommer sur place, est limitée aux membres du club ou à leurs invités		Usages associés : 197, 212, 221, 213, 210, 221, 225, 236, 237, 238, 243	Marge avant non définie				
M_CR 1	Mixte	Le contenu normatif applicable à ce territoire est désormais inclus dans le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch Les normes applicables sont celles prévues au règlement R.V.Q.2511							
M_D 3	Mixte								
M_EM 1	Mixte								
M_D 2	Mixte								
R_PE 1	Résidentielle								
M_DC 1	Mixte								
M_DC 2	Mixte								
M_D 1	Mixte								
M_JC 1	Mixte								
M_SJ 1	Mixte								
M_SJ 2	Mixte								
M_DR 1	Mixte								
M_DR 2	Mixte								

•

Légende des abréviations du tableau 1

Typologie des groupes d'usages

H1 : logement

H2 : habitation avec services communautaires

H3 : maison de chambres et de pension

C1 : services administratifs

C2 : vente au détail et services

C3 : lieu de rassemblement

C4 : salle de jeux mécaniques ou électroniques

C10 : établissement hôtelier

C11 : résidence de tourisme

C12 : auberge de jeunesse

C20 : restaurant

C21 : débit d'alcool

C30 : stationnement et poste de taxi

C31 : poste d'essence

P1 : équipement culturel et patrimonial

P3 : établissement d'éducation et de formation

P4 : établissement d'éducation et de formation

P5 : établissement de santé sans hébergement

P6 : établissement de santé avec hébergement

P8 : équipement de sécurité publique

I1 : industrie de haute technologie

I2 : industrie artisanale

R1 : parc

R2 : équipement extérieur de proximité

R3 : équipement récréatif extérieur régional

Localisation des usages

S : l'usage est autorisé au sous-sol;

R : l'usage est autorisé aux endroits suivants : 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse uniquement de l'intérieur de l'établissement;

1 : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il

s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée, sauf exception;

2 : l'usage est autorisé au 2e étage;

2+ : l'usage est autorisé uniquement aux étages au-dessus du 2e étage;

3 : l'usage est autorisé au 3e étage;

4 : l'usage est autorisé au 4e étage;

5 : l'usage est autorisé au 5e étage;

Usages et groupes d'usages associés autorisés :

178 : la location d'une chambre à une clientèle de passage est associée à un logement;

194 : un logement est associé à certains usages;

197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation;

199 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être intérieure;

200 : une aire de stationnement autorisée à titre d'usage associé doit être souterraine;

205 : la vente de propane est associée à un usage du groupe C2 vente au détail et services;

210 : un restaurant est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement;

213 : un bar associé à un lieu de rassemblement est autorisé en dehors des heures de présentation d'un spectacle sous réserve du respect de certaines normes prévues à l'article 212 du R.V.Q. 1400;

215 : une salle de réception est associée à une salle de spectacle;

221 : un bar est associé à un restaurant;

223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool;

224 : une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool;

225 : un bar sur café-terrasse est associé à un restaurant;

236 : un bar est associé à un usage de la classe publique;

237 : un restaurant est associé à un usage de la classe publique;

238 : un usage du groupe C 1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique;

243 : un restaurant ou un restaurant exercé sur un café-terrasse est associé à un usage de la classe Publique;

270 : un centre de location d'articles de sport est associé à un équipement sportif d'activités hivernales;

271 : un chalet est associé à un équipement sportif d'activités hivernales.

Autres dispositions particulières

332.0.1 : Un bâtiment ou une construction d'au plus trois mètres de hauteur, accessoire à la superficie végétalisée de la toiture et destiné au rangement d'articles de jardinage, n'est pas considérée dans le calcul de la hauteur;

403 : seule la partie de l'aire d'agrément qui est aménagée au niveau du sol est considérée aux fins de la superficie minimale d'aire d'agrément qui doit être aménagée sur un lot;

507 : l'installation d'un auvent ou d'un parasol est autorisée, sous réserve du respect des normes prescrites à l'article 507 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400;

537 : une construction ou un équipement pour l'enlèvement des matières résiduelles qui n'est pas visé

aux articles 164 à 168 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400, peut être implanté n'importe où sur un lot;

554 : localisation autorisée d'un café-terrasse selon les prescriptions prévues à l'article 554 du R.V.Q. 1400;

569 : deux bâtiments accessoires à un usage de la classe *Habitation* et détachés d'un bâtiment principal peuvent être adossés ou jumelés;

586 : le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterraine est de 100 %;

596 : aucun nombre minimal de stationnements n'est prescrit;

608.0.1 : l'aménagement d'une case de stationnement sur un lot situé à moins de 150 mètres et sur lequel n'est implanté aucun bâtiment principal est autorisée;

702 : l'abattage d'un arbre en cour arrière ou en cour latérale est autorisé pourvu qu'il reste, après cet abattage, au moins un arbre dans ces cours pour chaque tranche de 100 mètres carrés.

Les numéros auxquels réfèrent les notes précédentes correspondent aux numéros d'articles du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400.

4.3 Les gabarits

Dans une vision à long terme, le processus de densification du centre-ville est souhaitable, notamment dans Saint-Roch. Les grandes artères sont les endroits vers lesquels elle prendra forme de façon plus soutenue. Dans les limites du PPU, les axes de la Couronne, Dorchester, Laurentienne, de la Pointe-aux-Lièvres et Saint-Joseph pourraient, à long terme, accueillir des gabarits plus importants, particulièrement dans la perspective de mise en service d'un service rapide par bus. À l'inverse, les cœurs d'îlots conserveront des gabarits qui correspondent à la structure bâtie traditionnelle de Saint-Roch de manière à en conserver les caractéristiques d'origine qui en déterminent son caractère singulier.

Les caractéristiques paysagères et historiques du quartier Saint-Roch commandent toutefois une certaine prudence dans la distribution des gabarits dans la réglementation d'urbanisme de manière à assurer une transition adéquate entre ces divers gabarits. À court terme, il est approprié de limiter les endroits où de grandes hauteurs (10 étages et plus) pourront être autorisées, compte tenu des caractéristiques d'ensemble du bâti. Les secteurs où l'on autorisera de plus forts gabarits sont les suivants :

- Le pôle de la place Jacques-Cartier et certaines propriétés au pourtour confirmant son statut de cœur du quartier;
- L'entrée du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, à l'intersection sud-ouest des rues de la Croix-Rouge et de la Pointe-aux-Lièvres, afin de créer un repère visuel à l'entrée du centre-ville;
- Le secteur de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres où l'on mise sur la création d'un quartier offrant un milieu de vie mixte, des services, des espaces de détente de qualité, le tout orienté selon des principes reconnus en matière de développement durable.

4.4 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain des projets de fort gabarit

Contribuant à l'ajout de nouveaux logements dans le quartier, l'apport de projets de plus grande hauteur marquant les sites à haute visibilité est souhaitable au centre-ville. Pour faire en sorte que ces projets soient structurants au plan du paysage urbain, qu'ils s'intègrent harmonieusement au cadre bâti ancien, qu'ils préservent ou améliorent le confort des piétons sur l'espace public collectif, certains critères d'aménagement devront être respectés lors de la conception des projets sur les sites identifiés à la section 4.3. Le règlement R.V.Q. 1324, Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec régissant l'encadrement juridique de ses décisions concernant la construction et la transformation de bâtiments prévoit une série d'objectifs et de critères très détaillés qui, globalement, tiennent compte des critères ci-dessous qui encadreront les projets de plus fort gabarit dans les limites du PPU, notamment les suivants :

- Exiger un Traitement architectural de qualité exceptionnelle, intégrant les tendances contemporaines en architecture et en harmonie avec le milieu ancien :
- Articulation volumétrique par des avancées et des reculs et autres;
- Intégration d'un basilaire dont la hauteur et le traitement architectural créent une transition entre le niveau de la rue (échelle du piéton) et les parties en hauteur;
- Finesse dans la composition générale des façades contribuant au caractère d'une rue ou d'un espace : modulation, proportions, présences ou non de saillies;
- Traitement architectural qui assure l'interaction des activités du rez-de-chaussée avec l'espace public collectif : transparence des façades (surtout au rez-de-chaussée), absence de murs aveugles, localisation stratégique des accès, etc.
- Conception d'une architecture dont la performance est optimale en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur (toits verts, énergie solaire, matériaux de construction performants et autres);
- Intégration des principes d'accessibilité universelle;
- Intégration de tout équipement qui encourage les déplacements actifs et durables (abribus tempérés, supports à vélo);
- Intégration à l'architecture des éléments de mécanique du bâtiment et les équipements de service (conteneurs à déchets, débarcadères, équipements mécaniques au sol et sur la toiture);
- Intégration d'éléments culturels à l'architecture et à l'environnement des bâtiments : art public, etc.
-

5. La mise en œuvre : les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme s'inscrit dans une vision nouvelle d'aménagement des quartiers, appuyée par les grands fondements de la Ville de Québec en matière de mobilité durable. Cette vision s'appuie sur la volonté de densifier les principaux pôles urbains du territoire et les secteurs contigus aux réseaux structurants actuels et projetés de transport en commun.

Les crédits disponibles, l'accès aux divers programmes de subvention gouvernementale, les priorités municipales et la conjoncture associée à la tenue de grands événements ou à la construction de grands projets publics conditionneront l'échéancier de réalisation de l'ensemble de ces projets. Par exemple, les décisions liées à la transformation de l'autoroute, le maintien au parc Victoria des activités de sécurité publique, le programme d'investissement municipal en matière de loisir, le délai pour la relocalisation d'entreprises commercialo-industrielles et l'intérêt des investisseurs de soutenir des projets dans ce secteur influenceront la mise en œuvre des projets.

La Ville souhaite associer ses grands partenaires publics pour concrétiser sa vision pour l'entrée de ville Saint-Roch et la réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres. Elle incite également les autres propriétaires privés, résidants, gens d'affaires et organismes à appuyer cette vision d'aménagement par des efforts consentis en matière d'amélioration du paysage urbain et du cadre bâti : nouvelles constructions, remplacement de bâtiments désuets sans valeur patrimoniale notable, amélioration des bâtiments principaux et secondaires, construction de terrains vacants. Pour encourager ces initiatives, elle appuiera la construction de nouveaux projets, soit par un accompagnement professionnel pour faciliter leur mise en œuvre, soit par des investissements sur le domaine public.

Confirmant ces intentions, la mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme propose une série d'actions pour chaque sous-secteur identifié à la carte 20. Ces actions concrétiseront les propositions de plans images illustrés aux cartes 21 et 22. Ces actions découlent d'objectifs précis ciblés pour chacun des cinq grands sous-secteurs de consolidation identifiés à la carte 14. De plus, deux sous-sections distinctes présentent le programme d'acquisition d'immeubles en lien avec la mise en œuvre des orientations ainsi que les divers projets d'aménagement du domaine public visant principalement le renforcement des liens piétons et cyclables et la mise en œuvre du concept Saint-Roch TechnoCulture.

5.1 Le secteur de la Pointe-aux-Lièvres

5.1.1 Objectif : Mettre en œuvre un projet de développement urbain exemplaire orienté sur les principes d'aménagement et de mobilité durable qui répond aux besoins de diverses clientèles, en matière de diversité de l'offre résidentielle, de services de proximité et d'accessibilité.

Dans sa vision de mise en valeur des propriétés du secteur de la Pointe-aux-Lièvres, la Ville de Québec a déjà annoncé ses orientations pour la réalisation d'un écoquartier. Elle veut en faire un développement exemplaire, orienté en fonction des principes connus en cette matière et partagé aujourd'hui par une majorité de citoyens, d'investisseurs, de partenaires publics et privés et d'autres intervenants (associations communautaires, groupes cibles, architectes, urbanistes et spécialistes de divers domaines) oeuvrant à la mise en valeur de l'espace urbain.

Pour assurer la mise en œuvre de l'écoquartier, de grands fondements ont été établis afin de guider la prise de décision relativement aux projets qui seront soumis dans ce secteur. Ces fondements se déclinent en une série de critères faisant appel aux préceptes du développement durable en matière d'écologie urbaine, de mobilité, d'implantation, de gabarit, d'architecture et d'intégration au paysage urbain.

Moyens de mise en œuvre

La diversité de l'offre résidentielle et la diversité fonctionnelle

- Offrir des typologies d'habitations variées susceptibles de répondre aux besoins de divers types de ménages et conditions socio-économiques et conçues selon divers modes d'habitation (copropriété, locatif, logement abordable, etc.)
- Concevoir un projet mixte intégrant des usages permettant d'offrir à la fois un milieu de vie avec services de proximité, des lieux de détente et une destination pour le travail :
    - mixité verticale comprenant de l'habitation ou des services administratifs aux étages et des commerces et services au rez-de-chaussée;
    - mixité horizontale : bâtiments à vocations variées qui se côtoient dans un même environnement.

La qualité des aménagements et des bâtiments

- Prévoir un lotissement résidentiel dont le découpage des îlots facilite la circulation des personnes et l'appropriation de cours privées;
- Concevoir une implantation des bâtiments et une distribution des divers gabarits qui permette de bénéficier au maximum de la lumière naturelle et de l'ensoleillement à l'intérieur des unités d'habitations et des espaces de vie extérieurs;
- Faire en sorte que les nouvelles constructions procurent des espaces de vie sains et agréables pour les futurs résidants dont la facture contemporaine est à l'avant-garde des tendances en matière de design;
- Concevoir des constructions à l'architecture novatrice et de grande qualité :
    - L'architecture des bâtiments présente des décrochés et saillies qui créent une volumétrie intéressante et permet d'aménager des terrasses étagées;
    - Les matériaux de revêtement utilisés sont de qualité;
    - La composition des espaces intérieurs fait en sorte de créer des espaces de vie spacieux et lumineux;
    - Les bâtiments présentent une très grande fenestration, principalement du côté sud;
    - Le design et la structure des nouvelles constructions permettent de réduire l'impact du bruit en provenance de l'autoroute Laurentienne.

- Concevoir des bâtiments et des aménagements en fonction d'une stratégie écoénergétique et qui privilégient les énergies renouvelables;
    - Les matériaux utilisés dans la construction des bâtiments et les aménagements sont écologiques ou recyclés;
    - Les bâtiments comportent des composantes écologiques : toits verts, murs verts, surfaces perméables et réfléchissantes (lutte aux îlots de chaleur urbains);
    - Des techniques environnementales de pointe sont utilisées pour la gestion courante des bâtiments et des aménagements comme les énergies passives (ventilation naturelle, solaire passif, orientation des bâtiments) ou renouvelables (géothermie, énergie solaire, éolienne, biomasse, et autres).

Des lieux et des espaces extérieurs agréables, polyvalents, en continuité avec le milieu naturel du secteur et les réseaux récréatifs existants

- Faire une large place à l'aménagement d'espaces publics et semi-publics extérieurs en favorisant leur appropriation
    - Une esplanade plantée de nombreux arbres et végétaux relie le parc de la Pointe-aux-Lièvres au quartier Saint-Sauveur, dans l'axe de la rue Lee.
- Implanter les bâtiments de manière à les relier par des circuits piétons et, dans la mesure du possible, des pistes cyclables
    - Un réseau d'axes piétons relie les bâtiments, le parc de la Pointe-aux-Lièvres, le parc linéaire de la rivière Saint-Charles et l'esplanade centrale; il est idéalement dissocié des parcours automobiles;
    - Des parcours cyclables relient les bâtiments au corridor de la rivière Saint-Charles;
    - Les stationnements des résidants et des travailleurs sont souterrains à 100 %. Quelques espaces de stationnements desservant l'ensemble des immeubles peuvent être aménagés pour les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux.
- Minimiser les espaces extérieurs destinés uniquement aux véhicules
    - Les stationnements des résidants et des travailleurs des bâtiments projetés sont souterrains à 100 %;
    - Les espaces de stationnements extérieurs desservant les visiteurs et la clientèle des commerces et bureaux sont aménagés en intégrant des îlots de verdure et des plantations ; ces aménagements permettent la rétention des eaux de ruissellement.
- Intégrer les préceptes d'accessibilité universelle dans la conception des lieux publics

Le réseau de rues et le stationnement

- Planifier un réseau de rues au caractère polyvalent qui favorise les déplacements à pied et à vélo et conçu selon des principes reconnus en matière d'aménagement durable
    - Le lotissement comporte un nombre limité de rues; la géométrie des rues, plus étroites, fait en sorte de favoriser et de sécuriser les déplacements à pied et à vélo afin de restreindre l'utilisation de la voiture;
    -
    - La rue de la Pointe-aux-Lièvres constitue la principale voie d'accès nord-sud du lotissement projeté; elle est conçue de manière à prévoir l'implantation des structures pour d'éventuelles lignes de service rapide par bus;
    - La rue qui structure l'esplanade centrale constitue la colonne vertébrale du lotissement projeté; elle est conçue de manière à créer un lien fort entre les deux

secteurs séparés par l'autoroute et à rendre possible sa transformation éventuelle en boulevard urbain;

- La conception des rues fait en sorte que le rejet d'eau de surface envoyé vers le réseau pluvial de la ville est réduit au minimum; des aménagements paysagers font en sorte de retenir et de filtrer les eaux de ruissellement.

La gestion des matières résiduelles, des sols et de l'eau

- Prévoir dans la conception du développement une approche privilégiée en matière de gestion des matières résiduelles : recyclage pendant le chantier, tri à la source, collecte des matières compostables, point de collecte des déchets dangereux et autres;
- Proposer une stratégie de gestion des sols : restauration et revalorisation des terrains désaffectés et des sols contaminés, récupération des sols et autres;
- Intégrer, à la conception des bâtiments et des aménagements, une approche écologique de gestion de l'eau favorisant la diminution de la consommation d'eau et une saine gestion des eaux de pluie.

5.1.2 Objectif : Procéder à l'amélioration du domaine public et favoriser la mise en œuvre de l'écoquartier

La Ville collaborera à la réalisation de l'écoquartier en procédant aux investissements publics pour en faire un projet exemplaire qui répond à l'ensemble des critères énoncés précédemment. Le concept de développement prévoit notamment la création d'un axe fort dans le prolongement des axes Lee/Robert-Rumilly, destiné aux déplacements actifs. Le prolongement de cet axe via une passerelle enjambant la rivière Saint-Charles tissera un lien entre le parc de la Pointe-aux-Lièvres avec le quartier du Vieux-Limoilou.

Moyens de mise en œuvre

- Procéder à la réfection de la rue de la Pointe-aux-Lièvres et à la construction d'autres infrastructures publiques nécessaires au projet comme l'esplanade centrale;
- Terminer les études de caractérisation des sites à construire (ou compléter la décontamination des sites à construire);
- Procéder au besoin à l'acquisition des immeubles nécessaires à la réalisation du plan d'aménagement qui sera approuvé par la Ville;
- Bonifier les équipements récréatifs du parc de la Pointe-aux-Lièvres;
- Élaborer ou mettre à jour les dispositions réglementaires pour permettre la construction de projets selon les gabarits, les usages et autres aspects inclus dans le concept global d'aménagement approuvé par la Ville;
- Procéder à l'aménagement de l'Esplanade reliant l'écoquartier au parc Victoria;
- Construire une passerelle reliant le parc de la Pointe-aux-Lièvres et l'écoquartier au secteur de Limoilou.

5.2 Le secteur entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard

5.2.1 Objectif : Planifier le développement ou la requalification des îlots dont la fonction et le bâti sont susceptibles de se transformer à long terme

Le secteur compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince-Édouard concentre des immeubles de bureaux appartenant notamment au gouvernement fédéral ainsi qu'à l'entreprise Rothmans. Dans la perspective de l'implantation du service rapide par bus et d'un pôle d'échange de transport en commun, en continuité avec le développement de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, la relocalisation souhaitable des activités industrielles et le déplacement probable de fonctions administratives imposent une réflexion sur le recyclage de ces propriétés dont la localisation à l'entrée de la ville est hautement stratégique. Avec l'aménagement d'un futur boulevard, l'utilisation du terre-plein séparant les propriétés de l'autoroute assurerait un meilleur encadrement bâti, le long de l'artère.

À court terme, une réflexion sur l'aménagement actuel de l'intersection de la rue de la Croix-Rouge et de l'autoroute Laurentienne demeure toutefois un enjeu important pour faciliter l'accès au parc Victoria pour les déplacements à pied et à vélo, appelés à s'accroître avec la réalisation de l'écoquartier.

Moyens de mise en oeuvre

- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Évaluer le potentiel de requalification ou de reconstruction des propriétés industrielles et administratives, en incluant le terre-plein longeant l'autoroute au sud de la rue du Prince-Édouard.

5.3 Le cœur du PPU : les îlots au sud de l'axe Simon-Napoléon-Parent/du Prince-Édouard

5.3.1 Objectif : Analyser le potentiel de consolidation des terrains vacants

L'intersection de l'autoroute et de la rue Simon-Napoléon-Parent marque l'entrée réelle au centre-ville. La densité et l'interface construites de part et d'autre des rues Dorchester et de la Couronne confirment le caractère urbain au sud du parc Victoria ainsi que la fin et le début de l'autoroute. Ce premier contact avec le milieu bâti du centre-ville est toutefois mal exploité, l'occupation des terrains se limitant à des bâtiments de petits gabarits, parfois désuets. La réflexion qui s'impose sur la requalification de ce secteur permettra de redéfinir la trame de rues complexe à l'approche de l'autoroute en tenant compte du potentiel des espaces non construits, des bâtiments désuets et des fonctions à déménager.

Moyens de mise en oeuvre

- Repenser la trame de rue au carrefour formé des axes Laurentienne/Simon-Napoléon-Parent/Lalemant/Prince-Édouard afin de maximiser le potentiel de développement des îlots contigus et en tenant compte d'un éventuel parcours de service rapide par bus dans la rue de la Couronne;
- Repenser l'intersection de la voie de desserte de l'autoroute Laurentienne et de la rue de la Couronne en tenant compte du passage éventuel du service rapide par bus;
- Favoriser la construction d'un nouveau bâtiment à l'intersection des rues Saint-Anselme, Caron et Simon-Napoléon-Parent en assurant une meilleure reconnexion de la rue Caron à

la trame de rues du quartier;

- Évaluer le potentiel de développement et construire les terrains vacants de part et d'autre de la rue Lalemant, en incluant la propriété à l'angle des rues Bernard-Léonard et du Prince-Édouard;
- Construire les terrains vacants dont le milieu environnant potentiel de développement le permet;
- Ajuster les règles d'urbanisme, notamment en matière d'usages autorisés et de hauteur, de manière à refléter les orientations futures souhaitées;
- Analyser la possibilité de déménager les usages industriels présents dans ce secteur.

5.4 La place Jacques-Cartier et les îlots contigus

5.4.1 Objectif : Moderniser la bibliothèque Gabrielle-Roy et optimiser le potentiel de consolidation de l'îlot

Figure emblématique du dynamisme culturel du quartier Saint-Roch et vitrine de la TechnoCulture, la bibliothèque Gabrielle-Roy et sa place publique connaîtront à moyen terme des transformations majeures. Appelés à jouer un rôle de premier plan dans la vision de développement du réseau des bibliothèques de la ville de Québec, ses espaces intérieurs seront entièrement mis à jour. Ces interventions, combinées à la construction d'un nouvel immeuble comme élément phare de Saint-Roch, viendront renforcer le pôle central de la bibliothèque.

Moyens de mise en oeuvre

- Permettre l'optimisation du site de la place Jacques-Cartier par la construction d'un nouveau bâtiment à l'emplacement de l'auditorium d'une hauteur maximale de 60 mètres;
- Au besoin, procéder aux acquisitions nécessaires pour permettre le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier, dans le cadre d'un programme d'acquisition d'immeubles présenté à la section 5.6;
- Moderniser et réorganiser les espaces intérieurs de la bibliothèque Gabrielle-Roy afin d'adapter les lieux aux nouvelles réalités technologiques et aux besoins des usagers.

5.4.2 Objectif : Réaménager les espaces publics de la place Jacques-Cartier et son pourtour, en tenant compte des divers paramètres sous-jacents à la création d'un lieu polyvalent

Afin d'en faire un projet structurant pour le centre-ville et de redonner aux citoyens un espace public d'envergure soutenant la vie de quartier et pouvant accueillir des événements festifs en toute saison, des travaux majeurs de réfection des infrastructures publiques seront nécessaires.

Les interventions prévues sur le domaine public pour mettre en œuvre le concept élaboré prévoient des travaux de réfection complète de la place publique et de la chaussée des rues du Roi et Saint-Joseph en apportant des améliorations visant à accroître le confort et la sécurité des piétons et à bonifier le paysage urbain du secteur.

Bien que l'on mise sur une croissance de la part modale du transport en commun au centre-ville, la disponibilité des espaces de stationnement reste une composante majeure de l'attraction qu'exerce un secteur sur la venue de nouveaux résidants et l'augmentation de l'achalandage dans les commerces, surtout pour les déplacements autres que les destinations domicile-travail. Cet enjeu incontournable milite donc en faveur d'un agrandissement du stationnement public souterrain existant

afin de mieux répondre aux besoins des résidants, commerces et services du quartier Saint-Roch.

Moyens de mise en œuvre

- Reconstruire la place Jacques-Cartier en prolongeant celle-ci vers la rue du Roi où transiteront encore plusieurs parcours d'autobus réguliers:
  - concevoir le design de la nouvelle place, ses équipements et son mobilier urbain de manière à reproduire la vision technoculturelle associée à ce lieu et à son caractère polyvalent;
  - intégrer à la réflexion les préoccupations sur la réduction des îlots de chaleur.
- Reconstruire et agrandir le stationnement souterrain;
- Reconfigurer les rues du Roi et Saint-Joseph en adaptant les aménagements pour faciliter les déplacements actifs et améliorer le paysage urbain :
  - rétrécissement des chaussées;
  - élargissement de trottoirs permettant l'aménagement de terrasses;
  - reconfiguration des accès au stationnement intérieur;
  - retrait des baies de stationnement pour les taxis dans la rue Saint-Joseph;
  - bonification des aménagements en lien avec le transport en commun dans la rue du Roi (intégration d'abribus tempérés, mobilier urbain adéquat).

5.5 Le parc Victoria et les grandes institutions scolaires

5.5.1 Objectif : Consolider l'offre récréative et les aménagements du parc (bonification des structures de jeux existantes) en offrant une plus grande ouverture sur le milieu urbain

Cet objectif annonce la volonté de consolider la vocation récréative prioritaire du parc, par la bonification de ses équipements. Il vise également à redonner au parc une meilleure vitrine sur l'espace public urbain. Malgré son importante superficie, l'accès à cet espace public demeure problématique pour les piétons et cyclistes en provenance de la portion sud du quartier et du secteur Pointe-aux-Lièvres/Limoilou.

La relocalisation éventuelle du poste de police permettra de réintégrer cette propriété au parc.

La bonification des aménagements paysagers en périphérie du parc permettra une meilleure intégration des stationnements, dans la mesure où leur maintien est une condition essentielle à la fréquentation du stade et où il répond aux besoins de la population et des travailleurs du secteur.

À court terme, l'aménagement prévu d'un terrain de soccer synthétique et la bonification projetée de certaines installations de jeux contribueront grandement à améliorer les aménagements existants.

Moyens de mise en œuvre

- Planifier le réaménagement des stationnements de surface existants de manière à maximiser le nombre de cases disponibles et à intégrer des aménagements paysagers;
- Amorcer une réflexion sur l'aménagement des espaces libérés à la suite de la relocalisation du poste de police et profiter de cet espace libéré pour marquer le seuil du parc Victoria dans le quartier Saint-Roch et accroître son verdissement ;
- Évaluer la possibilité de partager l'utilisation des stationnements au pourtour des grandes

institutions d'enseignement durant les périodes de fort achalandage;

- Bonifier les équipements récréatifs du parc Victoria;
- Améliorer l'accès au parc pour les piétons et les vélos :
  - créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
  - mettre en œuvre le tracé prévu au plan directeur du réseau cyclable pour la rue Caron;
  - entretenir les structures des passerelles enjambant l'autoroute pour y sécuriser les déplacements, en attendant leur démantèlement dans le cadre des travaux de transformation de l'autoroute.

5.6 Le programme d'acquisition d'immeubles

Pour soutenir la réalisation de ses grandes orientations, la ville envisage la possibilité de procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés dans le territoire visé par le PPU, soit à ses propres fins ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues au programme particulier d'urbanisme.

À cette fin, la Ville de Québec instaure donc un programme d'acquisition d'immeubles pour une partie de son secteur central que constitue le territoire du présent PPU.

Les interventions projetées par les projets particuliers de réaménagement et de mise en valeur prévus au présent chapitre sont susceptibles de nécessiter le remembrement de certains lots. La Ville entend donc au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation, certains immeubles pour les projets qu'elle envisage, détenir et administrer le cas échéant des tels immeubles et exécuter les travaux d'aménagement, de restauration ou de démolition requis sur ces immeubles.

Le redéveloppement de l'ensemble de l'îlot de la place Jacques-Cartier incluant tous les immeubles compris dans le quadrilatère formé par les rues Saint-Joseph Est, Dorchester, de la Couronne et du Roi pourra au besoin faire l'objet d'acquisitions prévues au présent programme. De même, certains immeubles localisés au nord-ouest de la rue de la Croix-Rouge, entre la rue de la Pointe-aux-Lièvres et l'autoroute Laurentienne pourraient également être acquis par la Ville. Enfin, pour mettre en œuvre ses objectifs de verdissement, la Ville envisage également l'opportunité d'acquérir un ou plusieurs propriétés à cette fin dans les limites du territoire du PPU.

5.7 Les autres projets d'amélioration du domaine public

5.7.1 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui améliorent le paysage urbain et contribuent à la réduction des îlots de chaleur

Moyens de mise en œuvre

- Mettre en place une table de concertation impliquant la population et d'autres intervenants du milieu pour identifier les actions et projets concrets d'aménagement de l'espace public qui tiennent compte des attentes du milieu et des objectifs de la Ville pour assurer la mise en œuvre du PPU;
- Évaluer les sites potentiels de verdissement dans les limites du PPU;
  - identifier les lieux potentiels d'aménagement de nouveaux espaces verts publics le long des grands axes du territoire du PPU et procéder aux éventuelles acquisitions requises;
  - analyser la pertinence de revoir à la hausse les normes d'aire verte imposées dans les

règles d'urbanisme et l'impact de ces normes sur l'amélioration du bâti existant et les nouvelles constructions;

- analyser tout autre potentiel de verdissement et les interventions susceptibles d'atteindre de tels objectifs;

- Créer un axe fort destiné prioritairement aux déplacements actifs, dans le prolongement Robert-Rumilly/Lee vers l'esplanade projetée dans l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres;
- Développer des projets d'art public, d'aménagement urbain ou d'animation pouvant intégrer la dimension technoculturelle de Saint-Roch (fresques technoculturelles, événements ponctuels d'animation urbaine, modification au mobilier et à l'éclairage urbains, etc.).

5.7.2 Objectif : Procéder aux interventions sur le domaine public qui favorisent les déplacements actifs

Les interventions proposées sur le domaine public visent prioritairement à encourager les déplacements actifs et à reconnecter le tissu urbain de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne. Les moyens proposés ci-dessous se déclineront en plusieurs projets d'aménagement urbain en fonction des opportunités financières.

Moyens de mise en œuvre

- Amorcer des discussions avec le MTQ (études de préfaisabilité) en vue de la transformation de l'autoroute en boulevard, pour la portion au sud de la rivière Saint-Charles;
- Intégrer à la réflexion sur la transformation de l'autoroute la perspective du passage du service rapide par bus en prévoyant l'espace nécessaire à l'installation des diverses structures nécessaires;
- Aménager les parcours cyclables inscrits au plan directeur du réseau cyclable;
- Adapter l'aménagement de la rue Caron pour en faire la colonne vertébrale des déplacements actifs du secteur et le lien structurant principal vers le parc Victoria;
- Maintenir et bonifier les réseaux piétons et cyclables vers le parc et à l'intérieur de celui-ci :
  - entretenir de façon sécuritaire les passerelles enjambant l'autoroute d'ici à sa transformation en boulevard;
  - repenser l'aménagement de l'avenue Simon-Napoléon-Parent afin de sécuriser la traversée des piétons vers le parc Victoria;
  - analyser la possibilité de permettre la traversée piétonne, à l'intersection de la rue de la Croix-Rouge pour relier le parc à l'écoquartier et au secteur de Limoilou.
- Construire des passerelles piétonnes en des endroits stratégiques afin de relier Limoilou au quartier Saint-Roch, à partir du parc linéaire de la rivière Saint-Charles;
- Mettre en place une table de concertation impliquant les divers intervenants concernés par ces préoccupations, notamment la population du quartier;

Conclusion

Les premières phases de réalisation de l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres, amorceront dès 2013, le processus qui sculptera le nouveau paysage de l'entrée de ville Saint-Roch. À l'image de celle qui a transformé le secteur dans les années 60, cette vaste opération urbaine accentuera la pression sur les enjeux liés à la requalification de l'autoroute.

L'intégration réussie de l'urbanisation et des transports, fortement exprimée dans le Plan de mobilité durable, se traduira pour l'entrée de ville Saint-Roch par une réappropriation des espaces utilisés actuellement pour satisfaire les exigences liées à un nombre sans cesse croissant de véhicules circulant en direction du centre-ville. La réflexion sur la transformation de l'autoroute Laurentienne s'inscrit dans cette vision. À long terme, la récupération des terrains résiduels de son emprise et des espaces utilisés comme stationnements de surface feront place à des projets porteurs pour le centre-ville, en plus de contribuer à l'accueil de nouveaux résidants.

Or, la diminution souhaitée des déplacements automobiles au centre-ville est tributaire d'une desserte efficace en transport en commun. Celle-ci devrait s'accroître avec l'implantation d'un service rapide par bus sur les grands axes nord-sud du secteur. Parallèlement, la création d'un environnement urbain qui incite à la marche et au vélo se traduira par une série d'interventions sur le domaine public, dont la mise en œuvre d'un réseau cyclable et l'amélioration de traverses piétonnes, notamment vers le parc Victoria et le futur écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.

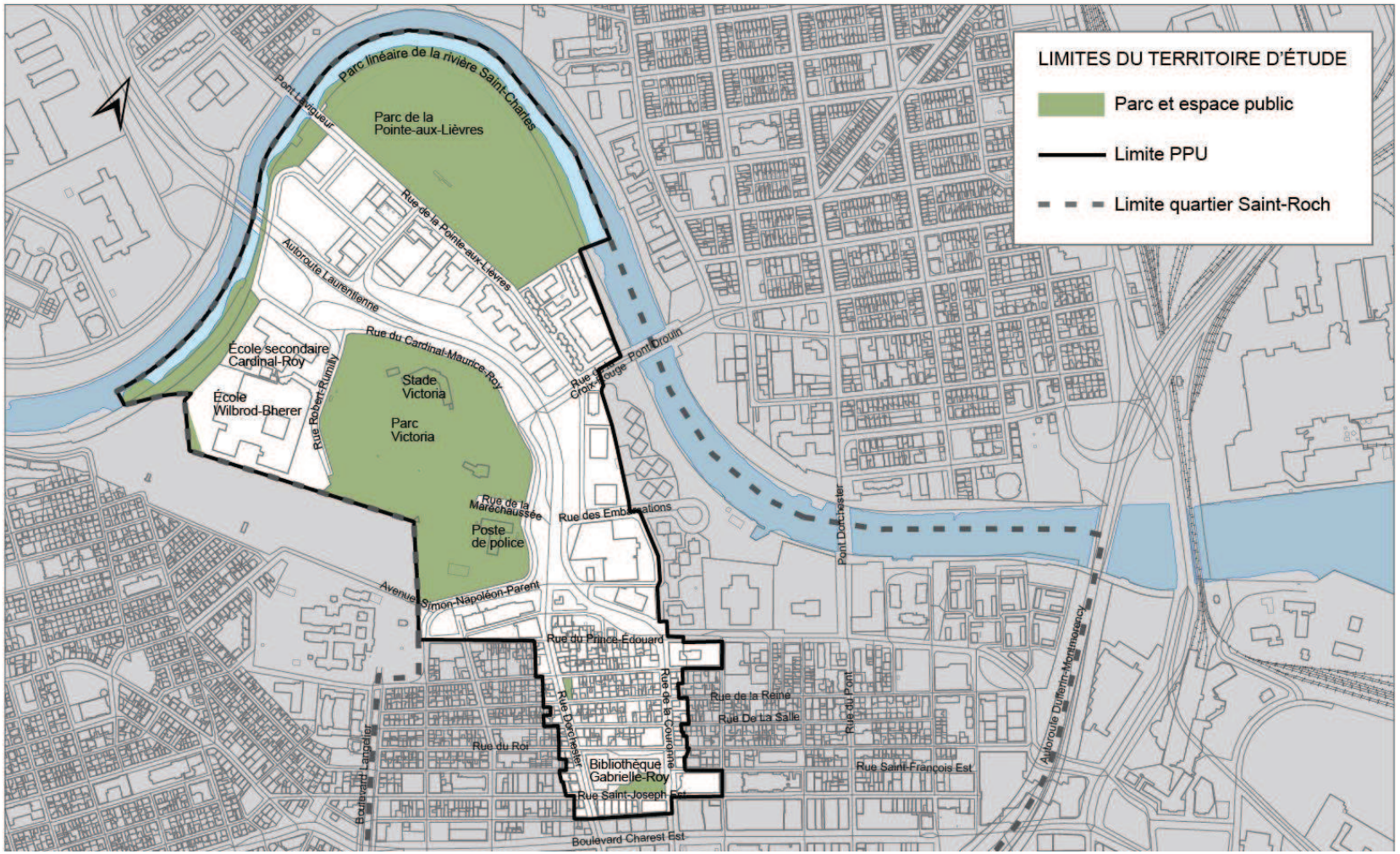
La vitalité économique du centre-ville et la pression immobilière conséquente incitent toutefois à une certaine prudence dans le choix et la localisation des grands projets de densification à l'entrée de la ville. Consciente de l'impact des grands projets sur les milieux anciens, la Ville a ciblé les sous-secteurs à l'intérieur du PPU vers où elle entend les diriger afin d'en préserver les caractéristiques d'ensemble. La place Jacques-Cartier est identifiée comme site privilégié d'accueil d'un nouveau projet porteur pour le centre-ville, combiné à la volonté d'en faire le noyau majeur des déplacements en transport en commun et le cœur culturel de Saint-Roch. Les interventions urbaines sur la place et le réaménagement de la bibliothèque Gabrielle-Roy concrétiseront la vision technoculturelle annoncée pour le centre-ville.

Le suivi et l'échéancier liés à la mise en œuvre des actions sur le domaine public, identifiés au PPU, dépendront des crédits disponibles de la Ville et des priorités d'investissements de ses grands partenaires. La contribution de la population résidante, des propriétaires, des développeurs, des architectes et des artistes à l'amélioration du paysage urbain rendra possible la vision exprimée.

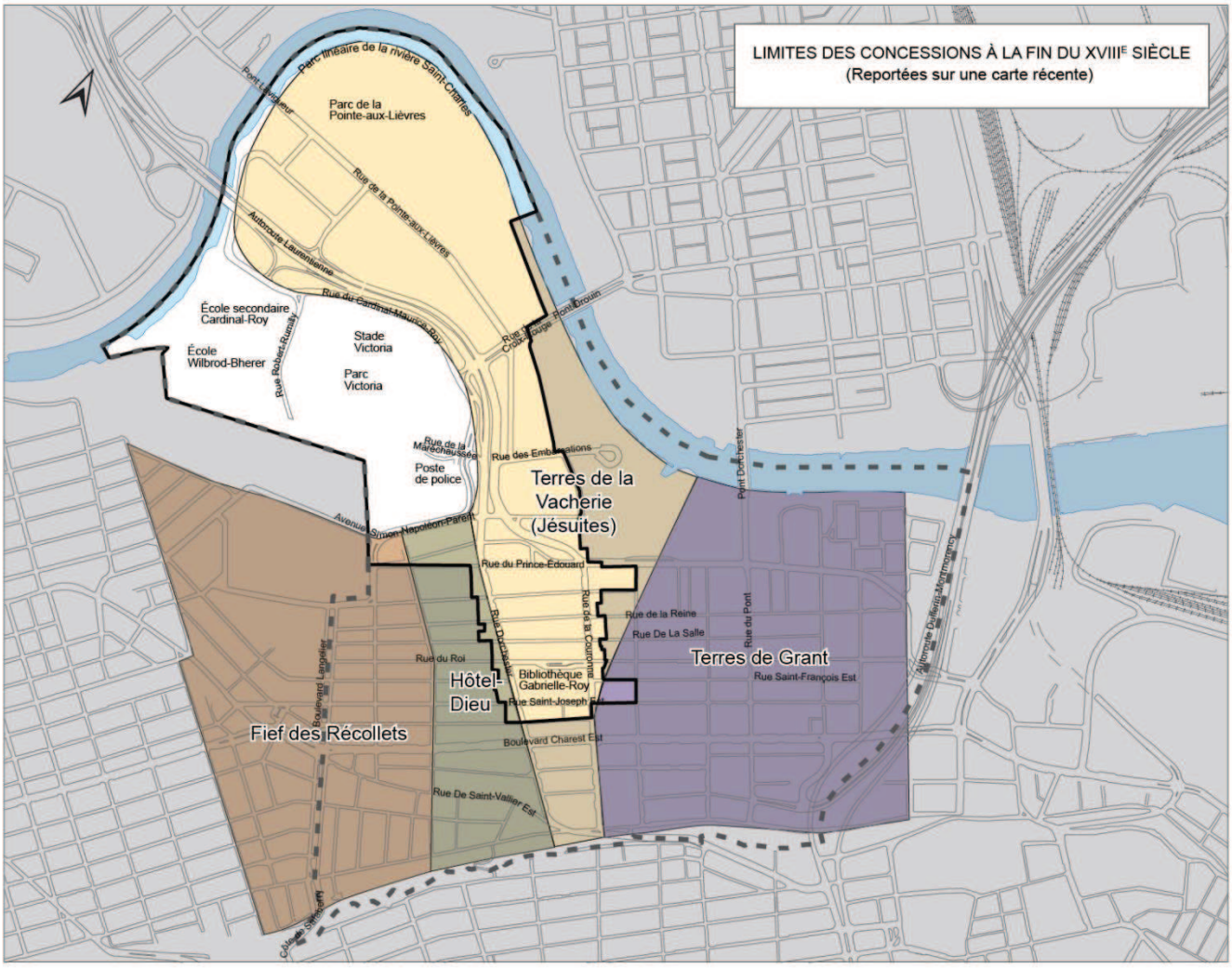
.

ANNEXE I : Cartographie

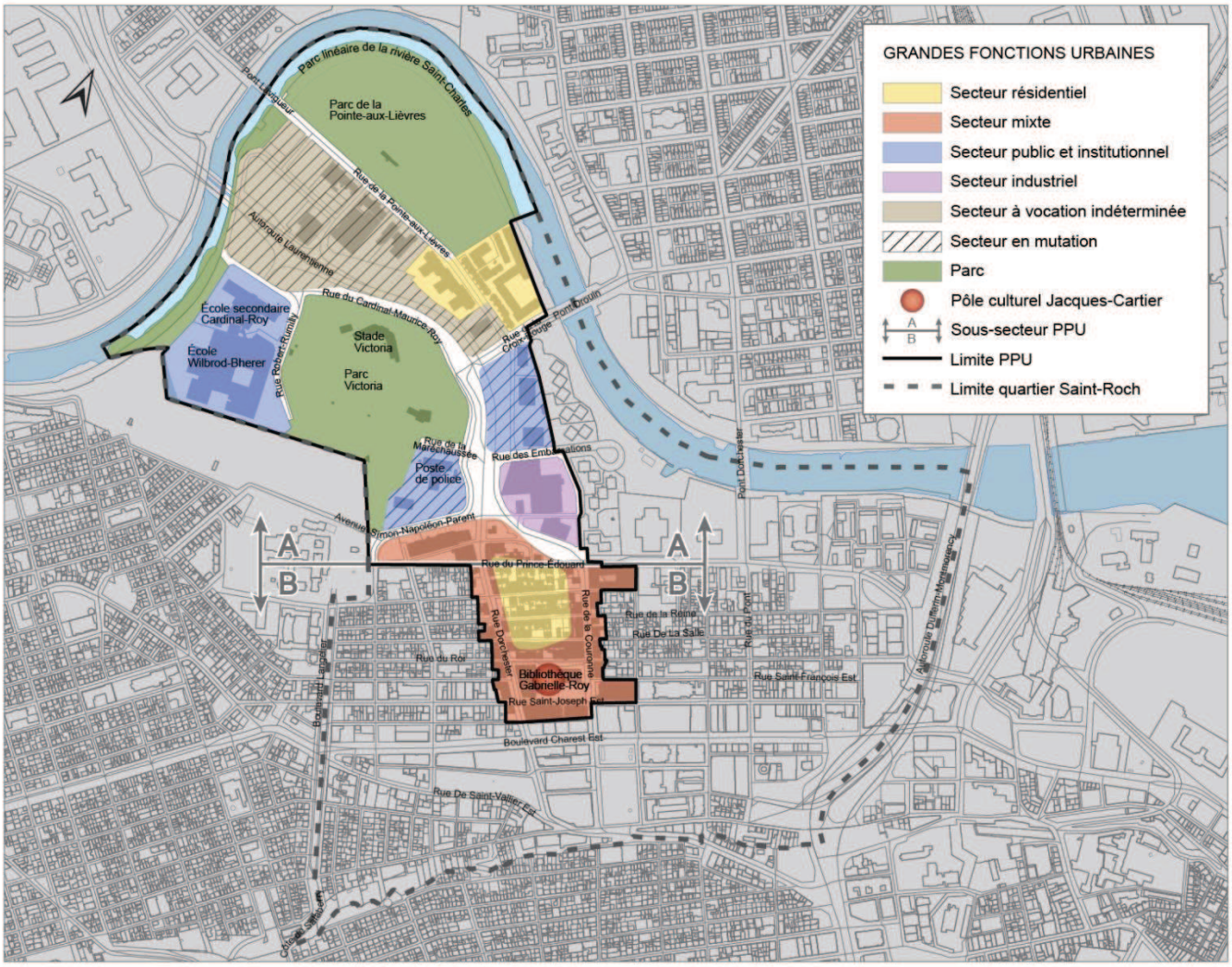
CARTE 1 – Limites du programme particuliers d'urbanisme



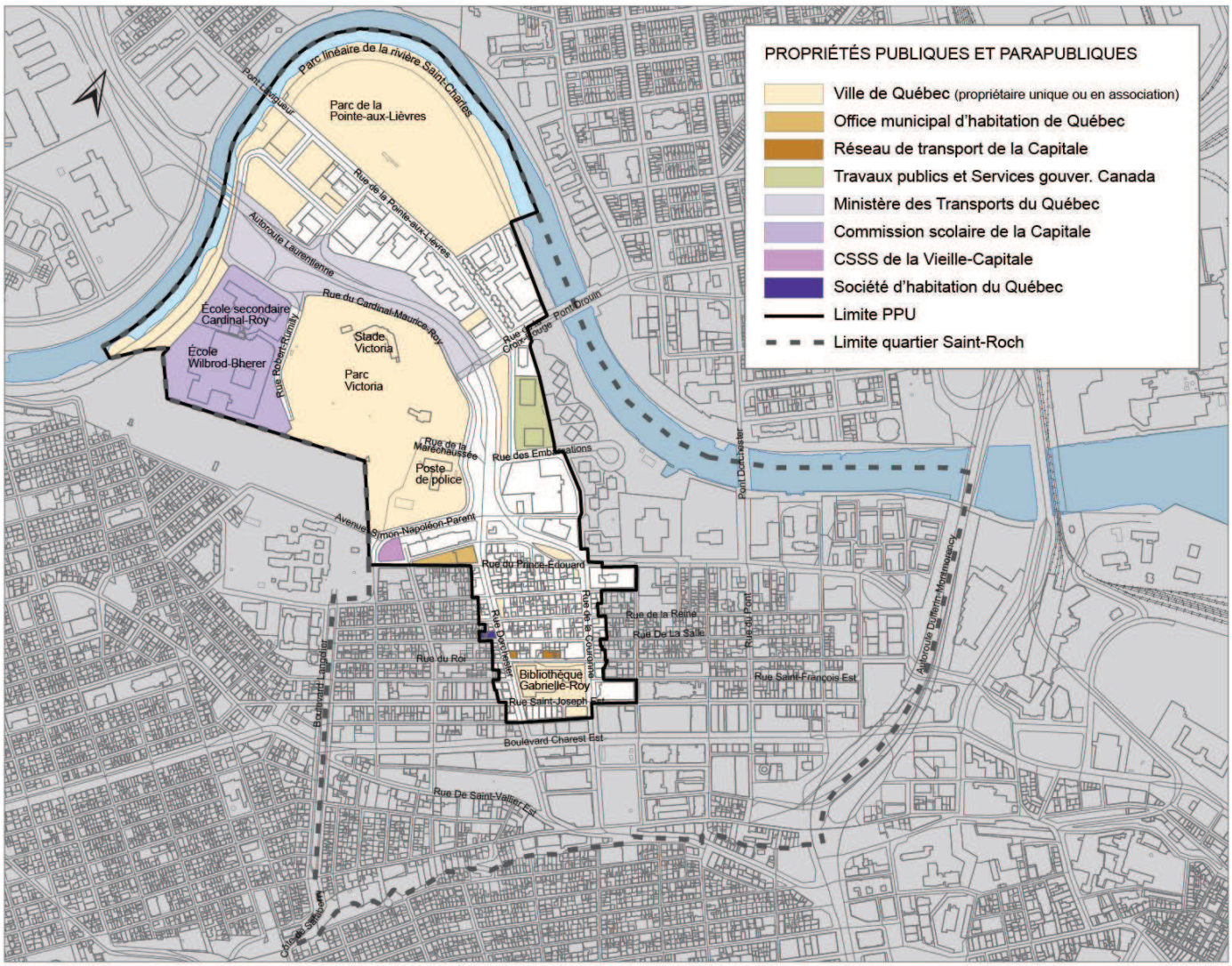
CARTE 2 – Limite des concessions à la fin du XVIII e siècle



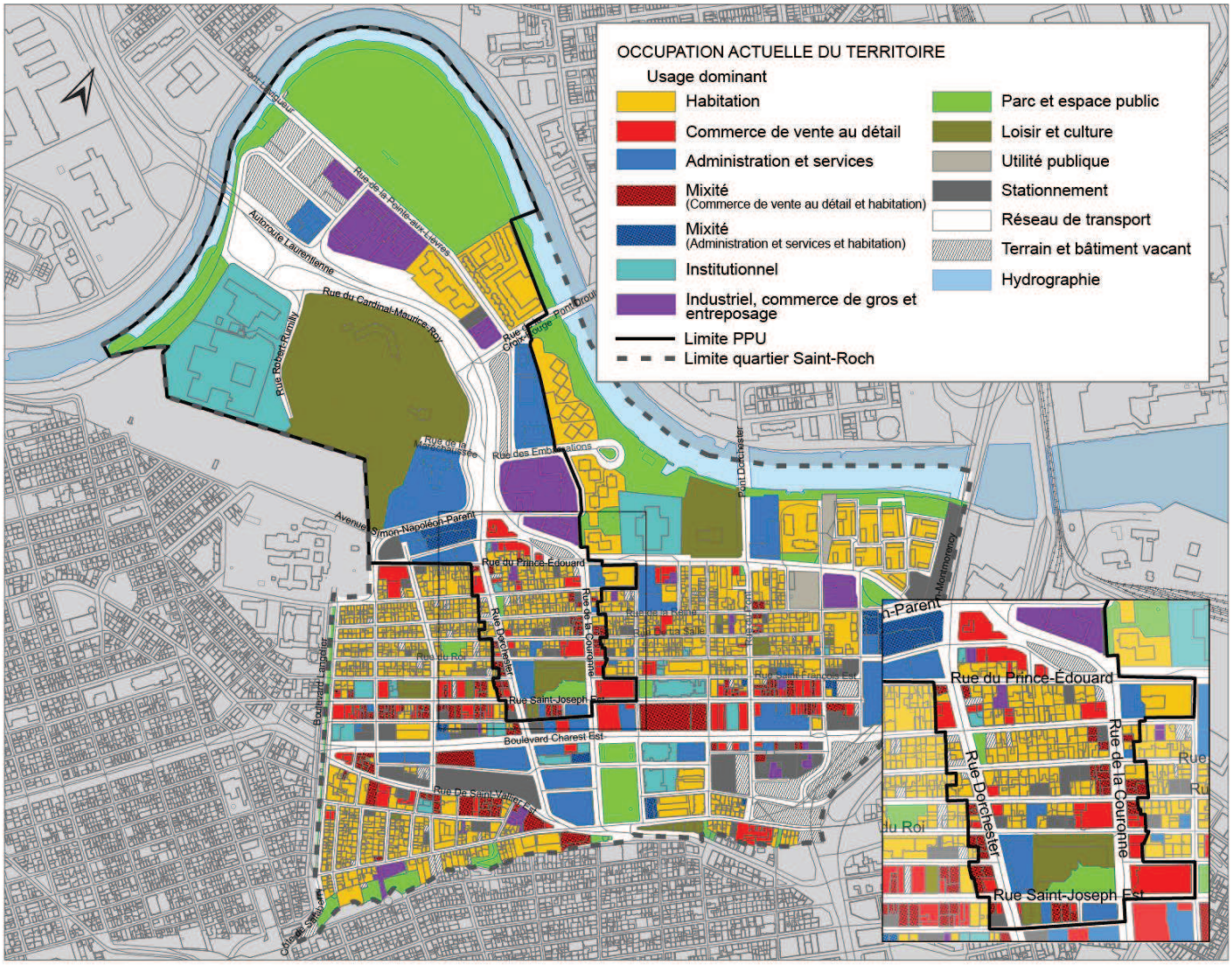
CARTE 3 – Grandes fonctions urbaines



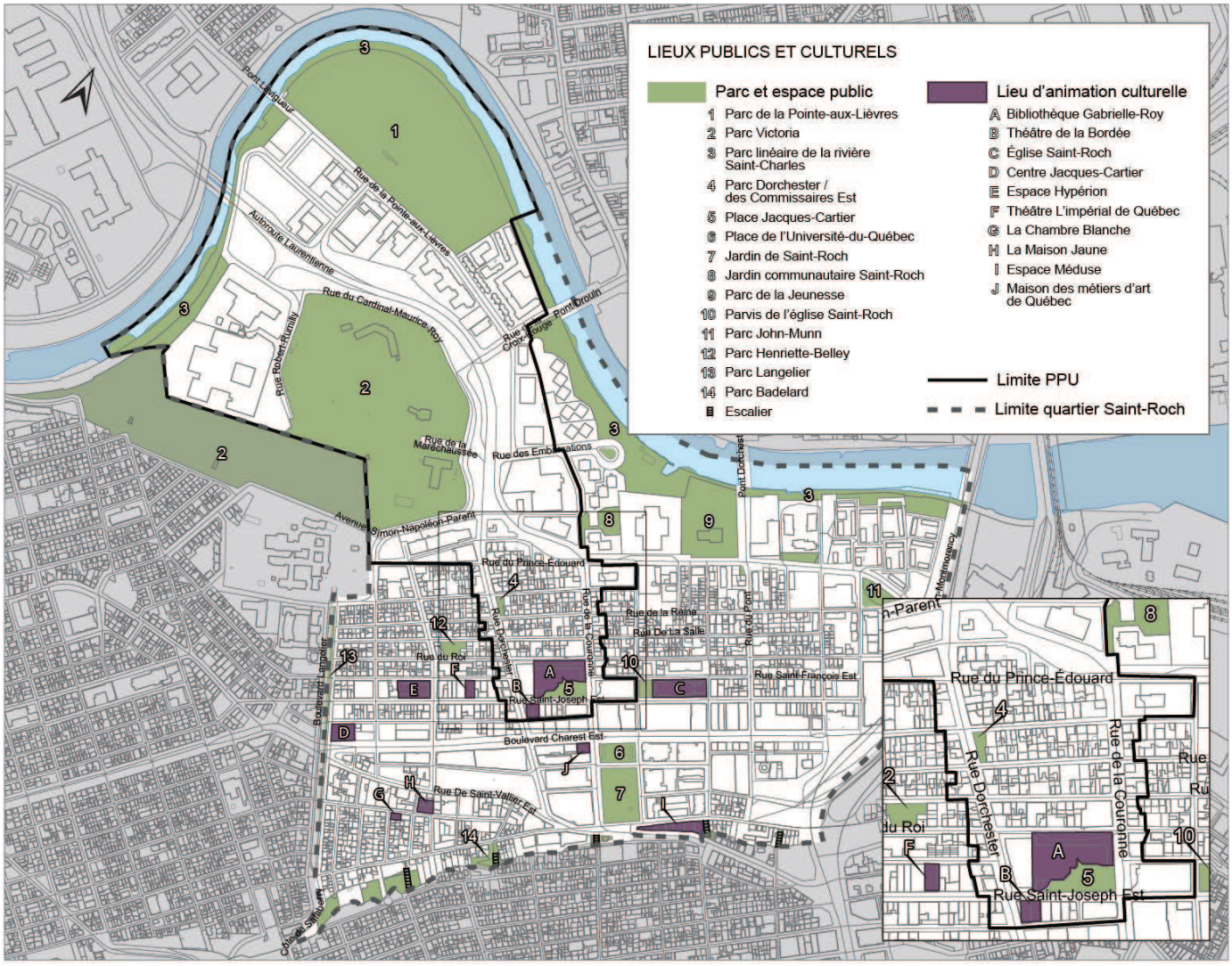
CARTE 4 – Propriétés publiques et parapubliques



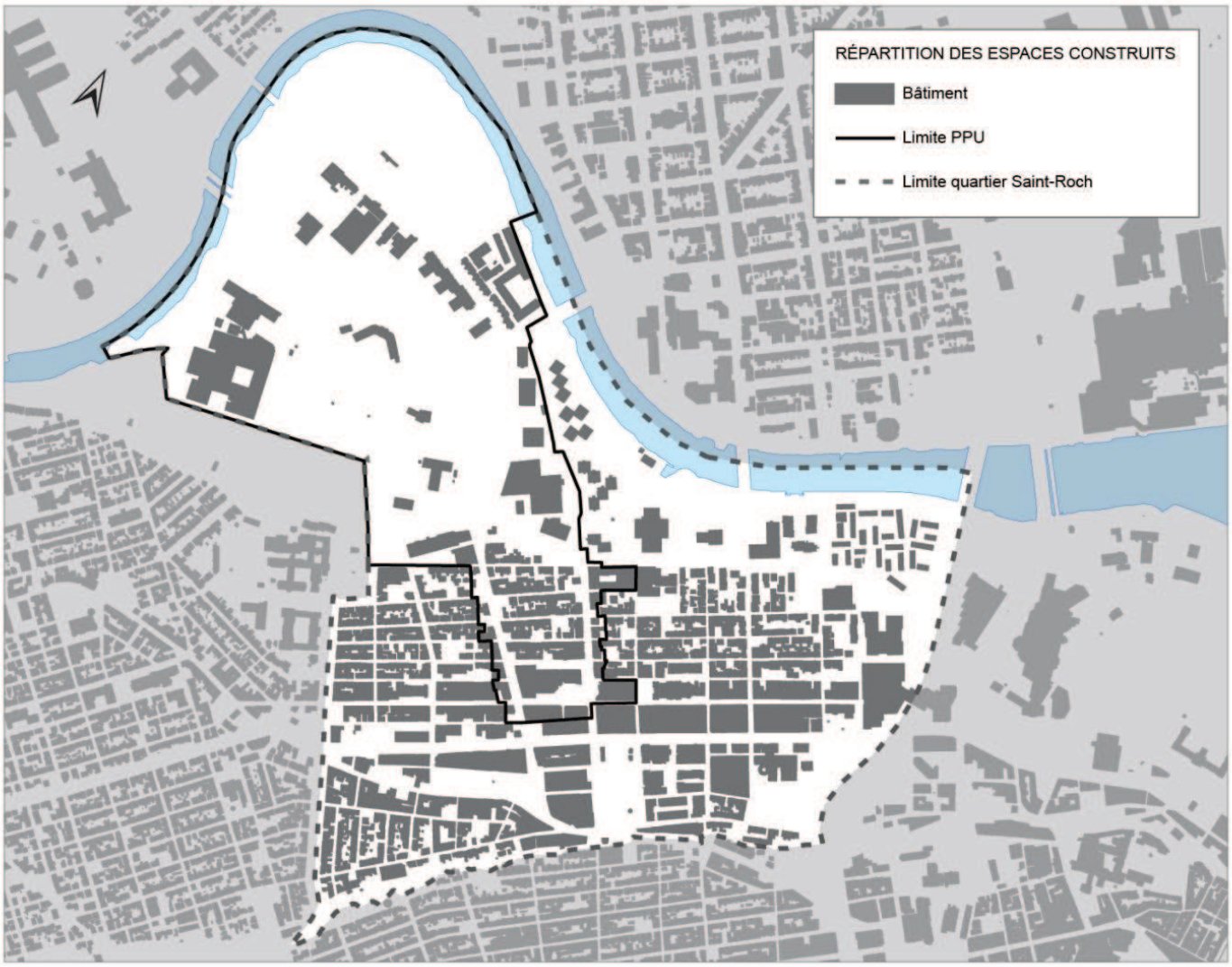
CARTE 5 – Occupation actuelle du territoire



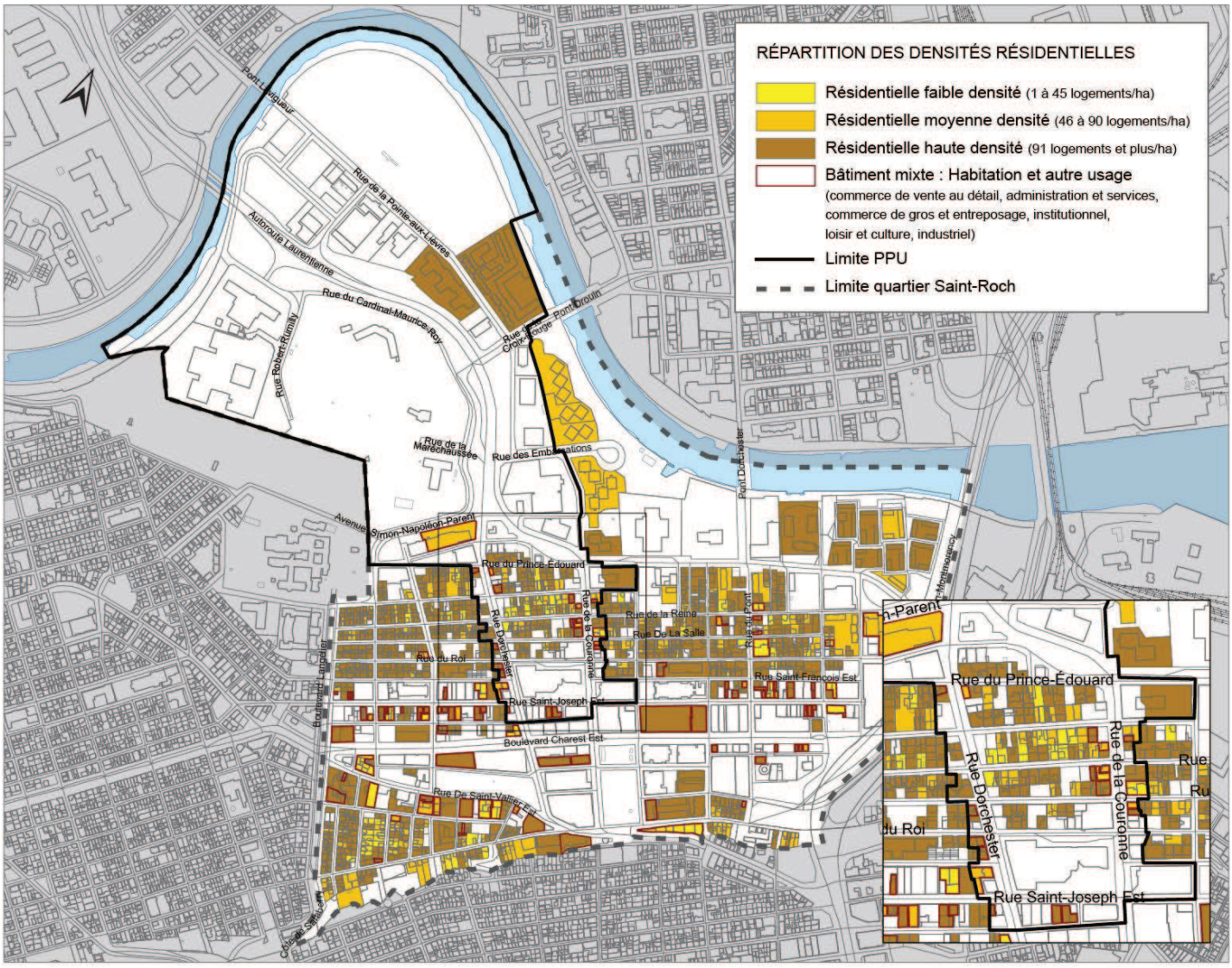
CARTE 6 – Lieux publics et culturels



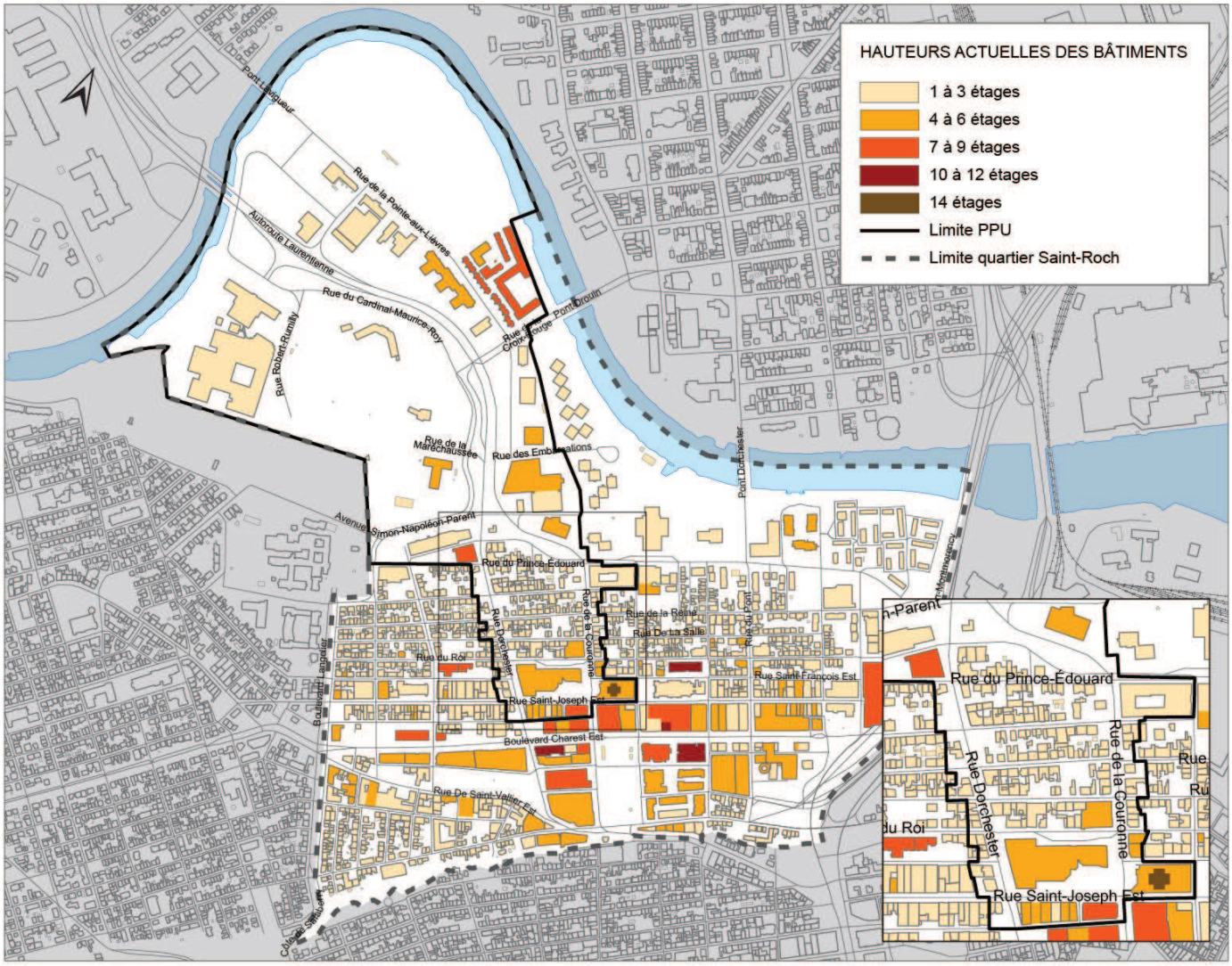
CARTE 7 – Répartition des espaces construits



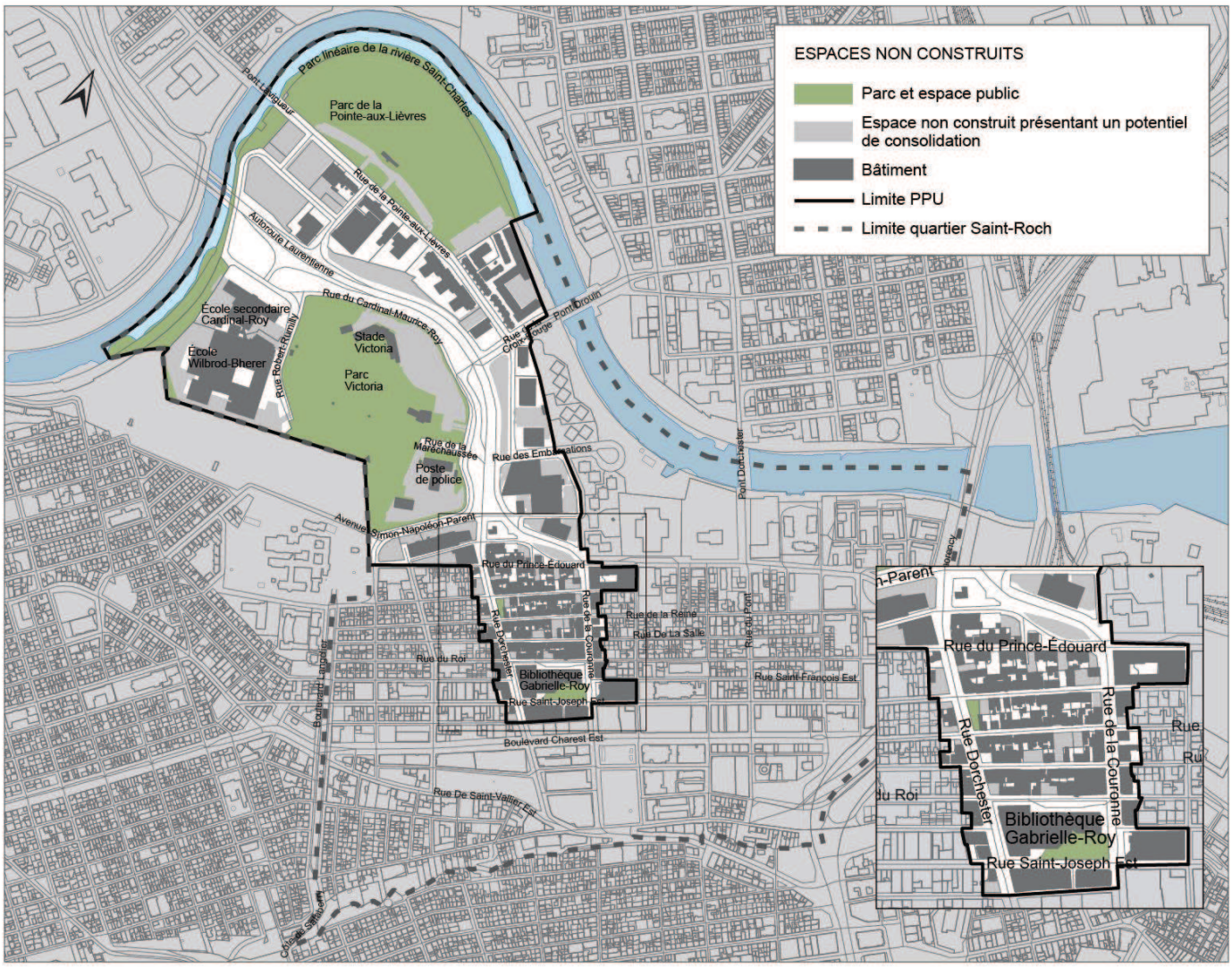
CARTE 8 – Répartition des densités résidentielles



CARTE 9 – Hauteurs actuelles des bâtiments



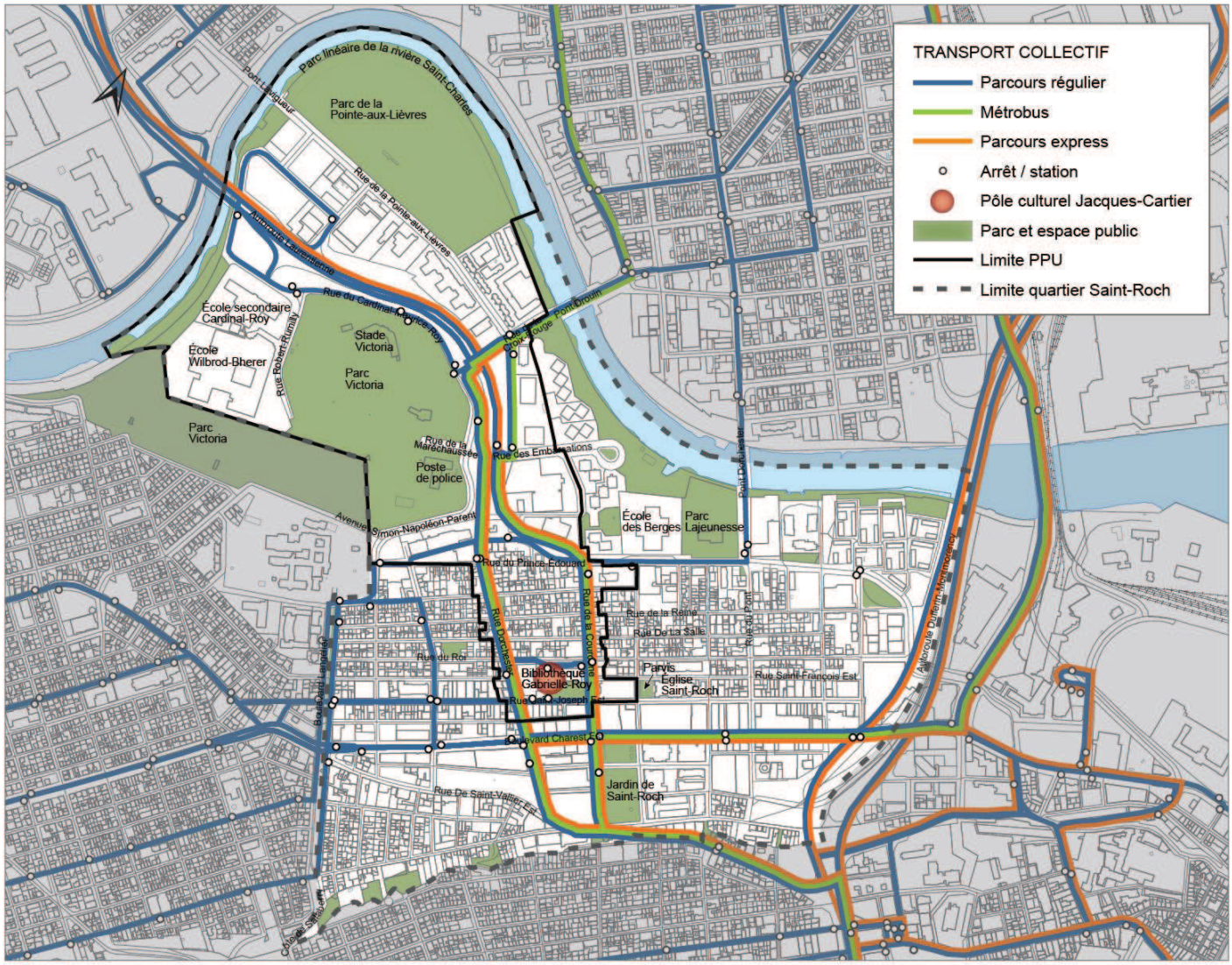
CARTE 10 – Espaces non construits



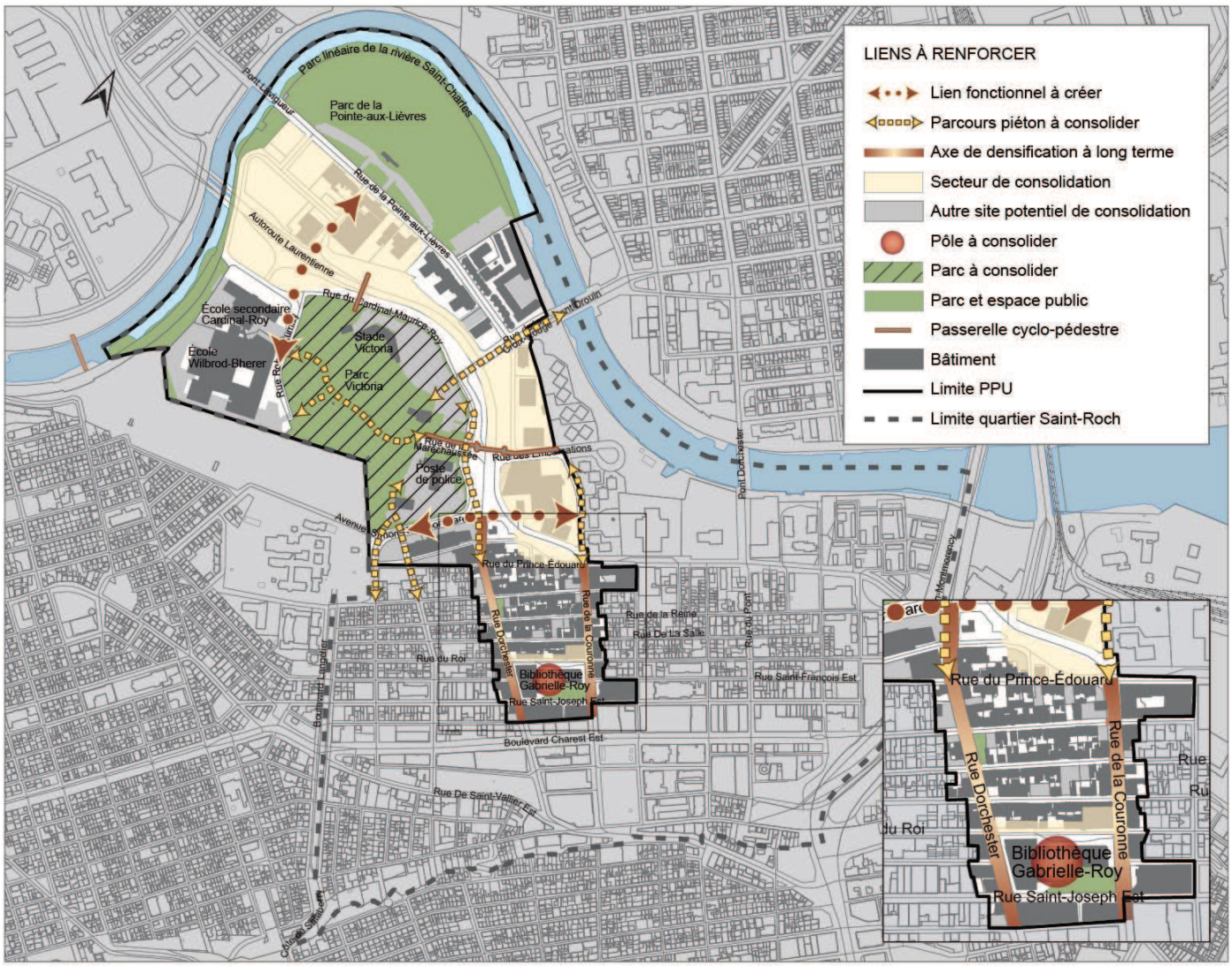
CARTE 11 – Parcs et espaces publics



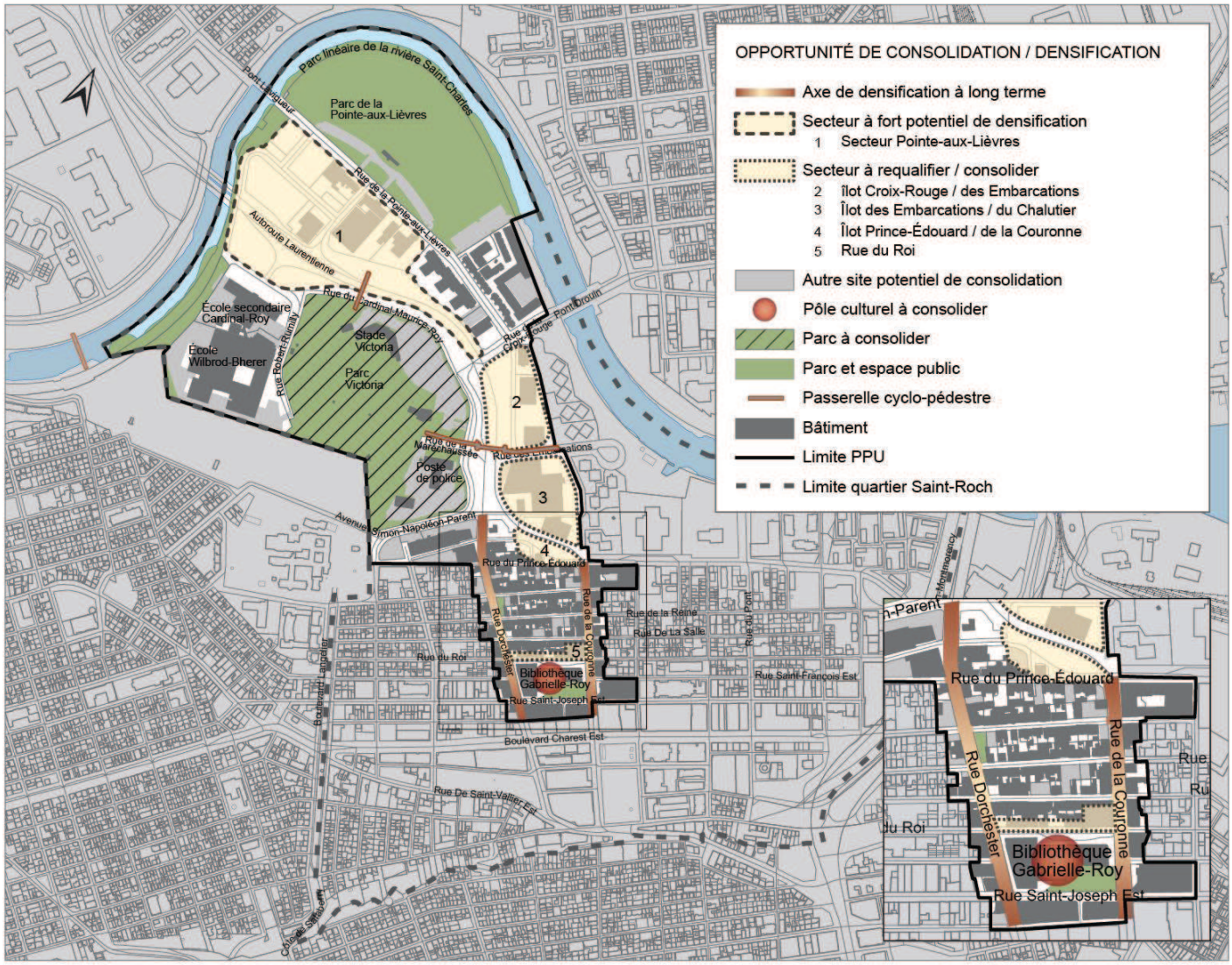
CARTE 12 – Réseau de transport collectif



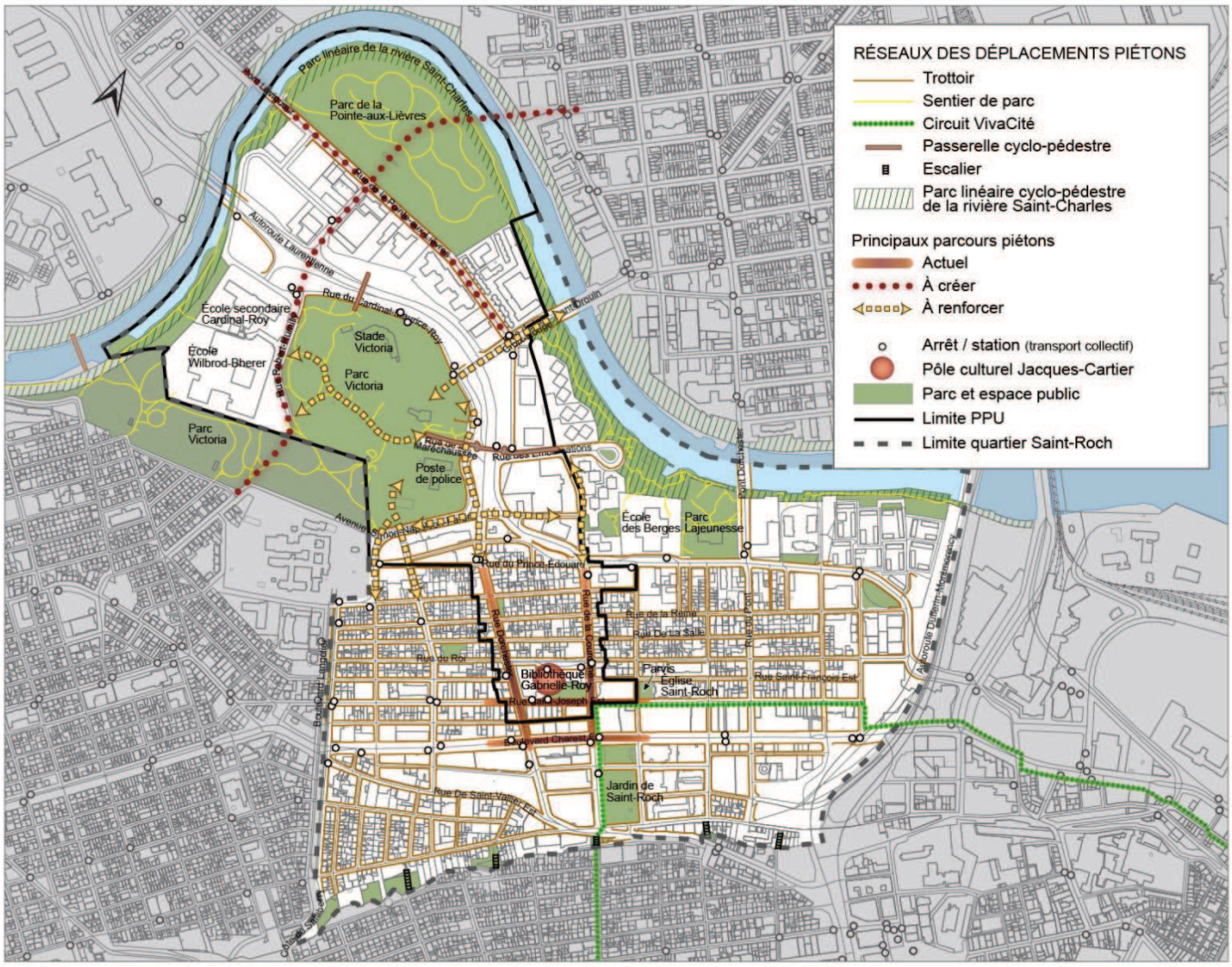
CARTE 13 – Liens à renforcer



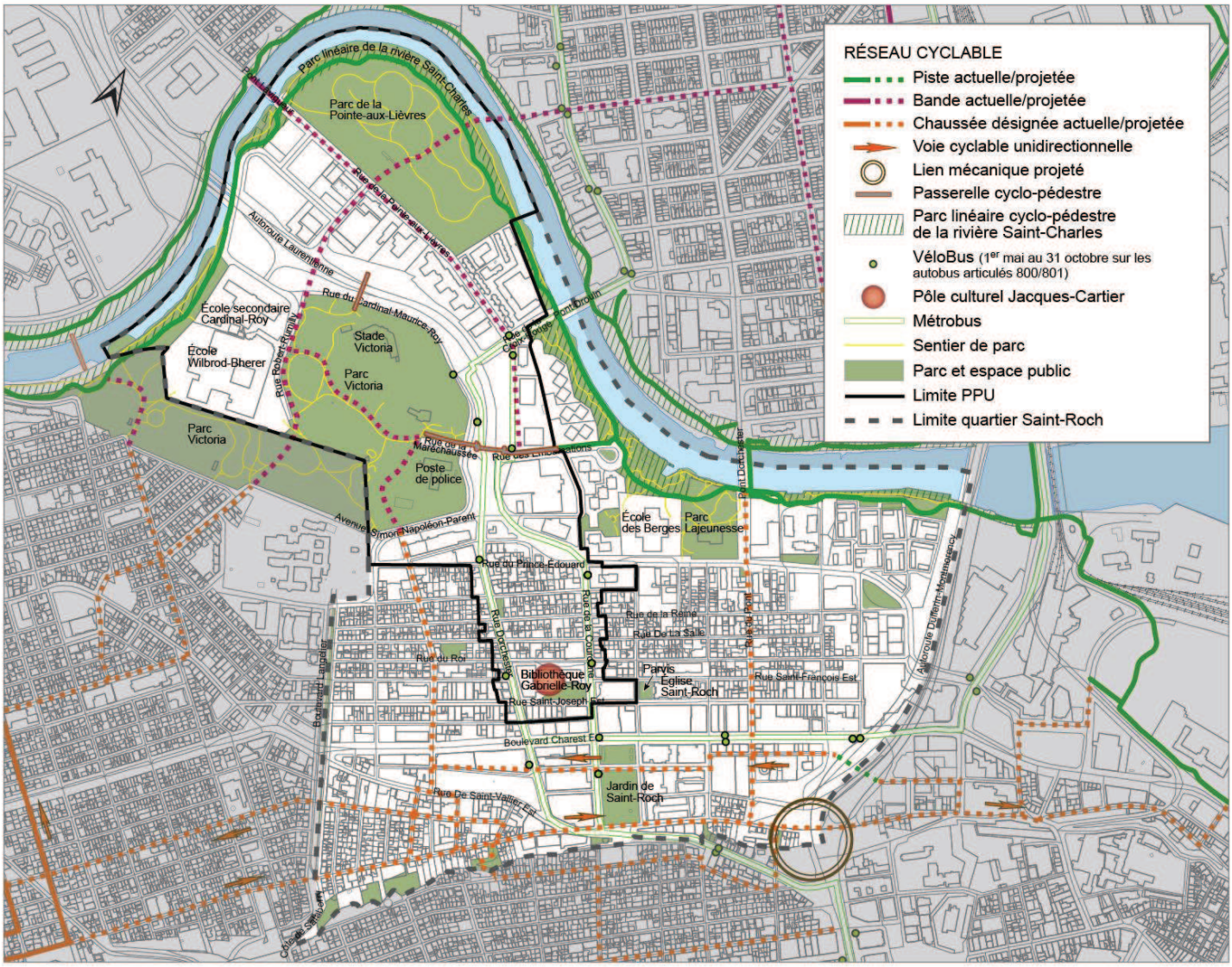
CARTE 14 –Opportunité de consolidation / densification



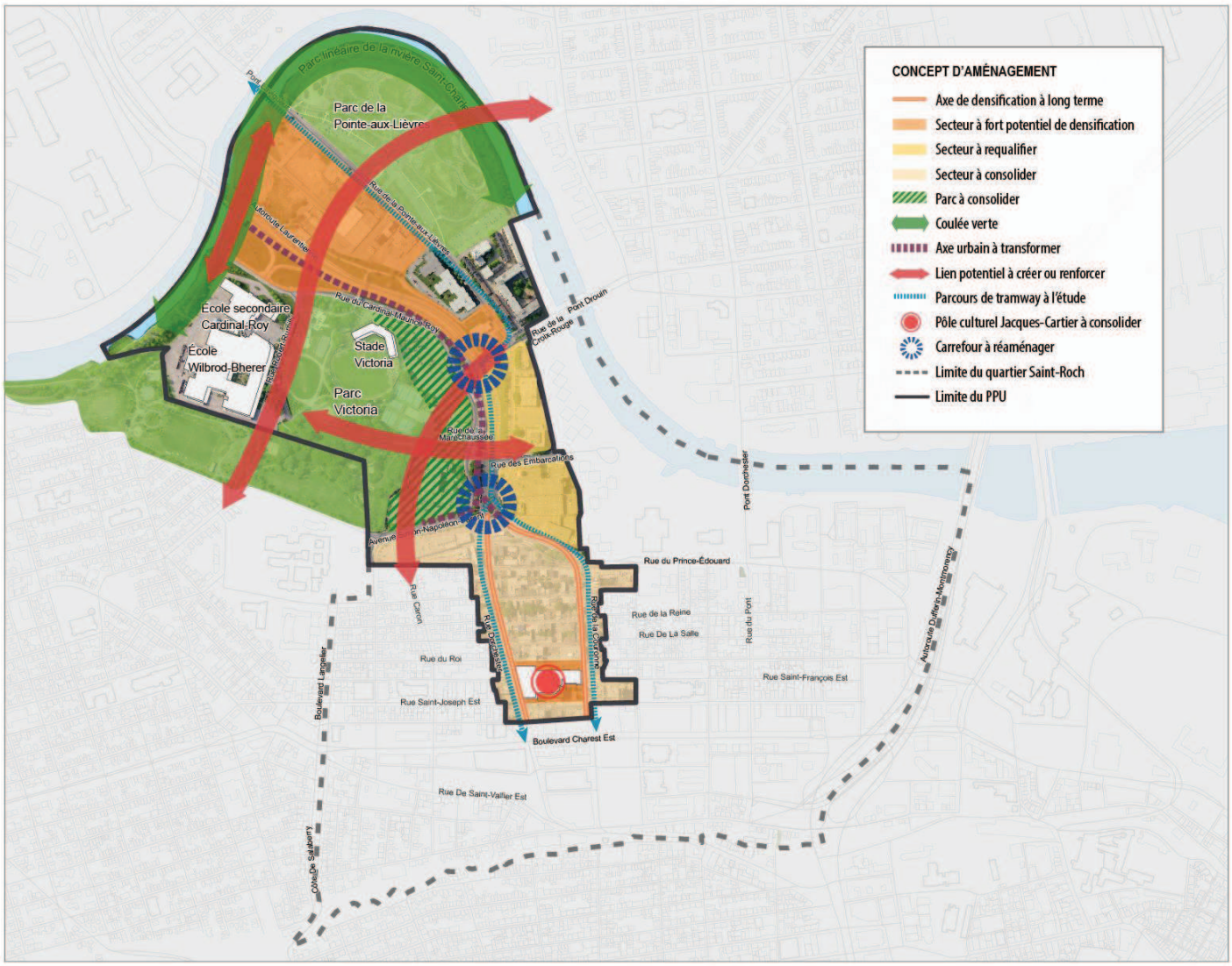
CARTE 15 – Réseaux des déplacements piétons



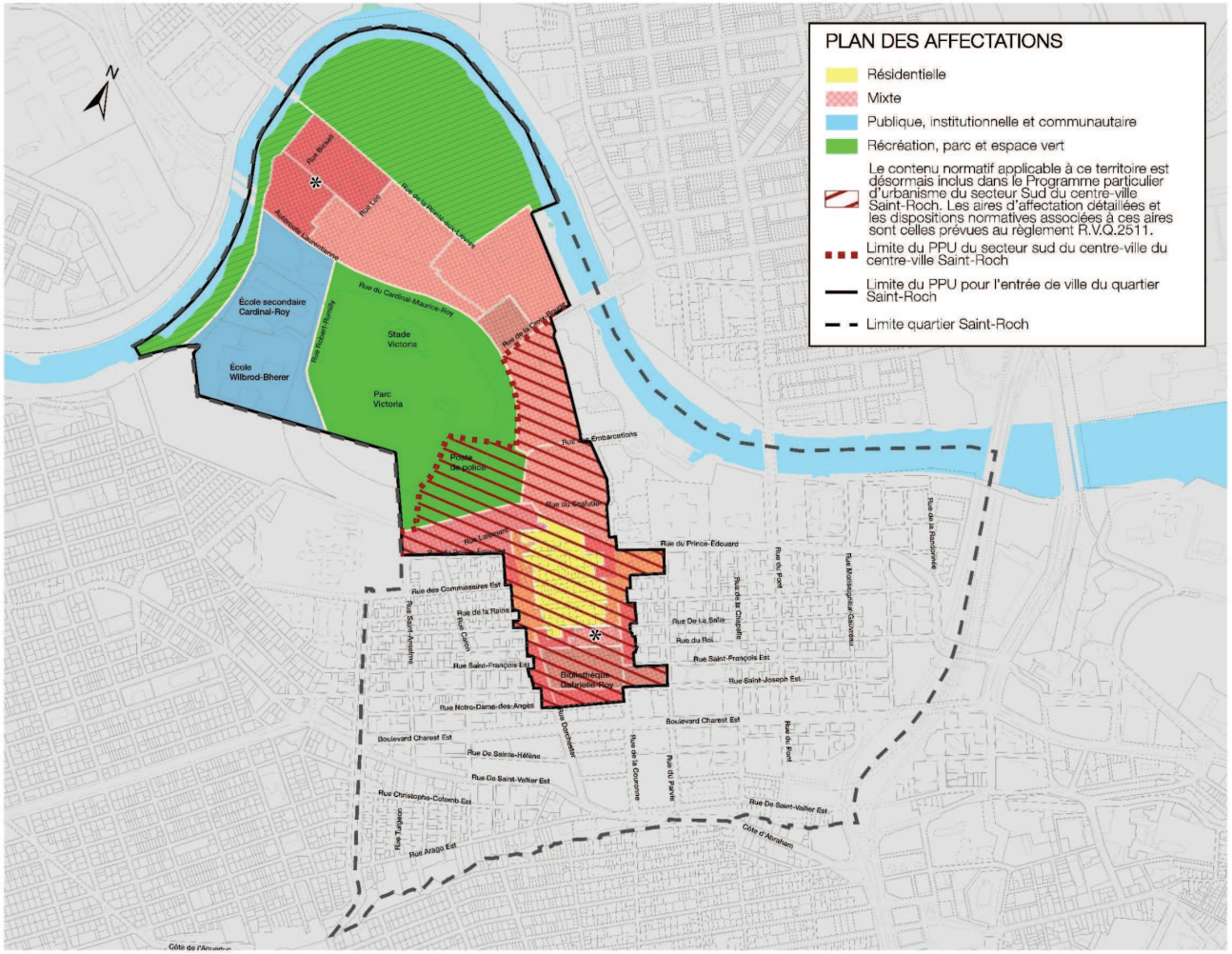
CARTE 16 – Réseau cyclable



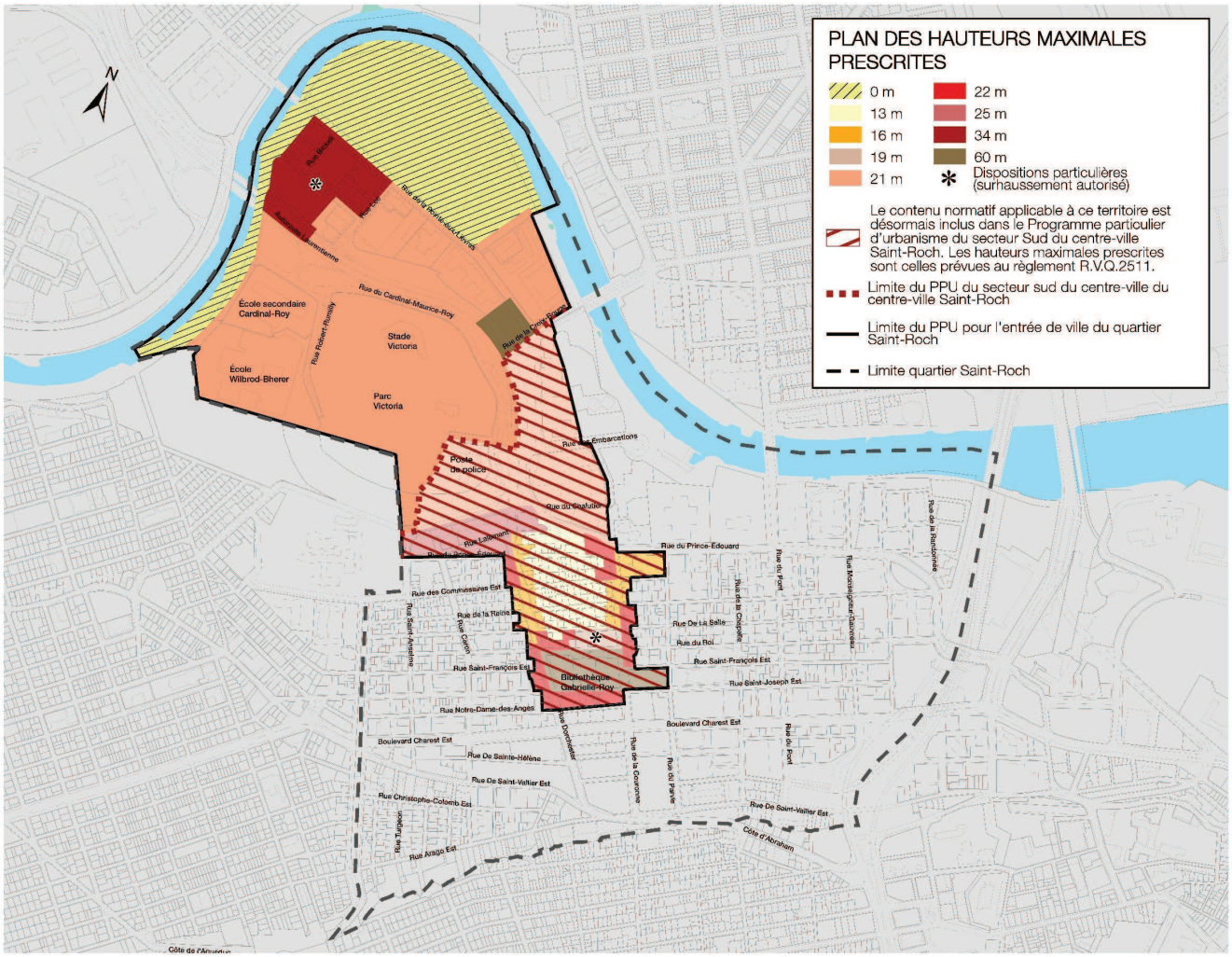
CARTE 17 – Concept d'aménagement



CARTE 18 : Plan des affectations détaillées



CARTE 19 : Plan des hauteurs maximales prescrites



CARTE 20 – Localisation des projets de mise en oeuvre



CARTE 21 – Plan image (vision de développement à moyen terme)



CARTE 22 – Plan image (vision de développement à très long terme)



ANNEXE II : Bibliographie

NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - Étude réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, mai 1996, 273 p.

K. MORISSET, Lucie, NOPPEN, Luc. Patrimoine du quartier Saint-Roch - L'étude qui y est exposée a été réalisée dans le cadre de l'Entente sur les biens culturels de la ville de Québec intervenue entre le ministère de la Culture et des Communications et la Ville de Québec, juillet 1996, 113 p.

VILLE DE QUÉBEC. Saint-Roch, un quartier en constante mutation, 3e trimestre 1987, 54 p.

VILLE DE QUÉBEC. Plan de mobilité durable : Pour vivre et se déplacer autrement, janvier 2011, 145 p.

Annexe E
Programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville

2013, R.V.Q. 1919, a. 2; 2016, R.V.Q. 2438, a. 1

Annexe E

Programme particulier d'urbanisme du secteur D'Estimauville

R.V.Q. 1919

(tel que modifié par le Règlement R.V.Q. 2438)

Table des matières

1 1 MISE EN CONTEXTE 6

1.1 Un milieu déstructuré 6

1.2 Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement 6

1.3 Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme 6

1.4 Le portrait sommaire du territoire 7

1.4.1 Le quartier de Maizerets 7

1.4.2 Le quartier du Vieux-Moulin 10

1.4.3 L'occupation actuelle du territoire 12

1.4.3.1 Les principales catégories d'activités 12

1.4.3.2 Le réseau de transport en commun 13

1.4.3.3 Le réseau cyclable 13

1.4.3.4 Le réseau piétonnier 13

1.4.3.5 Autres caractéristiques du milieu 13

1.5 La chronologie de la planification 13

1.5.1 Les interventions réalisées de 2002 à 2015 14

2 La vision et les orientations d'aménagement et de développement 20

2.1 Le Centre majeur d'activités 20

2.1.1 La vision globale 20

2.1.2 Les orientations d'aménagement et de développement 21

2.1.2.1 Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville 21

2.1.2.2 Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles 21

2.1.2.3 Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères 21

2.1.2.4 Accroître l'efficacité du transport en commun 22

2.1.2.5 Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques en tenant compte notamment de l'accessibilité universelle 22

2.2 L'écoquartier 22

2.2.1 La vision propre à l'écoquartier 22

2.2.2 Les orientations d'aménagement et de développement propres à l'écoquartier 23

2.2.2.1 Atteindre la mixité urbaine et sociale 23

2.2.2.2 Offrir un cadre de vie agréable et diversifié 23

2.2.2.3 Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement 23

2.2.2.4 Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau 24

2.2.2.5 Proposer des modes de transports autres que l'automobile 24

3 La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement 24

3.1 Les affectations détaillées du sol _____ 24
3.1.1 Affectations mixtes « M » _____ 25
3.1.2 Affectations commerce de détail et services urbains « C » _____ 25
3.1.3 Affectations résidentielles urbaines « R » _____ 25
3.1.4 Affectation récréation, parc et espace vert « PEV » _____ 26
3.1.5 Affectation publique, institutionnelle et communautaire « PIC » _____ 26
3.1.6 Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées _____ 26
3.2 Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec _____ 38
3.2.1 Les objectifs et les critères globaux applicables au CMA D'Estimauville _____ 38
3.2.2 Les objectifs et les critères propres à l'écoquartier _____ 39
4 Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques_ 41
4.1 Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville (CMA) _____ 41
4.2 Le concept d'aménagement de l'écoquartier _____ 41
4.2.1 Un concept identitaire qui favorise l'échange _____ 41
4.2.2 Les espaces verts _____ 42
4.3 Les investissements immobiliers _____ 42
4.4 Les investissements en infrastructures _____ 43
4.4.1 Les réseaux d'aqueduc et d'eaux usées et pluviales _____ 43
4.4.2 L'enfouissement des réseaux câblés _____ 44
4.4.3 La fermeture du dépôt à neige _____ 45
4.5 Les projets de réaménagement des principales artères _____ 45
4.5.1 L'avenue D'Estimauville _____ 45
4.5.2 Le boulevard Sainte-Anne _____ 46
4.5.3 Le boulevard Montmorency _____ 47
4.5.4 Le chemin de la Canardière _____ 47
4.6 Le réseautage des espaces publics _____ 48
4.6.1 Les liens piétonniers _____ 48
4.6.2 Les liens cyclables _____ 48
4.6.3 L'accès aux berges du fleuve et à la baie de Beauport _____ 48
4.7 La signature visuelle, le mobilier urbain et l'éclairage _____ 48
4.8 Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires 49
4.8.1 Le pôle intermodal du Réseau de transport de la Capitale _____ 49
4.8.2 L'élaboration d'un plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords _____ 50
4.8.3 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec _____ 50
4.8.4 L'élaboration de plans directeurs de paysages métropolitains _____ 51
4.8.5 Les interventions engageant le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec _____ 51
5 Conclusion _____ 52

Annexe 1 : Figures _____ 49

Liste des tableaux

Tableau 1 Tableau des dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation _____ 28

Table des figures

Figure 1 : Carte de localisation régionale _____ 54
Figure 2 : Carte des limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme _____ 55
Figure 3 : Carte des limites des quartiers et des arrondissements _____ 56
Figure 4 : Ortho photos des années 1948, 1963-1965, 1979 et 2011 _____ 56
Figure 5 : Carte du réseau routier actuel _____ 57
Figure 6 : Photo oblique du domaine de Maizerets et de son arboretum _____ 57
Figure 7 : Photo de l'hôpital Saint-Michel-Archange avant 1939 _____ 58
Figure 8 : Photo de l'Institut universitaire en santé mentale de Québec en 2011 _____ 58
Figure 9 : Photo 2011 de la baie de Beauport réaménagée en 2008 _____ 58
Figure 10 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville _____ 59
Figure 11 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville et son contexte environnant _____ 59
Figure 12 : Carte du réseau de transport en commun existant _____ 60
Figure 13 : Carte du réseau cyclable existant et projeté _____ 60
Figure 14 : Carte de localisation d'actions réalisées entre 2002 et 2015 _____ 61
Figure 15 : Plan de localisation de l'écoquartier _____ 61
Figure 16 : Plan des affectations détaillées du sol _____ 62
Figure 17 : Carte des hauteurs maximales prescrites _____ 63
Figure 18 : Les quatre axes de développement pour le secteur D'Estimauville _____ 64
Figure 19 : Schéma conceptuel de la vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville _____ 64
Figure 20 : Simulations aériennes pour le secteur D'Estimauville _____ 65
Figure 21 : Plan du concept d'aménagement bonifié de l'écoquartier (2015) _____ 65
Figure 22 : Images des gabarits de construction pour l'écoquartier (2015) _____ 66
Figure 23 : Plan du concept d'aménagement du parc de voisinage pour l'écoquartier (2016) _____ 66
Figure 24 : Carte du réseau artériel existant _____ 67
Figure 25 : Plan du concept de réaménagement de l'avenue D'Estimauville (2012) _____ 67
Figure 26 : Simulation 2012 du réaménagement de l'avenue D'Estimauville _____ 68
Figure 27 : Esquisse d'ambiance 2010 – Aménagement d'une contre-allée _____ 68

1 MISE EN CONTEXTE

1.1 Un milieu déstructuré

Le secteur D'Estimauville est un milieu déstructuré depuis nombre d'années. Les aspects insatisfaisants de la situation actuelle sont les suivants :

- secteur en mutation, sans aucune vocation claire;
- faible vitalité commerciale, en concurrence avec d'autres pôles régionaux;
- plusieurs bâtiments vacants, grandes superficies de terrains libres;
- prédominance du réseau routier;
- aires de stationnement de surface occupant une large portion de l'espace constructible;
- végétation quasi inexistante;
- déficience et faible qualité des aménagements des domaines public et privé;
- présence de barrières d'origine anthropique limitant l'accès au fleuve.

Souhaitant revitaliser le secteur, la Ville de Québec a reconnu en 2005, par l'adoption de son *Plan directeur d'aménagement et de développement* (PDAD), vouloir favoriser l'émergence d'un Centre majeur d'activités (CMA) au carrefour de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Le CMA D'Estimauville est un secteur prioritaire de développement de la portion est du territoire municipal (figure 1). La Ville entend restructurer ce secteur afin d'y favoriser la mixité des fonctions, d'accroître l'offre résidentielle et de rénover, voire de remplacer, le bâti existant en plus d'améliorer le paysage par de nouveaux aménagements urbains.

1.2 Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement

La Ville désire assumer un leadership concernant l'avenir du secteur D'Estimauville. C'est ce qui amène le conseil de la Ville à adopter un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour cette partie de son territoire qui nécessite une planification particulière et détaillée.

Le PPU présente les orientations et le projet d'aménagement pour le secteur D'Estimauville. L'administration municipale accorde une grande importance à la mise en œuvre des propositions du PPU. Celui-ci pourra constituer pour tous les partenaires associés à ce projet de revitalisation, un document de référence essentiel à l'atteinte des objectifs d'aménagement et de développement.

1.3 Les limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

Le secteur D'Estimauville occupe un emplacement stratégique, à quelques minutes du centre-ville, de la colline Parlementaire et du Vieux-Québec (figure 2). Depuis le 1er novembre 2009, à la suite d'un nouveau découpage des arrondissements, le secteur D'Estimauville est majoritairement situé sur le territoire de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. Seule une petite partie est située sur le territoire de l'arrondissement de Beauport.

1.4 Le portrait sommaire du territoire

Le secteur D'Estimauville couvre une superficie d'environ 40 hectares. L'histoire du territoire dans lequel il s'insère remonte au début de la colonie (~1634). Aux fins du présent exercice de planification, un bref historique de son évolution, des principales constructions et des attraits du milieu sont rapportés.

Né à Louisbourg, dans l'actuelle île du Cap-Breton, Jean-Baptiste-Philippe-Charles D'Estimauville (1750-1823) est un officier dans l'armée et dans la milice qui, parallèlement à sa carrière militaire, est aussi fonctionnaire et juge de paix. Il se distingue surtout comme grand voyer du district de Québec, de 1809 à 1823. Il dirige alors 58 inspecteurs et 275 sous-voyers qui veillent à l'ouverture et à l'entretien des chemins. L'intervention du grand voyer est requise pour statuer sur des requêtes de citoyens ou pour trancher des litiges.

Le secteur D'Estimauville chevauche deux anciens territoires municipaux, ce qui se traduit par une certaine hétérogénéité dans sa morphologie générale. Avant les fusions municipales de 2002, l'avenue D'Estimauville marquait plus ou moins la limite entre les villes de Québec et de Beauport. Avec le nouveau découpage territorial, le secteur D'Estimauville occupe une portion des quartiers de Maizerets et du Vieux-Moulin (figure 3).

1.4.1 Le quartier de Maizerets

Le secteur D'Estimauville englobe la limite est du quartier de Maizerets. Avant d'acquérir le titre de quartier en 1988, le secteur, jusque-là appelé Limoilou-Est, était inclus dans le territoire de la municipalité de Limoilou elle-même créée en 1893 et annexée à Québec en 1909. À l'époque coloniale, ce secteur était situé à mi-chemin entre deux pôles, celui de Québec et celui de Beauport. Ce qui explique qu'on ne trouve aujourd'hui aucune trace d'un noyau ancien.

Les années 1910 se résument à deux choses : 1) le début de l'urbanisation par les projets privés, quoique l'édification ait été modeste, et 2) une concentration institutionnelle croissante le long du vieux parcours fondateur, le chemin de la Canardière. La grande période de construction se situe entre 1946 et 1960. Cette période d'après-guerre coïncide avec le baby-boom, la motorisation des ménages et la désuétude du centre-ville.

Les rues, le parcellaire et le bâti observé aujourd'hui sont davantage le résultat de l'urbanisation du 20^{e} siècle (figure 4). L'ensemble du quartier s'articule autour d'une trame urbaine majoritairement quadrillée, assez perméable, et dont l'orientation suit davantage celle des anciens lots agricoles que du vieux chemin de la Canardière. Le bâti résidentiel est très diversifié.

<u>Le réseau routier</u>

Des barrières importantes sont présentes : la voie ferrée et l'autoroute Dufferin-Montmorency au sud et l'autoroute Félix-Leclerc au nord (figure 5). Le milieu se trouve ainsi privé d'accès direct au fleuve. Devant l'Institut universitaire en santé mentale de Québec, le chemin de la Canardière agit comme un pôle linéaire où se concentrent les activités commerciales et

spécialisées en santé. Les autres pôles sont l'avenue D'Estimauville, qui est aussi un ancien parcours, et le boulevard Sainte-Anne. Le croisement de ces deux derniers axes routiers constitue un nœud important, où sont érigées les Galeries de la Canardière. Quant au boulevard Montmorency au sud, il y a quelques commerces qui le bordent, mais sa position en fait davantage une limite qu'un pôle linéaire.

Les Galeries de la Canardière

Les Galeries de la Canardière (1960) est le premier centre commercial à s'établir à Québec et le second dans la région (Place Sainte-Foy a ouvert ses portes en 1958). À l'origine, l'architecture permet un accès direct aux commerces. Le mail couvert est inauguré en 1971 et d'autres transformations sont apportées en 1992. Le cinéma Canardière constitue un élément important de l'histoire du centre commercial : Il est, dans les années 60, un des plus grands (700 sièges) et des plus modernes. Les Galeries ont été présentes dans la vie des citoyens en offrant des activités culturelles et éducatives : centre de répétition de musiques, jeux de quilles, école de musique, expositions, centre d'escalade… Aujourd'hui les Galeries comptent une quarantaine de commerces dont quelques uns y sont depuis l'inauguration du centre commercial.

Le chemin de fer

La compagnie de chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix inaugure sa voie ferrée entre Limoilou et Sainte-Anne-de-Beaupré en 1889. Son arrivée favorise les liens économiques et sociaux entre Beauport et Québec tout en marquant l'urbanisation du secteur. Les habitants peuvent maintenant gagner le centre-ville de Québec rapidement pour y vendre leurs produits ou y travailler.

Entre 1994 et 2009, le réseau est exploité par *Le Chemin de fer Charlevoix* (CFC). Son réseau relie Limoilou à Clermont (Charlevoix) et comporte un point d'échange avec le chemin de fer de l'Amérique du Nord (CN) situé à quelques centaines de mètres à l'ouest de l'avenue D'Estimauville. Les principales marchandises acheminées sont le papier journal, le papier fin et le bois d'œuvre et peuvent comprendre les produits chimiques, l'argile, le magnésium et les copeaux.

En avril 2009, *Train touristique de Charlevoix inc.* s'en porte acquéreur dans le cadre de la réalisation du projet du *Massif de Charlevoix*. L'entente prévoit le maintien des trains de marchandises pour les prochaines années ainsi que la mise sur pied d'un train touristique entre La Malbaie et Québec. Ce circuit ferroviaire voit le jour à l'été 2012 et l'embarquement des passagers s'effectue temporairement au parc de la Chute-Montmorency, bénéficiant ainsi des installations existantes. L'entente assure également la pérennité de la voie suggérant des possibilités de transport ferroviaire régional à moyen et à long terme.

Le domaine de Maizerets

Le domaine de Maizerets est un parc urbain de 27 hectares, à la fois un lieu historique, culturel et communautaire (figure 6). En plus de profiter des nombreuses activités d'animation sur le

site, les visiteurs y viennent en toute saison pour ses espaces verts, ses équipements et ses services :

- anneau de glace extérieur;
- bain libre;
- jardins de l'arboretum (plus de 16 000 arbres, arbustes et vivaces);
- jeux locomoteurs pour les enfants;
- labyrinthe de thuyas et tour d'observation;
- pistes cyclables des Cheminots, du Littoral et du Vieux-Port;
- sentiers de ski de fond et de raquette (6 km);
- sentiers pédestres (11 km) et aires de pique-nique;
- terrains récréatifs (ex. : pétanque, soccer, baseball, volleyball).

L'histoire de ce lieu récréotouristique, dont le rayon d'influence s'étend au-delà du quartier, remonte à 1705 alors que le Séminaire de Québec s'en porte acquéreur. Le domaine a été morcelé aux 19e et 20e siècles afin de permettre le développement du quartier. Malgré tout, la vocation agricole du site est maintenue jusqu'en 1932. Le domaine de Maizerets est par la suite utilisé comme colonie de vacances jusqu'en 1970. La Ville devient propriétaire en 1979 et l'ouvre au public trois ans plus tard puis le cède à la Commission de la capitale nationale du Québec en 2001. Le bâtiment principal (maison Ango-Des Maizerets) a été construit entre la fin du 17e siècle et le début du 18e siècle et bordait à ce moment-là les battures du fleuve. Il a été classé monument historique en 1974. Adjacent au domaine, à l'ouest de l'avenue D'Estimauville, la Ville aménage en 1997 un arboretum de sept hectares (ancien dépôt à neige). Le domaine est aujourd'hui administré par une société paramunicipale, dont la mission consiste à gérer le parc et à organiser des activités sportives, sociales, scientifiques et culturelles.

Cet endroit exceptionnel est aussi un site ornithologique et occupe une position stratégique dans le réseau cyclable régional, puisque situé au croisement des corridors du Littoral et des Cheminots. Depuis les années 1980, sa vocation est axée sur l'éducation par l'interprétation de la nature. Il offre de nombreuses possibilités d'activités sportives et familiales en été et en hiver.

Le parc Bardy

Avec la forte urbanisation qu'a connue le quartier de Maizerets, les besoins en équipements publics culturels, communautaires et de loisirs émergent. À proximité et au cœur du tissu résidentiel, les résidants du secteur peuvent bénéficier d'un parc récréatif de quartier, le parc Bardy, qui offre une superficie d'environ cinq hectares accueillant :

- un chalet de services avec quatre salles pour activités et un aréna;
- un terrain de balle et un terrain de pétanque;
- une piscine et une pataugeoire extérieures;
- quatre terrains de tennis et un terrain de soccer sénior;
- un jardin communautaire (100 jardinets), une aire de pique-nique et une aire de jeux pour enfants et un « skate parc ».

1.4.2 Le quartier du Vieux-Moulin

Le secteur D'Estimauville occupe la limite ouest du quartier du Vieux-Moulin. Ce dernier a été créé dans le cadre de la *Politique de consultation publique* adoptée en novembre 2003 par la Ville. Ce quartier récent correspond à :

- la portion ouest du village de Giffard fondé en 1912, comprise entre l'actuel Institut universitaire en santé mentale de Québec, le fleuve, la rivière Beauport à l'est et l'arrondissement de Charlesbourg au nord;
- la municipalité-paroisse de Saint-Michel-Archange[1].

Jusqu'au milieu des années 50, on y trouve des terres cultivées (figure 4). Puis, le commerce et l'industrie se développent. Dans les années 20, le mouvement d'urbanisation s'accentue. La crise économique mondiale des années 30 ralentit ce phénomène qui ne reprend qu'au début des années 50. Beauport se dote des services et des équipements nécessaires à une ville moderne. L'hôtellerie se développe pour compléter l'ensemble des services qu'offre la ville de Québec. C'est le cas de l'hôtellerie qui se développe le long du boulevard Sainte-Anne. Le plus important pôle commercial du quartier s'est organisé aux abords de l'avenue D'Estimauville.

Les voies de communication

Le **chemin Royal** est la continuité de l'avenue Royale, première route construite en Nouvelle-France, comprise dans le site patrimonial de Beauport. Environ un kilomètre séparent les limites du CMA D'Estimauville et ce site patrimonial.

Le **boulevard Sainte-Anne**, construit entre 1938 et 1950, correspond à la route 138 au sens de la classification du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec. Cette route se prolonge vers l'est, empruntant le nom de boulevard Sainte-Anne jusqu'à Beaupré. Vers l'ouest, elle porte successivement les noms de chemin de la Canardière, 18e Rue et boulevard Wilfrid-Hamel. Dès sa construction, le boulevard prend la relève du chemin Royal pour la desserte régionale. Ses bandes riveraines accueillent un bâti commercial et industriel d'envergure confirmant l'importance économique de cet axe d'entrée de la ville de Québec.

La construction de l'**autoroute Félix-Leclerc** (40) s'effectue au début des années 70. Elle offre une grande accessibilité à la région de Québec. Quant à la construction de l'**autoroute Dufferin-Montmorency** (440), les travaux s'échelonnent de 1971 à 1976 pour le tronçon de Québec jusqu'aux environs de l'avenue D'Estimauville. La suite des travaux s'est faite un peu plus tard, car le projet a soulevé une longue controverse écologique. Cette autoroute a formé une enclave au sud (avec la voie ferrée et la gare de triage). Elle offre un accès rapide au centre-ville et aux quartiers centraux.

[1] Le Grand Beauport est créé le 19 décembre 1975. La nouvelle ville comprend les municipalités de Giffard, Beauport, Courville, Montmorency, Sainte-Thérèse-de-Lisieux, Saint-Michel-Archange et Villeneuve.

Finalement, on ne peut passer sous silence la proximité de la **voie navigable du fleuve** Saint-Laurent même si aucun lien routier dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville ne permet d'accéder à ses berges.

L'Institut universitaire en santé mentale de Québec

Les terrains du centre hospitalier ne sont pas inclus dans le territoire couvert par le PPU mais son influence est majeure dans le paysage tout comme son histoire. Cet hôpital psychiatrique a été fondé en 1845. À l'époque, on le surnommait l'Asile provisoire de Beauport. Il était installé dans le manoir du premier médecin de la colonie, le Seigneur Robert Giffard. Il s'agissait du premier hôpital destiné aux malades mentaux de la province.

En 1893, les Sœurs de la Charité de Québec en prennent possession et entreprennent des démarches pour que ce territoire soit reconnu autonome, religieux et civil. La paroisse de Saint-Michel-Archange est canoniquement constituée en 1896 et incorporée civilement en 1897. L'institution est une véritable petite ville qui possède son réseau d'aqueduc et d'égouts, son service d'incendie et de police, sa voie ferrée privée, sa boucherie, sa boulangerie, ses potagers, ses tunnels, son poste radiophonique, etc. L'hôpital représente à la fois la raison d'être et le principal bâtiment de la municipalité. Il abrite les religieuses, les patients, le personnel, l'église et le bureau de poste. La direction de la communauté agit à titre de conseil de la Ville.

En 1912, il devient l'Asile Saint-Michel-Archange puis, vers 1914, l'Hôpital Saint-Michel-Archange. Entre 1904 et 1912, deux séries de travaux d'agrandissement sont effectuées. En 1915, une école des infirmières est établie. En 1924, l'hôpital est affilié à l'Université Laval. Quelques constructions voient le jour au cours des années 20 et 30; la clinique Roy-Rousseau (1926), l'école La Jemmerais (1928) et le pavillon Dufrost (1931). Chacune de ces constructions a une fonction particulière et dessert une clientèle précise. En 1939, la quasi-totalité de l'hôpital est la proie d'un incendie. Il ne subsiste qu'une aile (pavillon Saint-Calixte). L'école La Jemmerais cesse son œuvre pour héberger les patients de l'hôpital incendié et en devient une annexe. L'hôpital est reconstruit dans un style architectural fort différent (figure 7). L'établissement devient le Centre hospitalier Robert-Giffard en 1976 (figure 8).

En 1997, le gouvernement prend possession de l'établissement intégré au réseau provincial de la santé. Depuis 2006, le Centre est devenu un institut universitaire. Ce statut est accordé à une organisation qui, par l'interaction entre les soins, l'enseignement, la recherche et le travail en équipe interdisciplinaire, offre des services psychiatriques spécialisés et surspécialisés de toute première qualité axés sur le rétablissement, l'autonomie et l'intégration sociale (la désinstitutionnalisation des patients s'est amorcée dans les années 60). Le nouveau nom de l'établissement, *Institut universitaire en santé mentale de Québec*, a été officialisé en 2009.

L'édifice principal abrite la galerie historique Lucienne-Maheux située au septième étage. Cette galerie propose, à travers 15 salles, une exposition permanente permettant de découvrir les différents visages de l'hôpital depuis sa fondation en 1845.

La baie de Beauport

À l'origine, les battures de Beauport étaient un milieu naturel. Au début des années 60, le Port de Québec a construit une péninsule de plus de 100 hectares, dans le but de se développer. Les volumes gigantesques de sable dragué ont permis que se façonne, sous l'effet des vagues, une plage aujourd'hui fréquentée par les gens de Québec : la baie de Beauport.

Depuis la venue des grands voiliers en 1984, il s'est développé une vocation récréative où de nombreuses activités y sont pratiquées. La baie de Beauport offre des points de vue remarquables sur le fleuve, la Rive-Sud et l'île d'Orléans et côtoie des installations portuaires importantes. Le boulevard Henri-Bourassa est le seul accès routier pour se rendre à la baie de Beauport. Il s'agit de la voie d'accès aux différents terminaux portuaires du secteur de Beauport.

La vocation première de la baie de Beauport est la pratique de sports nautiques non motorisés. Or, la croissance du nombre d'utilisateurs a entraîné, au fil des ans, un élargissement du champ d'activités (ex. séances d'entraînement en plein air, volleyball, camps d'été attirant la clientèle d'âge scolaire et forfaits d'entreprises réunissant des convives sous un chapiteau, par exemple).

Le gouvernement du Canada mandate le Port de Québec pour réaliser son legs pour le 400^{e} anniversaire de Québec. En consultation avec les autorités de la Ville, l'administration portuaire développe le projet *À la rencontre des eaux et des hommes* qui consiste à améliorer trois sites bordant le fleuve, dont celui de la baie de Beauport. Il s'agit d'un investissement fédéral de 19 millions $ pour le réaménagement complet (figure 9) du site de 15 hectares. Un nouveau gestionnaire exploite le site depuis sa réouverture en 2008.

Le corridor du Littoral

Situé près du fleuve et traversant l'avenue D'Estimauville, le corridor du Littoral est une longue piste multifonctionnelle asphaltée s'étendant sur une cinquantaine de kilomètres entre la chute Montmorency à l'est et la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures à l'ouest. On peut y pratiquer le vélo, le patin à roues alignées et la marche. Il s'agit d'un segment urbain de la Route verte[2].

1.4.3 L'occupation actuelle du territoire

La figure 10 illustre les activités actuelles à l'intérieur du secteur D'Estimauville et la figure 11 celles des quartiers environnants. Afin de mieux saisir l'étendue des différentes activités du secteur, les services offerts à la population qui sont situés à proximité apparaissent également sur les cartes.

1.4.3.1 Les principales catégories d'activités

La figure 10 mentionnée à la section précédente indique, dans l'ordre et en fonction de leur occupation au sol, les catégories d'activités.

[2] La Route verte est le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord et comprend plus de 4 900 km de voies cyclables.

1.4.3.2 Le réseau de transport en commun

Le secteur D'Estimauville est bien desservi par le Réseau de transport de la Capitale (RTC) (figure 12) :

- un terminus, celui de Beauport;
- trois parcours Métrobus (800, 802 et 803) à haute fréquence et accessibles 7 jours sur 7;
- quatre parcours express offrant un lien rapide vers le centre-ville, la colline Parlementaire et l'Université Laval. Ils sont offerts en semaine, aux heures de pointe;
- sept parcours réguliers assurant la liaison entre les quartiers résidentiels et les centres d'activités
- deux parcours couche-tard sont offerts en fin de soirée les vendredis et samedis.

Malgré la bonne desserte en transport en commun à partir du terminus de Beauport pour se rendre au travail ou aux études ailleurs sur le territoire municipal, peu de parcours, à part les Métrobus, ont comme destination le secteur D'Estimauville. De plus, les aménagements existants n'offrent pas beaucoup de confort aux usagers. Aucun abribus n'est tempéré et la majorité demeure sous-dimensionnée et inconfortable, à défaut de chauffage ou de climatisation et d'un mobilier urbain adéquat.

1.4.3.3 Le réseau cyclable

En dépit de la présence du corridor du Littoral longeant le boulevard Montmorency et la partie sud de l'avenue D'Estimauville, le réseau cyclable (figure 13) est incomplet. La mise en œuvre du plan directeur du réseau cyclable en cours de révision permettra de compléter le réseau pour le secteur D'Estimauville, en y ajoutant des aménagements sécuritaires.

Le réseau existant permet toutefois d'accéder aux installations de la baie de Beauport.

1.4.3.4 Le réseau piétonnier

Des trottoirs composent le réseau piétonnier formel. La plupart des trottoirs sont étroits et localisés en bordure de la chaussée, faisant en sorte que la marche n'y est pas toujours agréable. Les nouveaux aménagements du tronçon de l'avenue D'Estimauville complétés en 2014 permettent aux piétons de mieux circuler.

1.4.3.5 Autres caractéristiques du milieu

À l'exclusion du domaine de Maizerets, le sol dans le secteur D'Estimauville, au sud du chemin de la Canardière, est plat et la végétation se fait plutôt rare.

Étant donné sa proximité avec le fleuve et les remblais liés à l'urbanisation, la nappe phréatique est élevée et la profondeur du socle rocheux est importante.

1.5 La chronologie de la planification

En **1985**, le schéma d'aménagement exprime déjà l'intention de la Communauté urbaine de

Québec de consolider le pôle D'Estimauville situé stratégiquement dans la partie est de son territoire.

Le gouvernement provincial énonce en **2001** une orientation privilégiant la consolidation des zones urbaines existantes et donnant priorité à la revitalisation des centres-villes et des quartiers anciens plutôt que d'ouvrir à l'urbanisation de nouvelles zones. Il apparaît tout indiqué d'entreprendre un exercice de planification pour le secteur D'Estimauville.

En **2002**, les fusions municipales abolissent les frontières municipales dans le secteur D'Estimauville, permettant ainsi la cohérence de plusieurs niveaux de planification.

En **2005**, en adoptant son premier plan d'urbanisme, le Plan directeur d'aménagement et de développement, la nouvelle Ville détermine qu'elle entend réaliser dans le CMA D'Estimauville des activités de mise en valeur et de revitalisation. La Ville veut stimuler le développement économique dans l'est, tout en rendant possible la coexistence entre les différentes fonctions urbaines. Depuis de nombreuses années, l'avenue D'Estimauville constitue un axe de circulation important entre les autoroutes Félix-Leclerc et Dufferin-Montmorency. De nombreux commerces à caractère local et régional s'y sont implantés au fil des ans, mais on assiste à un ralentissement important de ces activités.

En **2009**, la Ville annonce son intention d'aménager un écoquartier dans le secteur D'Estimauville.

En **2012**, la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) adopte son *Plan métropolitain d'aménagement et de développement « Bâtir 2031 : Structurer, attirer, durer »*. Sa première stratégie est de hiérarchiser le territoire à partir de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants. Le CMA D'Estimauville est désigné comme un pôle à consolider en y favorisant une mixité des fonctions et en accroissant l'accessibilité au transport en commun par une augmentation des activités humaines aux abords des principaux réseaux.

1.5.1 Les interventions réalisées de 2002 à 2015

Le projet de revitalisation du secteur D'Estimauville a été amorcé avec la réorganisation municipale en 2002. Voici les principales interventions réalisées (figure 14) par la Ville ou ses partenaires :

2002

- Élaboration par la Ville d'un premier concept de développement.
- Adoption par la Ville d'un Règlement de contrôle intérimaire (RCI) prévoyant une prohibition totale de nouvelles constructions et de changements d'usages afin de conserver l'intégralité de cette portion du territoire.
- Imposition par la Ville d'une réserve pour fins publiques pour une période initiale de deux ans sur certains lots dans le secteur D'Estimauville.

2003

- Adoption du Plan directeur du quartier de Maizerets, lequel demande la revitalisation du secteur D'Estimauville.
- Assemblées publiques de consultation pour des modifications au schéma d'aménagement et au zonage encadrant et permettant la réalisation des nouvelles orientations pour le secteur D'Estimauville afin de prescrire de façon plus détaillée les affectations, usages et normes d'implantation autorisés.

2004

- Entrée en vigueur des modifications règlementaires pour encadrer et permettre la réalisation du premier concept visant le renforcement d'un pôle de développement, une plus grande mixité de fonctions et la densification de l'espace.
- Abrogation du RCI en vigueur relativement aux affectations du sol.
- Renouvellement par la Ville de la réserve imposée sur certains lots en 2002 pour fins publiques.

2005

- Acquisition et démolition par la Ville des défuntes Galeries Sainte-Anne. ❶
- Adoption du PDAD favorisant l'émergence d'un CMA au carrefour de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.

2006

- Annonce du réaménagement de la baie de Beauport comme legs du gouvernement du Canada pour le 400^{e} anniversaire de Québec.
- Prise d'acte, par le conseil de la Ville, du Plan d'action 2006-2007-2008 pour la mise en œuvre du PDAD. Une première série d'actions concernent le CMA D'Estimauville pour lequel l'élaboration d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) est proposée.

2007

- Acquisition par la Ville du terrain et du bâtiment de l'ancien Canadien Tire à la suite de l'imposition de deux avis de réserve. ❷
- Signature d'un protocole d'entente entre la Ville, le MTQ et la CCNQ pour la construction d'un nouvel accès à la baie de Beauport par l'avenue D'Estimauville.
- Entrée en vigueur du Règlement sur l'enfouissement des fils des services d'utilité publique dans des conduits souterrains, R.V.Q. 914. Le CMA D'Estimauville est une partie du territoire précisé dans ce règlement.
- Approbation par la Ville des conditions de vente pour un terrain municipal situé dans le CMA D'Estimauville pour la construction pour le gouvernement fédéral d'un premier immeuble de bureaux. ❸

2008

- Lancement d'un appel d'offres par la CCNQ pour l'aménagement d'un nouvel accès à la baie de Beauport, création d'un lien multifonctionnel par l'avenue D'Estimauville.
- Inauguration du parc récréotouristique de la baie de Beauport réaménagé dans le cadre du 400e anniversaire de Québec. Le projet totalise près de 50 millions $ d'investissement, dont 18,3 millions $ sont un legs du gouvernement du Canada, et 30 millions $ l'équivalent de la valeur du site légué par l'administration portuaire de Québec.

2009

- Inauguration par le gouvernement provincial de ses nouveaux locaux sur le boulevard Montmorency : 245 fonctionnaires, notamment la direction régionale d'Emploi Québec et des employés du ministère de l'Éducation, sont déplacés dans cet édifice. ❹
- Adoption par la Ville des règlements d'harmonisation sur l'urbanisme.
- La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) a dorénavant compétence sur le territoire du CMA D'Estimauville. Une série d'objectifs et de critères sont adoptés permettant à la Commission d'évaluer les demandes de permis.
- Imposition d'une mise en réserve pour fins publiques du lot 1 218 452 (2968, boulevard Sainte-Anne, ancien entrepôt frigorifique) pour une période initiale de deux ans. ❺
- 1er Colloque sur l'innovation « *Architecture + Habitation collective* ». Des sites dont le développement incite à l'innovation sont présentés. Le CMA D'Estimauville en fait partie.

2010

- La Ville crée une nouvelle section « *Environnement* » sur son site Internet qui présente le projet d'écoquartier D'Estimauville.
- Début des discussions entre la Ville et le RTC pour analyser la mise en place d'un pôle intermodal de transport en commun dans le secteur D'Estimauville – lieu de correspondance et d'intermodalité.
- Acquisition, pour fins municipales, des lots 1 218 527 et 1 218 528 (2 684,9 mètres carrés), situés aux 1400 et 1402, avenue D'Estimauville (Le Centre de carrosserie D'Estimauville) et autorisation de démolir, au moment opportun, les bâtiments. ❻
- 2e Colloque sur l'innovation « *Architecture + Densification urbaine* ». La Ville fait le point sur le projet d'écoquartier. Les participants reçoivent la brochure « *L'écoquartier de la Pointe-D'Estimauville, vision et potentiel d'accueil d'un nouveau quartier* » également accessible sur le site Internet de la Ville.

2011

- Investissement par la Ville d'une somme de 200 000 $ pour le surdimensionnement d'une conduite d'égout pluvial posée par le MTQ (R.V.Q. 1772) dans le secteur D'Estimauville.
- Officialisation de nouvelles emprises (élargissement) pour l'avenue D'Estimauville et autres propriétés municipales bordant le boulevard Sainte-Anne.

- Délivrance d'un certificat de localisation officiel pour le terrain municipal (ancien Canadian Tire) tenant compte des nouvelles emprises.
- Mise en disponibilité d'une partie du terrain municipal (ancien Canadian Tire) pour la construction d'un deuxième immeuble de bureaux pour le gouvernement fédéral. ❷
- Renouvellement de deux ans d'une réserve pour fins publiques sur le lot 1 218 452 (2968, boulevard Sainte-Anne, ancien entrepôt frigorifique). ❺
- Les 742 employés fédéraux intègrent un nouvel édifice de 10 étages construit au 1550, avenue D'Estimauville (± 19 000 mètres carrés). ❸
- Officialisation du Plan de mobilité durable de la Ville de Québec visant à faire de Québec, d'ici les 20 prochaines années, une région attrayante, prospère et durable. Une région où l'aménagement du territoire est intégré aux modes de transport et dont la population privilégie les modes de déplacement actifs et en commun. Soixante-dix recommandations sont formulées pour orienter les stratégies et les moyens d'action en matière d'urbanisme et de transport. Parmi celles-ci : offrir plusieurs types d'habitation aux familles et développer de nouveaux quartiers comme les écoquartiers.
- Démolition par la Ville du bâtiment de l'ancien Canadian Tire. ❷
- Mise en disponibilité par la Ville (appel de propositions public VQ-44433, écoquartier, phase 1) du lot 4 851 510 d'une superficie de 62 492,9 mètres carrés. Les proposants doivent déposer une proposition d'acquisition détaillée incluant un concept basé sur une série de critères pondérés. ❼

2012

- Entrée en vigueur du Règlement R.C.A.1V.Q. 87 permettant la construction d'un immeuble de bureaux d'au moins quatre étages dans la zone 18432Cd située à l'intersection de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Ce règlement exige que 50 % des places de stationnement soient couvertes.
- Entrée en vigueur du règlement d'emprunt RVQ-1886, (2,7 M$, PTI 2011-2013) pour des services professionnels et techniques, des acquisitions d'immeubles et certains travaux d'aménagement.
- Adoption du Plan directeur de quartier du Vieux-Moulin qui recherche l'amélioration du dynamisme commercial en offrant des services de proximité et favorise des vocations résidentielles dans le secteur D'Estimauville. Ce plan prévoit également l'amélioration du confort aux traverses de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.
- Acceptation, par la Ville, d'autoriser la vente du lot 4 851 510 au consortium retenu selon des conditions conformes à celles mentionnées à la demande de propositions publiques VQ-44433 (écoquartier, phase 1). ❼
- Fin des travaux d'aménagement, par le MTQ, d'un marais intertidal (projet de compensation) dans la baie de Beauport, au coût de 22 millions. Ce projet constitue une première phase de restauration du ruisseau du Moulin entre le domaine de Maizerets et son embouchure dans le fleuve Saint-Laurent (± 900 mètres linéaires) : enlèvement du ponceau, décontamination, remplacement d'une conduite d'égout pluvial, nouveau parcours naturel

et sinueux du ruisseau, développement d'herbiers aquatiques, plantation d'herbacées et d'arbustes indigènes, talus riverain protégé par un enrochement et aménagé à l'aide d'armatures végétales.

- Démarrage de l'étude de faisabilité du tramway (technique, modes de réalisation, impacts sur le développement et l'aménagement du territoire, le transport et la circulation ainsi que sur l'environnement). Cette étude est financée par le gouvernement du Québec (4,4 M$). Hydro-Québec et le RTC investissent 600 000 $. Le RTC est maître d'œuvre du projet. Le projet de tramway doit notamment desservir le secteur D'Estimauville.
- Réalisation des travaux de réhabilitation du sol pour le terrain municipal situé au 1840, avenue D'Estimauville, lot 4 826 920 (partie de l'ancien Canadian Tire). ❷
- Début des travaux de réaménagement de l'avenue D'Estimauville entre le boulevard Sainte-Anne et la voie ferrée. Ces travaux consistent à refaire la structure de la rue (pavage et trottoirs), à changer les canalisations d'égout, d'aqueduc et de services publics ainsi qu'à réaliser de nouveaux aménagements paysagers. ❽
- L'Institut universitaire en santé mentale de Québec envisage l'agrandissement de ses laboratoires afin de soutenir la croissance de son centre de recherche.
- Le gouvernement fédéral annonce la construction d'un deuxième édifice fédéral dans le secteur D'Estimauville. Environ 560 employés sont relogés au printemps 2015dans ce nouvel édifice (11 025 m^2) bâti au coin nord-est de l'intersection de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne. Le nouvel édifice construit vise la certification LEED NC Or[3], de façon à s'assurer que l'empreinte écologique de l'édifice soit réduite. La consommation des ressources énergétiques (électricité, eau, chauffage) sera réduite de 30 %. ❷

2013

- À la suite du désistement (octobre) du consortium retenu en 2012, la Ville choisi de poursuivre le projet d'écoquartier, en prenant le temps d'analyser adéquatement les besoins du milieu. ❶
- Fin des travaux de réaménagement de l'avenue D'Estimauville entre le boulevard Sainte-Anne et la voie ferrée (infrastructures, pavages, contre-allée, trottoirs, piste cyclable et mobiliers urbains). ❽
- Signature (décembre) d'une entente de deux ans avec Vivre en Ville (*organisation d'intérêt public contribuant au Québec, au développement de collectivités viables tant à l'échelle du bâtiment qu'à celles de la rue, du quartier et de l'agglomération*) relative à la démarche d'accompagnement dans le cadre du projet Stratégies collectivités viables. Vivre en Ville accompagne la Ville de Québec dans son désir d'intégrer les principes du développement durable dans l'élaboration et la mise en œuvre de ses projets d'écoquartier.

[3] Le *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) est un système nord-américain de standardisation de bâtiments à haute qualité environnementale créé par le *US Green Building Council* en 1998, semblable à *Haute performance énergétique* en France. Un bâtiment peut atteindre quatre niveaux : certifié, argent, or et platine. Les critères d'évaluation incluent : l'efficacité énergétique, de la consommation d'eau et du chauffage, l'utilisation de matériaux de provenance locale et la réutilisation de leur surplus.

2014

- Réalisée à la fin août par la firme Léger auprès de 1 588 répondants, l'étude de marché (sondage web) révèle un réel intérêt pour le futur écoquartier. L'étude a fait ressortir que le profil des personnes intéressées se divise en trois catégories : les jeunes professionnels en couple, les jeunes familles et les retraités. Les logements recherchés vont des condominiums à deux ou trois chambres à des maisons en rangée de trois chambres en passant par des appartements.
- Travaux de plantation effectués au printemps dans le cadre du réaménagement de l'avenue D'Estimauville. ❽
- Fin des travaux d'aménagement (7 juillet) d'un stationnement temporaire municipal offrant 258 cases aménagées à même l'ancien dépôt à neige. ❾
- Occupation d'un nouvel édifice à bureaux privé en ossature légère en bois par le siège social de la firme STGM Architectes (± 60 employés). Le bâtiment a deux étages et conçu pour atteindre un haut niveau en matière de développement durable. Il a reçu la certification LEED-ND Platine. ⓭

2015

- Vente (avril) par la Ville de l'immeuble (ancien motel) au RTC qui y aménage un stationnement incitatif (Parc-O-Bus) temporaire. ⓫
- La Ville dévoile (20 avril) le concept de développement bonifié de l'écoquartier D'Estimauville. Issu d'une longue planification et basé sur les résultats de l'étude de marché réalisée pour mieux connaître la clientèle, le nouvel écoquartier verra le jour progressivement. Certains critères doivent se retrouver au premier plan dans la conception d'un écoquartier. Pour D'Estimauville, la Ville a retenu dix innovations durables. ❶
- Inauguration au printemps par le gouvernement fédéral du 2^{e} édifice à bureaux (environ 560 employés). ❷
- Entrée en vigueur (27 mai) du Règlement RVQ-2331 (1,5 M$) ordonnant des travaux de mise en œuvre de l'écoquartier D'Estimauville ainsi que l'octroi des contrats de services professionnels et techniques y afférents, de même que l'acquisition d'immeubles et de servitudes requis aux fins des travaux.
- La Ville rend admissibles (juillet) les projets immobiliers des écoquartiers de la Pointe-aux-Lièvres et D'Estimauville à son *Programme d'aide à la certification LEED pour des projets d'investissement dans les espaces d'innovation Michelet et D'Estimauville*, dans le cadre de la mise en œuvre de sa Stratégie de développement économique.
- Acceptation (6 juillet) de l'évaluation sommaire du coût des travaux d'*Hydro-Québec*, pour l'implantation d'une chambre de sectionnement permettant l'alimentation électrique souterraine de l'écoquartier D'Estimauville. Approbation (16 novembre) de l'exécution des travaux au coût réel, tel que déposé par Hydro-Québec. ❿
- Préparation (août) d'un nouveau plan cadastral parcellaire pour l'écoquartier, étape indispensable pour vendre les terrains municipaux par lot. Ce plan totalise 12 458,1 mètres carrés pour l'aménagement d'espaces verts : parc de voisinage, place publique, jardins communautaires, bassin de rétention. ❶

- La Ville octroi (septembre) un mandat en génie civil afin de préparer tous les documents nécessaires à la réalisation des travaux en ingénierie et architecture de paysage de la phase I de l'écoquartier (décembre : plans complétés à 40 %).
- Le RTC devient propriétaire d'un second immeuble (imprimerie) longeant le boulevard Sainte-Anne. La démolition du bâtiment est prévue en 2016. ⓬

2 La vision et les orientations d'aménagement et de développement

2.1 Le Centre majeur d'activités

La revitalisation du secteur s'inscrit dans le cadre prévu par le PDAD, lequel prévoit des orientations générales dont trois touchant directement le CMA D'Estimauville :

- Renforcer l'activité économique et accroître l'offre résidentielle dans l'est de la ville en développant un Centre majeur d'activités dans le secteur D'Estimauville.
- Requalifier et densifier le chemin de la Canardière, l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne et l'autoroute Dufferin-Montmorency.
- Mettre en valeur le potentiel récréotouristique de l'axe Maizerets-Montmorency dans le respect des qualités environnementales de ce secteur et favoriser l'accès au littoral.

Axe Maizerets-Montmorency

Le CMA D'Estimauville est l'une des composantes formant l'axe Maizerets-Montmorency. Cet axe correspond à l'un des dix secteurs de planification précisés dans le PDAD pour lesquels la Ville entend réaliser des activités de mise en valeur, de consolidation ou de revitalisation.

L'axe Maizerets-Montmorency longe le boulevard Sainte-Anne sur une distance de plus de sept kilomètres entre le domaine de Maizerets à l'ouest et le parc de la Chute-Montmorency à l'est. L'envergure de cet axe nécessite une subdivision en plusieurs secteurs d'intervention. La Ville accorde la priorité au CMA D'Estimauville.

2.1.1 La vision globale

L'objectif est la revitalisation d'un quartier devenant, au fur et à mesure de l'achèvement des interventions, de plus en plus agréable à habiter, travailler et se divertir, tant pour ses occupants actuels que futurs. Les différents éléments s'imbriquent les uns dans les autres pour former une nouvelle dynamique de quartier offrant des lieux de travail et de loisirs à proximité des logements. Ses constructions et aménagements s'intègrent à la trame urbaine et aux équipements récréotouristiques, ce qui favorise le transport en commun et la fréquentation des circuits piétonniers et cyclables. Les aménagements sont accessibles (accessibilité universelle) et procurent aux citoyens une bonne qualité de vie.

2.1.2 Les orientations d'aménagement et de développement

Seule une démarche de requalification globale permettra de consolider ce secteur déstructuré. Cette démarche est appuyée par les cinq orientations qui suivent. Chacune repose sur un ensemble d'actions, de principes ou d'objectifs à atteindre sur lesquelles les différents acteurs privés ou publics devront se baser pour intervenir.

2.1.2.1 Créer une porte d'entrée notable au Centre majeur d'activités D'Estimauville

- Confirmer le rôle de l'avenue D'Estimauville comme artère stratégique et porteuse et accroître sa convivialité en tant qu'espace public.
- Développer une image de marque par des aménagements originaux.
- Embellir les emprises de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne avec des aménagements urbains plus prestigieux par l'introduction, notamment, de plus de végétaux.

2.1.2.2 Intensifier et diversifier les activités en privilégiant la cohabitation des fonctions économiques et résidentielles

- Assurer la vitalité et l'animation du secteur par la création d'un milieu de vie offrant une mixité des fonctions économiques : commerces, administration, services, habitations et équipements communautaires, etc.
- Favoriser les projets de modernisation, d'agrandissement ou de remplacement du bâti commercial existant qui répondent aux besoins locaux en termes d'emploi et d'activités, de mixité, d'équité sociale.
- Assurer la qualité d'usage des bâtiments et des équipements contribuant à l'intégration des personnes en situation de fragilité et d'exclusion et à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Accroître la fonction résidentielle en soutenant le projet d'écoquartier.
- Autoriser la construction d'édifices de grands gabarits et une occupation au sol importante.
- Réduire progressivement les hauteurs et les gabarits des constructions à l'approche des zones à dominante résidentielle de faible densité.

2.1.2.3 Promouvoir une architecture urbaine et contemporaine et améliorer l'encadrement bâti en bordure des principales artères

Les principales artères sont l'avenue D'Estimauville, le boulevard Sainte-Anne, le boulevard Montmorency et le chemin de la Canardière.

- Implanter les édifices de plus grands gabarits le long de l'avenue D'Estimauville et du boulevard Sainte-Anne.
- Maximiser l'importance et la présence visuelle des façades en front de rue.
- Développer ou accentuer le caractère urbain en encourageant des modes d'implantation, des formes architecturales et des aménagements qui favorisent les piétons et les cyclistes tout en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite et en minimisant la présence et l'impact des automobiles et de leurs aires de circulation, de stationnement et de chargement/déchargement.

- Obtenir un rapport d'échelle entre les bâtiments, la rue et l'espace public qui assure le confort des piétons et des cyclistes.

2.1.2.4 Accroître l'efficacité du transport en commun

- Créer un pôle intermodal en déménageant le terminus existant ou en le réaménageant de manière optimale.
- Améliorer les infrastructures de transport en commun afin de faciliter, en toute saison, l'accès au secteur pour les usagers en tenant compte de la diversité de conditions des personnes de manière à faciliter leurs déplacements et à en assurer la sécurité et le confort.
- Limiter et réduire de façon notable les aires de stationnement de surface.

2.1.2.5 Proposer une trame urbaine facilitant les déplacements piétonniers et cyclables ainsi que le réseautage des équipements récréotouristiques en tenant compte notamment de l'accessibilité universelle

- Favoriser l'aménagement d'aires piétonnes et d'espaces publics tout en portant une attention particulière à l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Intégrer des trottoirs dans les nouvelles rues.
- Inclure le réseau cyclable aux nouveaux aménagements.
- Relier les grands équipements récréotouristiques et les grands établissements au pourtour pour une meilleure fréquentation par la communauté résidante et la clientèle de passage.
- Assurer en toute saison, la sécurité et le confort des traverses piétonnes et cyclables incluant les périodes de travaux et la gestion du mobilier urbain.

2.2 L'écoquartier

L'écoquartier est une composante importante du CMA D'Estimauville. On privilégie à cet endroit une mixité de fonctions avec une forte présence de l'habitation, fonction peu apparente actuellement dans le périmètre du PPU, étant donné son rôle antérieur de pôle commercial. L'écoquartier occupe une superficie d'environ dix hectares (figure 15). Seulement deux bâtiments sont présents sur le site, dont un édifice à bureaux récent.

2.2.1 La vision propre à l'écoquartier

La Ville a pris la décision de s'engager vers la création d'un nouveau quartier. Sa vision ? Un milieu offrant toute la gamme des biens et des services à distance de marche. La Ville souhaite faire de D'Estimauville un écoquartier exemplaire s'appuyant sur les trois piliers du développement durable : environnement, société et économie. En effet, la Ville veut créer un lieu qui réduit l'impact de l'activité humaine sur l'environnement, optimise la qualité de vie et contribue à la croissance économique.

Tout en répondant aux aspirations en matière d'emploi, de logement et d'accès à des espaces verts, un écoquartier se veut dense, mixte et accessible. Il offre un milieu de vie agréable avec des aménagements conviviaux et des circuits piétonniers et cyclables. L'architecture est

distinctive et les constructions sont écoresponsables, énergétiquement performantes et valorisent les ressources. Le principe d'écoquartier met l'accent sur la qualité des espaces publics et sur les services rendus à ses résidants et ses travailleurs quelle que soit leur condition physique, intellectuelle ou psychique.

2.2.2 Les orientations d'aménagement et de développement propres à l'écoquartier

Pour générer cet écoquartier urbain, cinq orientations spécifiques s'ajoutent aux orientations générales de la section 2.1.2.

2.2.2.1 Atteindre la mixité urbaine et sociale

- Offrir des typologies de bâtiments et de logements variés pour parvenir à un équilibre social et intergénérationnel.
- Inclure des logements sociaux.
- Utiliser l'espace de façon mixte en faisant se côtoyer habitations, biens et services de proximité, bureaux et services communautaires, afin d'offrir un quartier complet et autonome.
- Construire des bâtiments mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée afin de tirer le maximum d'avantages possible de la proximité et de limiter au minimum les trajets entre le domicile, les services et le lieu de travail.
- Assurer la sécurité des personnes ayant des incapacités motrices ou sensorielles lors de leurs déplacements dans les constructions ainsi que dans les aménagements urbains.

2.2.2.2 Offrir un cadre de vie agréable et diversifié

- Privilégier une composition architecturale contemporaine de grande qualité qui procure une identité et suscite un sentiment de sécurité, de bien-être et de fierté.
- Aménager des espaces verts de qualité afin d'optimiser le cadre de vie :
  - aménager un parc de voisinage au cœur de l'écoquartier;
  - planter des arbres diminuant la chaleur occasionnée par les bâtiments et le pavage;
  - réaliser des aménagements paysagers utilisant l'eau dans une approche à la fois récréative, esthétique et écologique;
  - favoriser les liens entre le quartier et les sites d'intérêt et le fleuve, afin de promouvoir un mode de vie actif en toute saison, conjuguant urbanité et plein air.
- Favoriser le réseautage des espaces verts en support à la biodiversité.
- Faciliter l'accessibilité universelle aux constructions et infrastructures publiques et privées.
- Impliquer, informer et former les différents intervenants afin que les principes et les innovations proposés soient intégrés dans les pratiques et les gestes quotidiens.

2.2.2.3 Préconiser des constructions respectueuses de l'environnement

- Construire des bâtiments ayant une architecture innovatrice et durable.
- Utiliser des techniques, matériaux et dispositifs écoresponsables (ex. : matériaux renouvelables, comme le bois, ou contenant des fibres recyclées).

- Accroître l'isolation et l'étanchéité des constructions (ex. exposer les fenêtres au soleil, etc.).
- Construire des bâtiments économes en énergie dotés d'une certification reconnue.
- Diminuer la consommation d'eau potable et recourir à la gestion des eaux de pluie.
- Prévoir l'installation de toitures végétales.

2.2.2.4 Utiliser des énergies renouvelables et une meilleure gestion de l'eau

- Proposer des choix énergétiques raisonnés.
- Viser l'autonomie et l'efficacité énergétiques par l'utilisation de nouvelles technologies, comme la géothermie pour chauffer ou climatiser les bâtiments, et des énergies renouvelables, notamment le chauffage urbain et l'énergie solaire.
- Favoriser l'utilisation de systèmes de gestion écologiques des eaux pluviales.

2.2.2.5 Proposer des modes de transports autres que l'automobile

- Aménager des stationnements souterrains ou intérieurs pour réduire les aires de surface et les îlots de chaleur.
- Aménager des places de stationnement réservées au covoiturage et aux vélos.
- Limiter l'emploi de la voiture en favorisant les déplacements à pied et à vélo ainsi qu'en aidant les employeurs à mettre en place des mesures encourageant leurs employés à opter pour des modes de transport autres que l'automobile en solo :
  - aménager des passages pour piétons et vélos afin de faciliter les déplacements et proposer aux résidants un véritable milieu de vie où l'automobile n'est pas toujours nécessaire.
  - encourager l'utilisation du transport en commun pour réduire l'usage de l'automobile, la pollution de l'air, la consommation d'énergie et l'émission de gaz à effet de serre.
  - relier les sentiers piétonniers et cyclables pour promouvoir les déplacements actifs.
  - favoriser l'accès efficace au réseau de transport en commun (configuration spatiale favorisant la marche et le vélo, proximité des biens et services nécessaires à la vie courante).

3 La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

3.1 Les affectations détaillées du sol

Le territoire d'application du PPU D'Estimauville est inclus au PDAD à l'intérieur d'une grande aire d'affectation « Centre majeur d'activités (CMA) ». Puisque ce type d'affectation laisse une très grande marge de manœuvre dans les usages et les normes autorisés, un redécoupage plus fin est essentiel à l'établissement de balises claires. Celles-ci induiront des modifications aux règles d'urbanisme nécessaires à la transposition des orientations. Le plan des affectations détaillées du sol est illustré à la figure 16. Cinq types d'affectations détaillées y sont prévus.

3.1.1 Affectations mixtes « M »

Les aires d'affectations mixtes visent à confirmer la diversité souhaitée des fonctions. Cette affectation peut autoriser une grande diversité d'usages et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- localiser à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités certains usages;
- préciser certaines dispositions particulières relatives aux bâtiments et aux stationnements.

Typologies des aires d'affectations mixtes :

M_DE : Mixte en lien avec l'avenue D'Estimauville.
M_EQ : Mixte en lien avec l'écoquartier.
M_SA : Mixte en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
M_MO : Mixte en lien avec le boulevard Montmorency.

3.1.2 Affectations commerce de détail et services urbains « C »

Ces aires d'affectations réfèrent aux usages commerciaux et de services qui répondent aux besoins des individus, des institutions et des entreprises. Elles déterminent les affectations commerce de détail et services de même qu'administration et services comme dominantes.

Typologie des aires d'affectations commerce de détails et services urbains :

C_DE : Commerce de détails et services urbains en lien avec l'avenue D'Estimauville.
C_MO : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Montmorency.
C_SA : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
C_MG : Commerce de détails et services urbains en lien avec le boulevard Monseigneur-Gauthier.

3.1.3 Affectations résidentielles urbaines « R »

Les aires d'affectations résidentielles urbaines visent à confirmer la fonction prédominante actuelle et souhaitée. Cette affectation peut également autoriser d'autres fonctions compatibles et prévoir notamment des dispositions normatives aux fins suivantes :

- localiser à l'intérieur d'un bâtiment là où sont souhaités ces usages;
- déterminer les types de bâtiments autorisés.

Typologies des aires d'affectations résidentielles urbaines :

R_EQ : Résidentielle en lien avec l'écoquartier.
R_CR : Résidentielle en lien avec le chemin Royal.
R_SA : Résidentielle en lien avec le boulevard Sainte-Anne.
R_MG : Résidentielle en lien avec le boulevard Monseigneur-Gauthier.

3.1.4 Affectation récréation, parc et espace vert « PEV »

L'aire d'affectation récréation, parc et espace vert vise à confirmer la vocation de places publiques ou de parcs, incluant notamment l'aménagement de bassins liés à la gestion des eaux pluviales. Cette affectation peut autoriser ce type d'usages ainsi que certains usages pouvant lui être associés comme de petits commerces saisonniers et autres usages commerciaux favorisant l'utilisation et l'animation des lieux (quatre saisons).

Typologies de l'aire d'affectation récréation, parc et espace vert :

PEV_EQ : Récréation, parc et espace vert en lien avec l'écoquartier.

3.1.5 Affectation publique, institutionnelle et communautaire « PIC »

L'aire d'affectation publique, institutionnelle et communautaire vise à confirmer la vocation publique prédominante des usages actuels et souhaités. Cette affectation permet également des usages associés qui sont complémentaires aux fonctions publiques dispensées aux fins de services à la communauté et aux individus dans les domaines de l'éducation ou de la santé.

Typologies de l'aire d'affectation publique, institutionnelle et communautaire :

PIC_CC : Publique, institutionnelle et communautaire en lien avec le chemin de la Canardière.

3.1.6 Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectations détaillées

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte des affectations détaillées (figure 16) sont énoncées au tableau 1 ainsi qu'à la carte des hauteurs maximales prescrites (figure 17).

Les règles d'urbanisme ainsi proposées devront obligatoirement être transposées au Règlement de l'arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme (R.C.A.1V.Q.4) et au Règlement de l'arrondissement de Beauport sur l'urbanisme (R.C.A.5V.Q. 4). C'est non seulement le cas des usages, mais aussi d'autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être transposées dans les grilles de spécifications des règlements sur l'urbanisme à l'exclusion de toute autre spécification. Le plan de zonage sera en conséquence redécoupé afin que les règles d'urbanisme proposées s'appliquent au territoire de chacune des aires d'affectations détaillées. Les normes d'urbanisme proposées au PPU sont celles qui soutiennent sa mise en œuvre et visent les aspects suivants :

- les groupes d'usages prescrits, incluant le cas échéant leur localisation spécifique, la densité et la typologie;
- les usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus;
- les normes d'implantation ou d'aménagement à savoir les diverses marges, le pourcentage d'occupation au sol, les exigences en regard des aires vertes ainsi que les aires où les projets d'ensemble sont autorisés (plusieurs bâtiments principaux érigés sur un même lot);
- les hauteurs minimales et maximales en étage ou en mètres et les règles relatives au rehaussement du seuil de la hauteur maximale dans certaines aires;

- certaines normes particulières dont les règles relatives au type d'affichage et de stationnement.

Toutes normes ou notes particulières autres que celles prévues au PPU et présentes aux grilles de spécifications du Règlement de l'arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme (R.C.A.1V.Q.4) et du Règlement de l'arrondissement de Beauport sur l'urbanisme (R.C.A.5V.Q.4), à la date d'entrée en vigueur du PPU seront en conséquence retirées.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement.

Les hauteurs prescrites

La carte de la figure 17 prescrit les hauteurs maximales prescrites qui devront obligatoirement être prévues aux règlements d'urbanisme. Quant aux hauteurs minimales prescrites, elles se trouvent au tableau 1. La révision du plan de zonage devra en conséquence assurer l'arrimage entre les affectations détaillées et les hauteurs maximales et minimales prescrites.

Tableau 1 Tableau des dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
Aire centrale						
M_DE1	**Mixte**	H1 2, 2+ i (min. 12 log.) j (min. 12 log.) H2 2, 2+ C1 C2 S, R, 2 C3 C10 C11 2, 2+ C20 C21 C30 100 % intérieur P3 max. 6 000 m^2 / établissement P5 R1	Usages associés – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) – 199 (aire de stationnement associé doit être intérieure) – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associé à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un centre de conditionnement physique d'une superficie de plancher de plus de 200 mètres carrés – une salle de billard – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 13 m – 331.0.2 (60 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 40 m)	– 537 (matières résiduelles) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – 736 (classe Commerces ou Industrie : dégagement 30 m p/r assiette voie ferrée) – Enseigne : type 6 (commercial) – Stationnement : type urbain dense
C_DE1	**Commerce de détails et services urbains**	C3 C30 100 % intérieur P8 R1	Usage associé – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) Usages spécifiquement autorisés – une centrale de production d'énergie thermique – une gare ferroviaire – une aire de stationnement relative à un service de transport en commun visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m – 331.0.2 (60 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 25 m)	– 537 (matières résiduelles) – 585 (stationnement intérieur à au moins 50 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement situé à l'intérieur pour un parc) – 702 (protection arbres) – 736 (classe Commerces ou Industrie : dégagement 30 m p/r assiette voie ferrée) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
C_SA1	**Commerce de détails et services urbains**	C1 C2 R, 1, C3 C20 C21 C30 100 % intérieur P1 R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement exclus – un commerce de vente au détail de pièces et d'accessoires pour véhicules automobiles sans installation – un commerce de vente au détail d'articles de quincaillerie, d'articles de sport, de plomberie, de fournitures électriques, de fournitures de peinture, d'articles ménagers et de vêtements de travail – un poste d'essence (C31) – un atelier de réparation (C36)	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 4 étages	– 582 (stationnement couvert à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 6 (commercial) – Stationnement : type urbain dense
Aires périphériques						
M_SA1	**Mixte**	H1 2, 2+ i (min. 12 log.) j (min. 6 log.) r (min. 1 log.) C1 C2 C10 C11 C20 C21 P5 R1	Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marge latérale : 1,5 m Marge arrière : 3,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
M_MO1	**Mixte**	H1 2, 2+ i (min. 12 log.) H2 2, 2+ C1 C2 S, R, 2 C3 C10 C11 P1 P5 R1	Usages associés – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) – 199 (aire de stationnement associé doit être intérieure) Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 13 m	– 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 596 (aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
M_M02	**Mixte**	H1 i (min. 16 log. – max. 100 log.) j (min. 16 log. – max. 40 log.) r (min. 16 log. – max. 30 log.) H2 i (min. 32 ch. – max. 120 ch.) C3 C20 P3 max. 2 000 m^2 / établissement R1	Usages associés – 212 (bar associé à C3) – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport	Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Largeur combinées des cours latérales : 8 m Marge arrière : 15 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 7 m – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – 716 (une butte écran doit être aménagée à la limite du lot adjacent à l'emprise ferroviaire) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
R_SA1	**Résidentielle urbaine**	H1 i (min. 80 log.) P3 max. 2 000 m^2 / établissement R1 R2		Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 15 % Aire verte minimale 10 % Aire d'agrément 6 m^2 / log.	Minimum 13 m	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 624 (stationnement cour latérale) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
R_CR1	**Résidentielle urbaine**	H1 i (min. 12 log.) j (min. 6 log.) r (min. 1 log.) H2 i (min. 12 log.) j (min. 6 log.) r (min. 1 log.) R1		Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 30 % Aire d'agrément 6 m^2 / log.	Minimum 10 m	– Enseigne : type général – Stationnement : type urbain dense
C_MO1	**Commerce de détails et services urbains**	C3 C20 P3 max. 2 000 m^2 / établissement R1 R2	Usages associés – 212 (bar associé à C3) – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – 123 (marché public temporaire) – une gare ferroviaire – un établissement d'une superficie de plancher maximale de 200 mètres carrés dont l'activité principale est de louer et de réparer des articles de sport – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 7 m	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 582 (stationnement couvert à au moins 50 %) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
C_SA2	**Commerce de détails et services urbains**	C1 C2 max. 1 000 m^2 / établissement S, R, 2 C3 C20 C21 C30 100 % intérieur P1 R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un terminus d'autobus ou une aire de stationnement relatif à un service de transports visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant minimale : 0,5 m Marges latérales, combinées et arrière : 0 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	– 399 (POS ne s'applique pas à un terminus d'autobus) – 545 (café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse) – 548 (café-terrasse peut être implanté en cour arrière) – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour un terminus d'autobus) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
C_MG1	**Commerce de détails et services urbains**	C1 C2 max. 1 000 m² / établissement C3 C20 C30 100 % intérieur P1 R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 223 (spectacle ou présentation visuelle associée à C20 ou C21) – 224 (piste de danse associée à C20 ou C21) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usages spécifiquement autorisés – un terminus d'autobus ou une aire de stationnement relatif à un service de transports visé par la Loi sur les sociétés de transport en commun (L.R.Q., chapitre S-30.01) – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 3 m Marge latérale : 4,5 m Largeur combinée des cours latérales : 9 m Marge arrière : 7,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 10 m	– 399 (POS ne s'applique pas à un terminus d'autobus) – 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 545 (café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse) – 548 (café-terrasse peut être implanté en cour arrière) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour un terminus d'autobus) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
PIC_CC1	**Publique, institutionnelle et communautaire**	P3 P4 P5 P6 P7 R1	Usages associés – 194 (usage du groupe H1 logement associé à certains usages) – 238 (C1 associé à un usage de la classe Publique) – 257 (cafétéria associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation)	Marges latérales, combinées et arrière : 0 m Aire verte minimale 10 %	Minimum 7 m	– 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense
R_MG1	**Résidentielle urbaine**	H1 i (min. 24 log. – max. 42 log. H2 i C2 max. 500 m² / établissement R R1		Marge avant : 3 m Marge latérale : 4,5 m Largeur combinée des cours latérales : 9 m Marge arrière : 7,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 20 %	Minimum 10 m	– 702 (protection arbres) – 895 (réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
Aires de l'écoquartier						
PEV_EQ1	**Récréation, parc et espace vert**	C3 C30 R1 R2	Usage associé – 271 (chalet associé à un équipement sportif d'activités hivernales) Usages spécifiquement autorisés – un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur café-terrasse – 123 (marché public temporaire) – un magasin d'alimentation d'une superficie de plancher maximale de 100 mètres carrés – un magasin de journaux d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés – un magasin de fleurs d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés			– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 537 (matières résiduelles) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense
PEV_EQ2	**Récréation, parc et espace vert**	C3 R1 R2	Usages spécifiquement autorisés – un usage de la classe commerce de restauration et de débit d'alcool exercé uniquement sur café-terrasse – 123 (marché public temporaire) – un magasin d'alimentation d'une superficie de plancher maximale de 100 mètres carrés – un magasin de journaux d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés – un magasin de fleurs d'une superficie de plancher maximale de 30 mètres carrés			– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 537 (matières résiduelles) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 9 (public ou récréatif) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
M_EQ1	**Mixte**	H1 i (min. 20 log. – max. 40 log.) j (min. 20 log. – max. 40 log.) H2 i (min. 40 log. – max. 80 log.) C2 max. 500 m^2 / établissement S, R C20 R1	Usage associé – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) –	Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 20 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 90 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
M_EQ2	**Mixte**	H1 i (min. 6 log.) j (min. 6 log.) r C2 max. 500 m^2 / établissement S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C21 S, R, 2 C30 P3 S, R, 2 max. 2 000 m^2 / établissement R1	Usages associés – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 20 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour les usages C1 et C30) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
M_EQ3	**Mixte**	H1 i (min. 20 log. – max. 40 log.) j (min. 20 log. – max. 40 log.) r C1 C2 max. 500 m^2 / établissement S,R C3 S, R, 2 C20 S, R, 2 C30 R1	Usages associés – 212 (bar associé à C3) – 221 (bar associé à C20) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) – 255 (garderie associée à un usage autre qu'un usage Habitation) – 256 (centre de conditionnement physique associé à un usage autre qu'un usage Habitation) – 257 (cafétéria associée à un usage autre qu'un usage Habitation) Usages spécifiquement autorisés – une imprimerie – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 50 % Aire verte minimale 10 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 333.0.2 (60 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 50 m) – 332.0.1 (rangement articles de jardinage)	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 588.0.1 (exemption de stationnement intérieur pour les usages C1 et C30) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 685 (aire de chargement ou de déchargement ou tablier de manœuvre peut être aménagé dans toute cours) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
C_EQ1	**Commerce de détails et services urbains**	C1 C2 max. 500 m^2 / établissement S, R, 2 C3 S, R, 2 C20 C21 C30 100 % intérieur P3 max. 6 000 m^2 / établissement S, R, 2 R1	Usages associés – 197 (aire de stationnement associé à un usage autre que la classe Habitation) – 199 (aire de stationnement associé doit être intérieure) – 225 (bar sur café-terrasse associé à C20) Usage spécifiquement autorisé – un service de lave-auto à la main situé à l'intérieur d'un stationnement intérieur	Marge latérale, largeur combinée des cours latérales et marge arrière : 0 m POS minimal 75 % Aire verte minimale 10 %	Minimum 6 étages – 333.0.2 (60 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre 50 m) – 332.0.1 (rangement articles de jardinage)	– 507 (installation d'un auvent ou d'un parasol autorisée au-dessus d'un café-terrasse) – 537 (matières résiduelles) – 554 (localisation d'un café-terrasse) – 585 (stationnement intérieur à au moins 90 %) – 702 (protection arbres) – 736 (classes Commerce ou Industrie : dégagement 30 m p/r assiette voie ferrée) – Enseigne : type 3 (rue principale de quartier) – Stationnement : type urbain dense
R_EQ1	**Résidentielle urbaine**	H1 i (min. 40 log. – max. 70 log.) r R1		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 30 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense

Aire d'affectation	Catégorie d'affectation	Groupes d'usages prescrits – Localisation verticale des usages – Type de bâtiment autorisé	Usages associés ou spécifiquement autorisés ou exclus	Normes d'implantation ou d'aménagement	Hauteur minimale prescrite (en mètres ou en nombre d'étages) Hauteur maximale prescrite (en mètres) : voir figure 17 Dispositions particulières relatives à la hauteur Pourcentage minimal de grands logements	Autres normes particulières
R_EQ2	**Résidentielle urbaine**	H1 i (min. 40 log. – max. 70 log.) R1		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m Marge arrière : 0 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 30 %	Minimum 13 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense
R_EQ3	**Résidentielle urbaine**	H1 r (min. 1 log. – max. 4 log. nombre max. de bâtiments dans une rangée : 8) R1		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 40 % Aire verte minimale 30 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 10 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense
R_EQ4	**Résidentielle urbaine**	H1 j (min. 4 log. – max. 8 log.) r (min. 1 log. – max. 4 log. / nombre max. de bâtiments dans une rangée : 8) R1		Marge avant : 0,5 m Marge latérale : 0,5 m POS minimal 30 % Aire verte minimale 30 % Projet d'ensemble autorisé	Minimum 10 m – 332.0.1 (rangement articles de jardinage) – 50 % de log. de 2 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 85 m^2 ou plus – 25 % de log. de 3 chambres ou plus ou d'une superficie de plancher de 105 m^2 ou plus	– 569 (deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés) – 585 (stationnement intérieur à au moins 80 %) – 597 (un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation) – 702 (protection arbres) – Enseigne : type 1 (général) – Stationnement : type urbain dense

*Légende des abréviations du tableau 1**

Groupes d'usages autorisés

H1 : logement
H2 : habitation avec services communautaires
C1 : services administratifs
C2 : vente au détail et services
C3 : lieu de rassemblement
C10 : établissement hôtelier
C11 : résidence de tourisme
C20 : restaurant
C21 : débit d'alcool
C30 : stationnement et poste de taxi
P1 : équipement culturel et patrimonial
P3 : établissement d'éducation et de formation
P4 : établissement d'éducation post-secondaire
P5 : établissement de santé sans hébergement
P6 : établissement de santé avec hébergement
P7 : établissement de santé majeur
P8 : équipement de sécurité publique
I2 : industrie artisanale
R1 : parc
R2 : équipement extérieur de proximité

Type de bâtiment autorisé

i : l'usage est autorisé dans un bâtiment isolé
j : l'usage est autorisé dans un bâtiment jumelé
r : l'usage est autorisé dans un bâtiment en rangée

Localisation verticale des usages

S : l'usage est autorisé au sous-sol
R : l'usage est autorisé : 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse uniquement de l'intérieur de l'établissement
1 : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée
2 : l'usage est autorisé au 2e étage
2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2e étage

Usages associés

194 : un usage du groupe H1 logement est associé à certains usages et sous réserve du respect de certaines normes
197 : une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
199 : une aire de stationnement autorisées à titre d'usage associé doit être intérieure
212 : un bar est associé à un usage du groupe C3 lieu de rassemblement
221 : un bar est associé à un restaurant
223 : un spectacle ou une présentation visuelle est associé à un restaurant ou un débit d'alcool
224 : une piste de danse est associée à un restaurant ou un débit d'alcool
225 : un bar sur café-terrasse est associé à un restaurant
238 : un usage du groupe C1 services administratifs est associé à un usage de la classe Publique

255 : une garderie est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
256 : un centre de conditionnement physique est associé à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
257 : une cafétéria est associée à un usage autre qu'un usage de la classe Habitation
271 : un chalet est associé à un équipement sportif d'activités hivernales

Normes d'implantation ou d'aménagement

POS : pourcentage d'occupation au sol

Dispositions particulières relatives à la hauteur

331.0.2 : malgré la hauteur maximale prescrite, (pourcentage requis) de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre (hauteur en mètres ou en étages)
332.0.1 : un bâtiment ou une construction d'au plus trois mètres de hauteur, accessoire à la superficie végétalisée de la toiture et destiné au rangement d'articles de jardinage, n'est pas considéré dans le calcul de la hauteur

Autres normes particulières

399 : le pourcentage d'occupation au sol ne s'applique pas à un terminus d'autobus de transport en commun
507 : l'installation d'un auvent ou d'un parasol est autorisée au-dessus d'un café-terrasse sous réserve du respect de certaines normes
537 : une construction ou un équipement pour l'enlèvement des matières résiduelles qui n'est pas visé aux articles 164 à 168 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400, peut être implanté n'importe où sur un lot
545 : un café-terrasse peut être implanté sur un balcon ou une terrasse
548 : un café-terrasse peut être implanté en cour arrière
554 : localisation d'un café-terrasse
569 : deux bâtiments accessoires peuvent être adossés ou jumelés sous réserve du respect de certaines normes
582 : le stationnement doit être couvert à au moins (pourcentage requis)
585 : le stationnement doit être intérieur à au moins (pourcentage requis)
588.0.1 : le pourcentage minimal de cases de stationnement qui doit être intérieur ne s'applique pas à un usage déterminé
596 : aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit pour un usage
597 : un nombre maximal de 1 case de stationnement est autorisé par logement pour un usage de la classe Habitation
624 : le stationnement en cour latérale ou dans le prolongement de cette cour est autorisé en vertu d'une norme antérieure
681 : une aire de chargement ou de déchargement d'un usage du groupe C2 vente au détail et services d'une superficie de plancher de plus de 2 000 mètres carrés doit être dissimulée derrière un mur écran d'une hauteur minimale de quatre mètres ou être aménagée à l'intérieur d'un bâtiment principal
685 : une aire de chargement ou de déchargement ou un tablier de manœuvre peut être aménagé dans toute cour
702 : protection des arbres en milieu urbain
716 : une butte écran doit être aménagée à la limite d'un lot sous réserve du respect de certaines normes
736 : un bâtiment d'une classe Commerce ou d'une classe Industrie doit être implanté à au moins 30 mètres de l'assiette d'une voie ferrée
895 : réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire

* *Les numéros auxquelles réfèrent les notes, correspondent aux numéros d'articles du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme, R.V.Q. 1400.*

3.2 Le contrôle architectural de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

Depuis 2009, la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) a compétence sur le territoire du CMA D'Estimauville à l'égard des travaux suivants :

- Les travaux de construction d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux d'agrandissement ou d'exhaussement d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de déplacement d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de rénovation qui ont une incidence sur l'apparence architecturale d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de peinture d'un revêtement extérieur qui ont une incidence sur l'apparence architecturale d'un bâtiment principal ou d'un bâtiment accessoire détaché.
- Les travaux de démolition, totale ou partielle, d'un bâtiment principal de même que des travaux de réutilisation du sol requis à la suite de la démolition d'un bâtiment principal.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une enseigne autre qu'une enseigne visée aux articles 846, 847, 847.0.1 ou 848 du *Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme*.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un auvent.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un abri, autre qu'un abri d'hiver dont l'installation ne requiert pas de permis ou qu'un abri saisonnier démontable de moins de 18 m^2, qui est détaché d'un bâtiment et qui ne dessert qu'un usage résidentiel.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une antenne de télécommunication sur une façade ou sur le toit d'un bâtiment ou au sol et des travaux connexes à cette installation ou à cette modification.
- Les travaux d'installation ou de modification d'un élément de mécanique installé sur un mur ou un toit d'un bâtiment ou installé au sol.
- Les travaux d'installation ou de modification d'une clôture ou d'un muret dans la cour avant d'un bâtiment principal.
- Les travaux de construction intégrés à un aménagement paysager, dans une cour avant ou dans une cour latérale, d'un bâtiment principal et qui sont réalisés simultanément à des travaux de construction, d'agrandissement ou de rénovation majeure de ce bâtiment ou simultanément à l'aménagement d'un café-terrasse.

Une série d'objectifs dont la Commission doit tenir compte dans l'exercice de sa compétence relativement aux travaux visés ont été adoptés par la Ville ainsi que les critères qui permettent d'évaluer si ceux-ci sont atteints. Aucun permis de lotissement, de construire, de réparation ou de transformation et aucun certificat d'autorisation ne peut être délivré sans l'approbation préalable de la Commission.

3.2.1 Les objectifs et les critères globaux applicables au CMA D'Estimauville

Les travaux de la compétence de la Commission sont maintenus pour le CMA D'Estimauville. Néanmoins, certains critères devront faire l'objet d'une validation pour atteindre les

orientations d'aménagement et de développement énoncées à la section 2.1.2 qui sont reliées à l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains.

Après l'entrée en vigueur du présent PPU, le Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (R.V.Q. 1324) pourrait être modifié, en tenant compte des compétences de la Commission, de façon à assurer l'encadrement souhaité pour le périmètre agrandi du PPU pour le secteur D'Estimauville.

3.2.2 Les objectifs et les critères propres à l'écoquartier

Pour les projets dans l'écoquartier, les travaux, objectifs et critères décrits aux sections 3.2 et 3.2.1 seront également soumis à la Commission. Cependant, des objectifs et des critères supplémentaires propres à l'écoquartier s'ajouteront afin d'orienter les recommandations de la Commission. Les règles devant être prises en compte sont les suivantes :

- les orientations propres à l'écoquartier énoncées à la section 2.2.2 qui sont reliées à l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains;
- les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques du chapitre 4 qui ont impact direct sur l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains;
- les principes d'accessibilité universelle du Guide pratique d'accessibilité universelle de la Ville de Québec;
- les critères pour encadrer l'implantation et l'architecture des constructions et l'aménagement des terrains ci-dessous.

Note : D'autres objectifs et critères soutenant la mise en œuvre de la vision d'avenir de l'écoquartier pourront être inclus au Règlement R.V.Q. 1324.

Lotissement

- Favoriser une trame modulaire d'îlots dont la taille facilite la libre circulation des personnes et encourage l'appropriation des cours privées ainsi que l'aménagement et la sécurité des espaces publics.

Mixité horizontale et verticale des fonctions

- Favoriser une mixité horizontale par une utilisation de l'espace faisant se côtoyer habitations, biens et services de proximité, services administratifs, institutions, équipements récréotouristiques et services communautaires afin d'offrir un quartier complet et autonome.
- Encourager la mixité verticale par la construction de bâtiments mixtes avec commerces et services au rez-de-chaussée et services administratifs ou habitations aux étages afin de tirer l'avantage de la proximité et de limiter les déplacements entre le domicile, les commerces et le lieu de travail.

Réseautage des espaces verts et des sites ou activités d'intérêt

- Assurer par les aménagements proposés, le réseautage des espaces verts et sites ou activités d'intérêt.

Stationnement et incitatifs

- Encourager le transport par des moyens autres que l'automobile en incluant au projet de construction et d'aménagement, des places de stationnements pour les vélos, l'autopartage et le covoiturage.
- Assurer l'intégration et la qualité de construction des aires de stationnement intérieures et souterraines.

Les gabarits de construction

- Favoriser des composantes à l'échelle humaine en front des rues et le confort climatique. Par exemple :
  - encourager une implantation en retrait des étages supérieurs de façon à maintenir un basilaire à l'échelle humaine (± 2 à 3 étages).
  - considérer la possibilité d'inclure des éléments de saillie comme des marquises pour marquer la présence d'un basilaire commercial.
- Favoriser des modulations volumétriques pour éviter les disparités d'échelle avec les constructions limitrophes.

La composition architecturale et environnementale

- Encourager l'utilisation de matériaux écologiques. Par exemple : matériaux locaux, matériaux durables (contenus recyclés, renouvelables rapidement, construits dans le respect de l'environnement).
- Soutenir l'inclusion de composantes écologiques. Par exemple : toits verts, murs verts, surfaces perméables et réfléchissantes (lutte aux îlots de chaleur urbains).

Les stratégies écoénergétiques et énergies renouvelables

- Favoriser l'efficacité énergétique par la réduction de la consommation d'énergie et l'efficacité énergétique (isolation et étanchéité).
- Utiliser des sources d'énergie et de chauffage dans le cadre d'une approche bioclimatique, de design d'énergie passive (solaire passif, ventilation naturelle, orientation des bâtiments), et d'énergies renouvelables (ex. géothermie, énergie solaire, récupération de chaleur, biomasse, biogaz, hydroélectricité).

L'approche écologique des aménagements

- Favoriser une meilleure gestion de l'eau par la diminution de la consommation (appareils à faible consommation) et la gestion des eaux de pluie.
- Encourager la gestion des sols par la restauration et la revalorisation de sites désaffectés, une stratégie de gestion de sols contaminés au besoin (gestion de risques, décontamination, etc.), la récupération des sols sur le site, et lorsqu'applicable, la conservation du milieu (arbres existants, plan d'eau).

4 Les programmes particuliers de réaménagement et autres actions spécifiques

4.1 Le schéma conceptuel du secteur D'Estimauville (CMA)

La vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville est de lui donner les qualités d'un réel centre urbain. Les figures 18 et 19 résument différentes interventions du développement selon quatre axes et l'identification des lots ou bâtiments vacants à construire et à densifier en insérant de nouvelles constructions à même les stationnements de surface. Des simulations aériennes (figure 20) illustre la vision d'avenir à travers le temps.

4.2 Le concept d'aménagement de l'écoquartier

En décembre 2011, la Ville a lancé un appel de propositions public afin de recevoir, de la part de promoteurs, des propositions de développement détaillées pour la propriété municipale mise en disponibilité (anciennes Galeries Sainte-Anne, ± 6,25 hectares : figure 15). En octobre 2013, à la suite du désistement du consortium retenu en 2012, la Ville a choisi de reprendre le projet et de bonifier le concept d'aménagement. Elle présente publiquement le concept bonifié en avril 2015.

4.2.1 Un concept identitaire qui favorise l'échange

La forme urbaine du concept bonifié s'inspire des meilleurs exemples internationaux d'écoquartiers tout en conservant les qualités des quartiers existants de Québec. La richesse des espaces publics et la mixité des usages des quartiers anciens, si propices à la vie urbaine, y sont conjuguées au présent. Parmi les caractéristiques de la proposition, les interventions suivantes se distinguent (figures 21 et 22) :

- une subdivision de la propriété municipale avec des usages variés ainsi que des bâtiments de types et de hauteurs différents qui s'intègrent harmonieusement aux quartiers résidentiels existants ou axes commerciaux à consolider;
- une trame modulaire générant des cours privées connectées au réseau public et assurant une perméabilité adéquate avec le voisinage;
- l'aménagement d'un parc de voisinage central procurant biodiversité végétale et sociale sur laquelle donnent les futures habitations;
- l'ouverture d'une nouvelle rue principale et des rues secondaires permettant la desserte des îlots créés assurant une vie de quartier avec la cohabitation des différents types d'usagers;
- la place de la voiture est limitée pour faciliter l'accès à d'autres modes de transport et offrir un quartier accessible aux piétons et aux cyclistes;
- entre les espaces publics et collectifs, des liens accessibles aux piétons et aux vélos;
- la réduction du stationnement de surface par la création de places de stationnement intérieur;

- les circulations sont greffées au réseau de transport en commun et à la prise en compte du projet d'implantation du SRB;
- l'aménagement de jardins communautaires;
- des ouvrages proposés pour contrôler la quantité et la qualité des eaux rejetées à l'extérieur de l'écoquartier;
- la gestion centralisée des matières résiduelles après la phase de construction.

Recommandations

- Fournir l'encadrement nécessaire à la mise en œuvre du concept bonifié.
- Vendre les terrains municipaux à différents constructeurs pour assurer une diversité sociale et architecturale.

4.2.2 Les espaces verts

Le réseau d'espaces verts constitue la « colonne vertébrale » de l'écoquartier et regroupe les espaces communs (figure 23). La localisation centrale du parc de voisinage et sa conception créent un environnement extérieur attrayant améliorant l'image du quartier au moyen de surfaces vertes.

La place publique située des deux côtés du boulevard Sainte-Anne relie l'écoquartier au futur pôle intermodale. Son aménagement comprend des surfaces minérales, des plantations et du mobilier urbain.

L'aménagement de jardins communautaires et d'un bassin de rétention vise à promouvoir une ville durable et densifiée et à améliorer la qualité de l'espace public et du cadre de vie.

Le réseau d'espaces verts entraînera des bénéfices écologiques, économiques et sociaux. En plus de constituer des lieux de socialisation, ils fondent la qualité du milieu de vie des résidants et des travailleurs citadins.

Recommandations

- Élaborer un concept détaillé d'aménagement pour le parc central et la place publique.
- Évaluer l'opportunité d'ajouter un pavillon de services près des équipements de jeux.
- Encadrer la mise sur pied d'un groupe communautaire pour les jardins communautaires.

4.3 Les investissements immobiliers

La construction d'un centre multifonctionnel totalisant environ 4 000 mètres carrés dans le secteur D'Estimauville est envisageable à moyen ou long termes dans le secteur D'Estimauville. Les fonctionnalités suivantes pourraient être incluses pour cet équipement collectif : gymnases et douches, bibliothèque, salles multifonctionnelles de jeux et de spectacle et des locaux pour des organismes du milieu.

Recommandations

- Cerner les besoins du milieu en tenant compte des développements futurs (ex. écoquartier).
- Déterminer l'emplacement du futur centre multifonctionnel en permettant son accessibilité par le transport en commun à un plus grand nombre d'utilisateurs possible.
- Examiner la possibilité d'intégrer à la construction, un stationnement intérieur à étages ainsi que des espaces à bureaux (pour le regroupement de services municipaux).
- Favoriser l'innovation et promouvoir une architecture urbaine et contemporaine qui met de l'avant des principes de développement durable (ex. encourager l'utilisation de matériaux et de composantes écologiques et favoriser des stratégies écoénergétiques et énergies renouvelables, appliquer les principes d'accessibilité universelle).
- Développer le caractère urbain en encourageant un mode d'implantation, des formes architecturales et des aménagements qui favorisent la marche et le vélo.
- Permettre que l'implantation, le gabarit, l'architecture et les matériaux de ce futur bâtiment public puissent se démarquer par rapport au contexte environnant.

4.4 Les investissements en infrastructures

Dans un contexte économique en mutation, la Ville s'est intéressée au secteur D'Estimauville parce qu'il est déjà desservi en infrastructures et en équipements bien qu'il nécessite des investissements additionnels pour accueillir un nouvel ensemble urbain. De plus, puisqu'il est situé en contrebas du territoire des arrondissements de Beauport et de Charlesbourg, l'introduction de conduites pluviales plus importantes est requise pour permettre l'évacuation des eaux pluviales des futurs ensembles d'une partie de ces deux territoires situés en amont.

Soulignons que l'application de la *Loi sur l'exercice de certaines compétences municipales dans certaines agglomérations* a comme effet le partage de certaines compétences pour le réseau artériel dans le secteur D'Estimauville (figure 24). En effet, certains tronçons sont de la compétence du conseil d'agglomération alors que d'autres relèvent du conseil de la Ville.

Les compétences du conseil d'agglomération l'amènent à prendre des décisions dans les domaines du transport en commun des personnes et de l'entretien des voies de circulation constituant le réseau artériel de l'agglomération, l'alimentation en eau, l'assainissement des eaux, l'élimination et la valorisation des matières résiduelles.

Le conseil de la Ville et le conseil d'arrondissement, de leur côté, voient à la construction et à l'entretien des conduites locales d'aqueduc et d'égout, à l'entretien et au déneigement des rues locales, à l'enlèvement et au transport des matières résiduelles; à la construction ainsi qu'à l'entretien et à la gestion des équipements sportifs et culturels, des bibliothèques et des parcs (ce qui exclut les infrastructures et les équipements collectifs).

4.4.1 Les réseaux d'aqueduc et d'eaux usées et pluviales

Le Service de l'ingénierie a terminé en 2012 la planification et la conception du projet de

réfection des réseaux de l'avenue D'Estimauville. Par voie de conséquence, la Ville a lancé un appel d'offres public et a octroyé, en juin 2012, un contrat à un entrepreneur. Les ressources financières proviennent de règlements d'emprunt de compétences d'agglomération et de la Ville ainsi que de remboursements de Bell Canada et de Vidéotron. Les travaux ont consisté à aménager, à remettre en état ou à remplacer les éléments suivants :

- les réseaux d'eau potable et d'égouts avec ajout de collecteurs pluvial et domestique de grandes dimensions;
- l'enfouissement des réseaux de distribution des utilités publiques, de travaux d'électricité et de fibre optique;
- la structure de la chaussée et de son revêtement;
- le réaménagement de la géométrie avec terre-plein;
- l'aménagement d'une contre-allée, de trottoirs et d'une piste cyclable;
- l'éclairage et les feux de circulation;
- l'aménagement paysager et les plantations.

Les travaux ont commencé à l'été 2012 et se sont échelonnés sur une période de deux ans. Ils ont eu lieu dans l'avenue D'Estimauville, mais aussi partiellement sur les boulevards Sainte-Anne et Montmorency et comportent un passage à niveau.

Recommandations

- Revoir périodiquement l'état de l'ensemble des réseaux de même que des nouveaux besoins générés par le futur ensemble urbain;
- Entreprendre ou compléter, de concert avec les partenaires privés et publics, les efforts de réfection des réseaux d'aqueduc, des eaux usées et pluviales.
- Maximiser les investissements privés ou provenant des autres paliers gouvernementaux.

4.4.2 L'enfouissement des réseaux câblés

Les réseaux enfouis sont synonymes de qualité de vie et d'environnements agréables. En effet, l'enfouissement embellit le paysage et favorise une meilleure utilisation de l'espace.

Considérant le potentiel de réaménagement du secteur D'Estimauville et l'envergure des projets immobiliers à venir, la présence des lignes aériennes existantes n'est plus souhaitable. C'est pourquoi la Ville a déterminé que le secteur D'Estimauville constitue un secteur de requalification stratégique voué à être desservis par des réseaux de distribution d'utilité publique souterrains et à l'intérieur duquel certaines lignes de distribution aérienne sont destinées à être éliminées. Ces lignes sont identifiées au Règlement sur l'installation des fils des services d'utilité publique en souterrain (Règlement R.V.Q. 2188).

Depuis 2007, les réseaux d'utilité publique aériens dans le CMA D'Estimauville doivent céder leur place à des réseaux souterrains.

Recommandations

- Modifier, au besoin, le Règlement R.V.Q. 2188 pour tenir compte des nouvelles limites du territoire d'application du PPU.
- Profiter de chaque projet de développement ou de réaménagement ponctuel ou d'ensemble pour éliminer les lignes aériennes indésirables.
- Profiter du *Programme d'enfouissement des réseaux câblés sur des voies publiques* offert par Hydro-Québec, qui soutient les municipalités en proposant des programmes d'enfouissement contribuant à rendre cette option plus abordable.
- Informer les promoteurs d'un autre programme d'Hydro-Québec – *Mieux vivre dans un quartier où les fils sont enfouis* – qui encourage les promoteurs immobiliers à construire des ensembles résidentiels alimentés par des réseaux souterrains. Cette initiative ne prévoit pas d'aide financière d'Hydro-Québec, mais elle offre une vitrine prestigieuse et divers outils de marketing aux promoteurs et aux municipalités qui favorisent cette option.

4.4.3 La fermeture du dépôt à neige

Les activités du dépôt à neige situé au sud de la voie ferrée ont cessés. Ainsi, la réappropriation du site par la population pourra s'effectuer.

Recommandations

- Poursuivre les analyses de sol sur le site actuel et trouver des solutions novatrices à la problématique des sols à réhabiliter.
- Proposer un plan de développement et d'aménagement du site actuel (voir partenaires à la section 4.8.2), en lien avec l'écoquartier.

4.5 Les projets de réaménagement des principales artères

L'implantation de nouvelles activités dans le secteur D'Estimauville nécessite un réaménagement des principales artères afin de répondre aux orientations du PPU notamment pour garantir la convivialité des différents modes de transport et de favoriser l'animation du domaine public.

4.5.1 L'avenue D'Estimauville

L'avenue D'Estimauville, qui relie deux autoroutes, constitue l'artère structurante et la porte d'entrée au secteur. Principal lieu d'échange entre les fonctions commerciales, de bureaux et les déplacements de transit, cette rue présente une géométrie et un aménagement de type urbain.

En plus de réaliser les interventions nécessaires aux réseaux d'infrastructures afin de les actualiser aux nouvelles normes et leur donner la capacité de répondre aux nouvelles demandes générées par le développement (section 4.4.1), la Ville a élargi l'emprise de l'avenue D'Estimauville pour procéder à son réaménagement complet (figures 25 et 26) afin :

- de rehausser la qualité actuelle du domaine public;

- de valoriser les déplacements piétonniers;
- de permettre des plantations généreuses adaptées aux conditions du secteur;
- d'utiliser des matériaux plus durables pour le réseau cyclable, les trottoirs, le mobilier urbain et les éléments de signalétique.

L'aménagement d'une allée latérale (contre-allée,) parallèle à l'artère principale (avenue D'Estimauville) permet un accès aux espaces commerciaux situés aux rez-de-chaussée et la générosité des espaces dédiés aux piétons, le couvert végétal plus abondant et l'aménagement soigné du domaine public font de cette artère un lieu vivant, agréable et sécuritaire (figure 27).

Recommandations

- Compléter les aménagements paysagers dans l'emprise et la contre-allée.
- Poursuivre les négociations avec la CCNQ et le MTQ pour aménager dans le prolongement de l'avenue D'Estimauville une voie d'accès automobile, piétonne et cyclable vers la baie de Beauport et le littoral.
- Réaliser une étude de circulation pour le tronçon au nord du boulevard Sainte-Anne en examinant en détail un éventuel élargissement de son emprise pour assurer une continuité de l'avenue D'Estimauville entre les deux autoroutes et en tenant compte du futur aménagement de l'*Espace d'innovation D'Estimauville*.

4.5.2 Le boulevard Sainte-Anne

Le boulevard Sainte-Anne est une artère stratégique qui dessert principalement des fonctions commerciales et de bureaux. Cette artère constitue également une porte d'entrée importante au secteur D'Estimauville. L'image qu'elle projettera avec ses aménagements doit renforcer cette fonction.

Le tronçon du boulevard Sainte-Anne compris à l'est de l'avenue D'Estimauville constitue l'emplacement privilégié pour l'implantation d'un pôle intermodal du réseau de Service rapide par bus (SRB). Cette ligne permettra à des projets porteurs de se développer dans un contexte d'accessibilité favorable au transport en commun en offrant un potentiel d'échanges intermodaux avec d'autres réseaux de transport existants ou projetés (autobus, taxis, vélos, trottoirs). Les résultats d'une étude de faisabilité pour le SRB ont été dévoilés en mars 2015. Un bureau de projet verra à poursuivre les analyses en phase d'avant-projet.

Recommandations

- Le boulevard Sainte-Anne devra être réaménagé pour assumer sa fonction stratégique.
- La configuration devra s'arrimer avec les nouveaux aménagements de l'avenue D'Estimauville (éclairage, mobilier urbain, enfouissement des réseaux, etc.).
- La mise en place d'un SRB aura un impact important sur l'espace et le paysage urbain. La Ville, avec ses partenaires, devra proposer des aménagements particuliers pour le boulevard Sainte-Anne. Au besoin, son emprise pourrait être élargie afin d'assurer les aménagements requis (ex. longueur des quais de la station adaptée au matériel roulant en tenant compte de la position des portes). Le réseau de SRB pourra être implanté de manière axiale ou en rive nord, mais il sera impossible de le faire en rive sud considérant l'emplacement des récentes conduites majeures des réseaux d'égouts.

4.5.3 Le boulevard Montmorency

Actuellement, la chaussée du boulevard Montmorency occupe une place prépondérante. Dans le cadre du programme de réfection des infrastructures de surface, des travaux ont été exécutés en 2015 entre l'avenue D'Estimauville et l'avenue Mailloux.

Son éventuel réaménagement global devra desservir les activités récréotouristiques du domaine de Maizerets sans nuire à la qualité de vie recherchée pour le secteur D'Estimauville et aux résidants du quartier Maizerets. Ce réaménagement futur devra répondre aux besoins des différentes fonctions et contribuer à l'établissement d'un lieu convivial et sécuritaire.

Recommandations

- Élaborer un plan concept afin de préciser les interventions sur le domaine public. Le plan devra prévoir, en fonction des largeurs de son emprise disponible, les actions suivantes :
  - élargir les trottoirs;
  - aménager, au besoin, des mesures d'atténuation de la vitesse;
  - réduire la chaussée (ex. diminuer le nombre de voies pour la circulation automobile);
  - verdir les abords de la chaussée (ex. plantation d'alignement);
  - installer du mobilier urbain.

4.5.4 Le chemin de la Canardière

Le chemin de la Canardière constitue actuellement une voie de circulation secondaire donnant accès aux services de santé et à des commerces. Son importance historique en fait toutefois un lieu d'intérêt et un lien important entre les quartiers du Vieux-Moulin et de Maizerets.

Le réaménagement éventuel du chemin de la Canardière visera à tirer profit de ces caractéristiques particulières et à améliorer la convivialité des lieux pour les résidants, les travailleurs et les visiteurs et renforcera l'attractivité du secteur D'Estimauville comme lieu de vie et de destination.

Recommandations

- Élaborer un plan concept afin de préciser les interventions sur le domaine public. Le plan devra notamment prévoir, en fonction des largeurs de son emprise disponible, les actions suivantes :
  - élargir les trottoirs;
  - verdir les abords de la chaussée;
  - enfouir les réseaux d'utilité publique;
  - assurer, si possible, la continuité du réseau cyclable;
  - implanter des alignements d'arbres et installer du mobilier urbain.

4.6 Le réseautage des espaces publics

4.6.1 Les liens piétonniers

L'objectif principal est de favoriser les cheminements piétonniers entre les espaces publics.

Recommandations

- Aménager des trottoirs plus larges et implanter du mobilier urbain (bancs, poubelles) procurant confort et sécurité aux piétons en plus de donner le goût de circuler à pied.
- Planter des rangées d'arbres pour donner une échelle humaine.
- Prévoir l'implantation d'éléments de signalétique le long du parcours du ruisseau du Moulin (canalisé) entre le domaine de Maizerets et l'Espace d'innovation D'Estimauville en lien avec une mise en valeur du ruisseau du Moulin au nord des limites du PPU du secteur D'Estimauville.

4.6.2 Les liens cyclables

Une piste cyclable récemment aménagée dans le cadre des travaux en cours pour le réaménagement de l'avenue D'Estimauville est reliée au réseau cyclable existant sur le boulevard Montmorency.

Recommandations

- Continuer la piste cyclable dans l'avenue D'Estimauville au nord du boulevard Sainte-Anne.
- Relier l'écoquartier à la baie de Beauport et à la future piste est-ouest projetée dans l'emprise du boulevard Sainte-Anne (Plan directeur du réseau cyclable).

4.6.3 L'accès aux berges du fleuve et à la baie de Beauport

L'accès au fleuve et aux équipements récréotouristiques situés sur ses berges est essentiel pour la mise en valeur du secteur D'Estimauville.

Recommandations

- Privilégier les liens piétons et cyclables de la manière la plus directe possible.
    - Donner un accès visuel au fleuve à partir du secteur D'Estimauville pour attirer les promeneurs jusqu'à la baie de Beauport.
    - Donner un accès physique aux piétons et aux cyclistes par l'écoquartier (axe récréatif).
    - Donner un accès aux véhicules et aux cyclistes par l'avenue D'Estimauville (axe fonctionnel).

4.7 La signature visuelle, le mobilier urbain et l'éclairage

L'approche d'aménagement pour le secteur est basée sur la création d'espaces publics dynamiques et récréatifs représentatifs d'un centre urbain. L'expression privilégiée pour le mobilier urbain et l'éclairage est contemporaine, novatrice et axée sur le développement durable.

Recommandations

- Réaménager les axes majeurs de circulation ainsi que les rues et espaces publics de manière à donner au secteur une unité en lien avec les projets de réaménagement récemment réalisés.
- Développer un mobilier urbain avec une signature contemporaine.
- Favoriser l'implantation d'œuvres contemporaines, d'envergure et pérennes intégrant des technologies de pointe.

4.8 Les projets structurants, plans directeurs et études impliquant des partenaires

4.8.1 Le pôle intermodal du Réseau de transport de la Capitale

Sensible à la nécessité de protéger l'environnement et d'optimiser la qualité de l'aménagement urbain, la Ville soutient financièrement le transport en commun. Or, le terminus actuel est utilisé à pleine capacité. De surcroît, le RTC a exprimé des besoins pour de nouveaux espaces pouvant accueillir des autobus articulés (Métrobus).

Avec le développement anticipé du secteur D'Estimauville, il importe de rapprocher la clientèle utilisant le transport en commun du centre des activités. D'ailleurs, le Plan de mobilité durable détermine le secteur D'Estimauville comme un des trois pôles d'échange à développer dans la région. Ce plan recommande de favoriser l'intermodalité en y aménageant des infrastructures qui permettront une continuité dans la chaîne des déplacements. L'intermodalité permet d'effectuer un déplacement en passant facilement d'un niveau de services de transport en commun à un autre (ex. assurer un transfert facile entre les autobus et le futur SRB) et avec les autres modes de déplacement : taxi, automobile privée ou en partage, transport adapté, vélo, marche).

C'est pourquoi le RTC examine la possibilité d'implanter un pôle intermodal dans le secteur D'Estimauville. Les objectifs sont de créer un lieu :

- agréable, accessible et sécuritaire;
- s'intégrant harmonieusement au secteur D'Estimauville et à son écoquartier;
- équipé d'un ensemble immobilier de qualité;
- servant à de multiples fonctions;
- d'attente confortable avec tous les équipements et services nécessaires;
- facilement accessible aux différents réseaux de transport en commun;
- propice à l'intermodalité;
- assurant une accessibilité universelle.

Pistes d'intervention

- Il est nécessaire d'assurer l'atteinte de l'ensemble des objectifs, car le succès du projet est fonction de l'intégration de ces différentes composantes autant du point de vue urbanistique que celui de l'efficacité en matière de transport dans une perspective à long terme.

- Examiner l'option d'intégrer au pôle intermodal un stationnement intérieur (souterrain ou à étages) à partager entre les différents utilisateurs. Un pourcentage des places disponibles pourrait être réservé à du stationnement incitatif (Parc-O-Bus).
- Prévoir, l'intégration des arts au design du pôle intermodal.

4.8.2 L'élaboration d'un plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords

La Ville a signé en 2011 une entente de collaboration avec le MTQ et la CCNQ pour l'élaboration d'un *Plan directeur de développement urbain et de mise en valeur du littoral est et de ses abords*. Cette entente a pour objet de confier à la CCNQ la gestion du projet avec la participation de la Ville et du MTQ. Le plan directeur a été dévoilé au public au printemps 2016.

Ce plan directeur contient la vision d'avenir du littoral, du corridor de l'autoroute Dufferin-Montmorency et les abords du boulevard Sainte-Anne entre le domaine de Maizerets à l'ouest et le parc de la Chute-Montmorency à l'est. Le territoire à l'étude comprend le secteur D'Estimauville. Les trois partenaires désirent transformer le territoire visé en un élément porteur du développement de la capitale tout en favorisant une plus grande appropriation par le public des berges du fleuve Saint-Laurent à des fins récréatives.

Pistes d'intervention

- Collaborer et participer à toutes les étapes de réalisation du plan directeur.
- Après acceptation de la vision d'avenir du territoire à l'étude par les autorités municipales et gouvernementales, traduire les orientations dans les outils urbanistiques municipaux que devra prendre le développement du secteur D'Estimauville à court, moyen et long terme ainsi que les façons pour y arriver.

4.8.3 Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) – *Bâtir 2031, structurer, attirer, durer* – adopté par la CMQ est entré en vigueur en 2012. C'est un plan de développement pour l'avenir qui établit des stratégies et engage un processus de modifications réglementaires pour la Ville. C'est pourquoi la Ville a amorcé la révision d'un schéma d'aménagement et de développement dont l'adoption est prévue en 2016-2017.

Le développement du secteur D'Estimauville, comme planifié dans le présent PPU, s'inscrit dans les orientations du PMAD. En effet, la création d'un pôle métropolitain à D'Estimauville correspond aux critères, prescriptions et cibles du PMAD sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre (fonctions, concentrations des fonctions, infrastructures de transport et aménagement public, cadre bâti et aménagement urbain, densité).

Pistes d'intervention

- Arrimer les orientations du PPU du secteur D'Estimauville aux outils de planification en révision.

4.8.4 L'élaboration de plans directeurs de paysages métropolitains

En 2011, la CMQ a reçu l'appui du ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (MCCCF) afin de mener à terme quatre projets pilotes visant la mise en valeur des paysages d'intérêt métropolitain. Chacun des projets pilotes suppose la mise en place d'une approche concertée (MRC, municipalités, ministères, sociétés civiles, etc.) afin de déterminer les objectifs, les critères d'aménagement et les outils pouvant être utilisés pour protéger, mettre en valeur et aménager les paysages retenus.

L'un des quatre projets pilotes est formé du territoire suivant : le secteur D'Estimauville, l'entrée de l'île d'Orléans et le parc de la Chute-Montmorency. Ce plan directeur a été complété en mai 2013 dans le but de servir de cadre de référence. Il comporte des objectifs et des principes de mise en valeur, des critères d'aménagement et des priorités d'action ainsi que des outils pour les mettre en œuvre.

Pistes d'intervention

- Favoriser la protection d'éléments significatifs d'un paysage d'intérêt.

4.8.5 Les interventions engageant le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports du Québec

Pour améliorer les voies d'accès menant au secteur D'Estimauville, la transformation du réseau autoroutier devra faire l'objet de discussions entre la Ville et le MTQ portant sur :

- Un réaménagement des entrées et des sorties de l'autoroute Félix-Leclerc afin de faciliter un accès rapide au secteur D'Estimauville, élément qui constitue un facteur de localisation d'importance pour les activités économiques de développement.
- La transformation de l'autoroute Dufferin-Montmorency par un caractère plus urbain tout en reconnaissant sa fonction principale de voie d'entrée à la région de Québec.

Pistes d'intervention

- En collaboration avec le MTQ, tracer un portrait de la situation (circulation).
- En collaboration avec le MTQ, évaluer les options d'intervention (réaménagement).
- En collaboration avec le MTQ, préciser les interventions prioritaires ainsi que le mode de financement.

5 Conclusion

Un plan d'intervention n'est efficace que dans la mesure où il soutient de façon cohérente les choix de développement qui sont proposés. C'est pourquoi il importe de garder à l'esprit les éléments suivants :

- Le PPU est une démarche importante de planification qui a permis de cerner les aspects insatisfaisants de la situation actuelle et les potentiels de développement;
- La revitalisation du secteur D'Estimauville devra être mise en œuvre par des efforts importants de la part de la Ville de Québec et de ses partenaires tant à court qu'à long terme;
- Chacun des projets de réaménagement qui seront retenus devront être approfondis avant leur mise en œuvre et des budgets devront être prévus en conséquence;
- La mise en œuvre des projets repose sur la mobilisation de tous les intervenants publics, privés, associatifs, ainsi que de la population locale et régionale;
- Il est important de poursuivre les discussions avec les partenaires pour obtenir les ententes nécessaires et de fournir les efforts pour établir les mécanismes de gestion et de revitalisation du secteur D'Estimauville et son écoquartier.

Finalement, les propositions d'aménagement du présent PPU sont susceptibles de maximiser les potentiels de ce secteur d'importance de la Ville nouvelle, d'améliorer ses services à la population et d'harmoniser la relation entre les milieux urbains qui le composent.

Quatre cents ans ont façonné la trame urbaine de la capitale provinciale que l'on connaît aujourd'hui. Le regroupement municipal effectué en 2002 a donné une occasion exceptionnelle à la Ville de Québec de planifier, avec une même vision d'ensemble, l'organisation de son vaste territoire.

Grâce à sa situation géographique, le secteur D'Estimauville, deviendra un pôle économique important dans la région. Il faut dire que son réseau routier, qui permet d'accéder en un clin d'œil au centre-ville, à la colline Parlementaire et au fleuve, en fait un milieu offrant des occasions uniques d'affaires et d'aménagement.

D'autre part, la présence du réseau de transport en commun (trois Métrobus, un terminus ainsi que l'implantation future d'un SRB), le potentiel de redéploiement économique qu'offrent les terrains, la situation centrale du secteur, la présence d'institutions reconnues, le corridor cyclable du littoral ainsi que les activités récréotouristiques du domaine de Maizerets et de la baie de Beauport représentent autant d'atouts sur lesquels il faut miser.

Annexe 1 : Figures

Figure 1 : Carte de localisation régionale



Figure 2 : Carte des limites du territoire d'application du programme particulier d'urbanisme

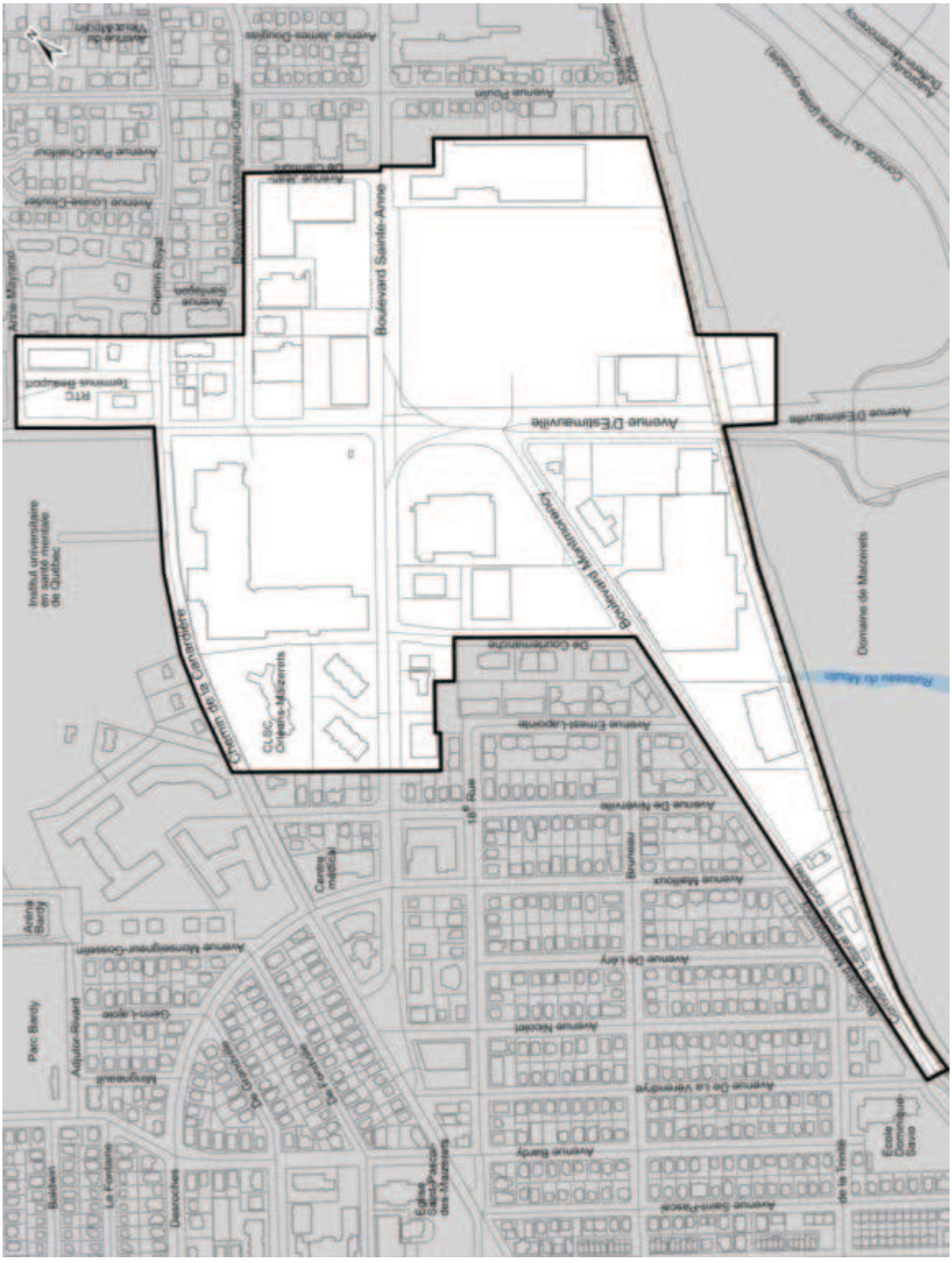


Figure 3 : Carte des limites des quartiers et des arrondissements

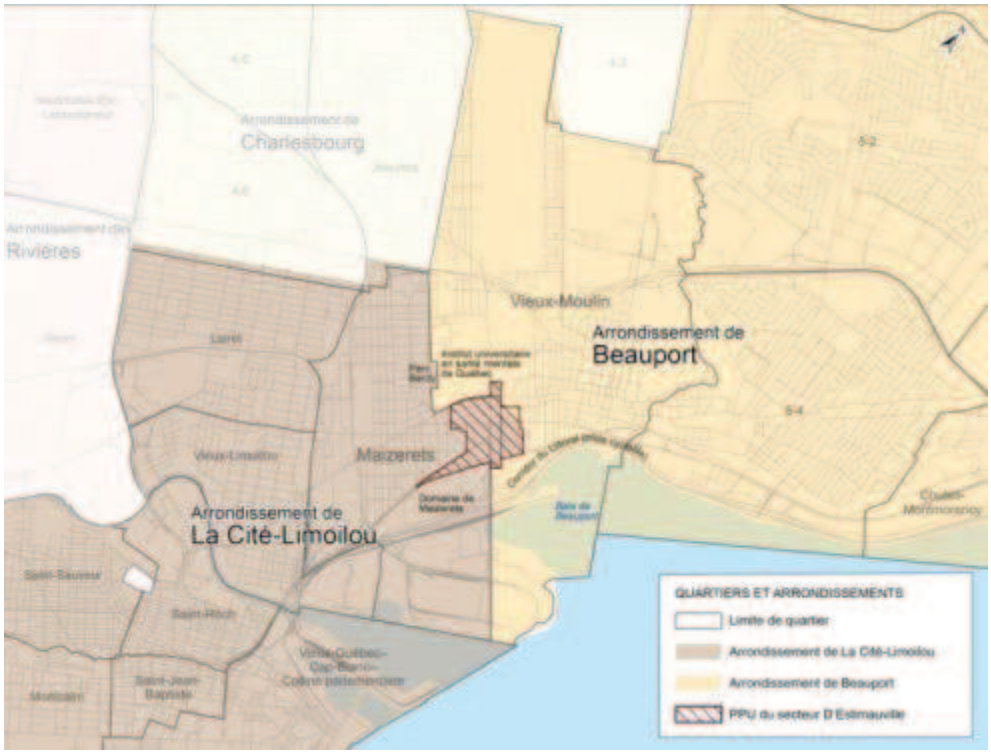


Figure 4 : Ortho photos des années 1948, 1963-1965, 1979 et 2011



Figure 5 : Carte du réseau routier actuel



Figure 6 : Photo oblique du domaine de Maizerets et de son arboretum

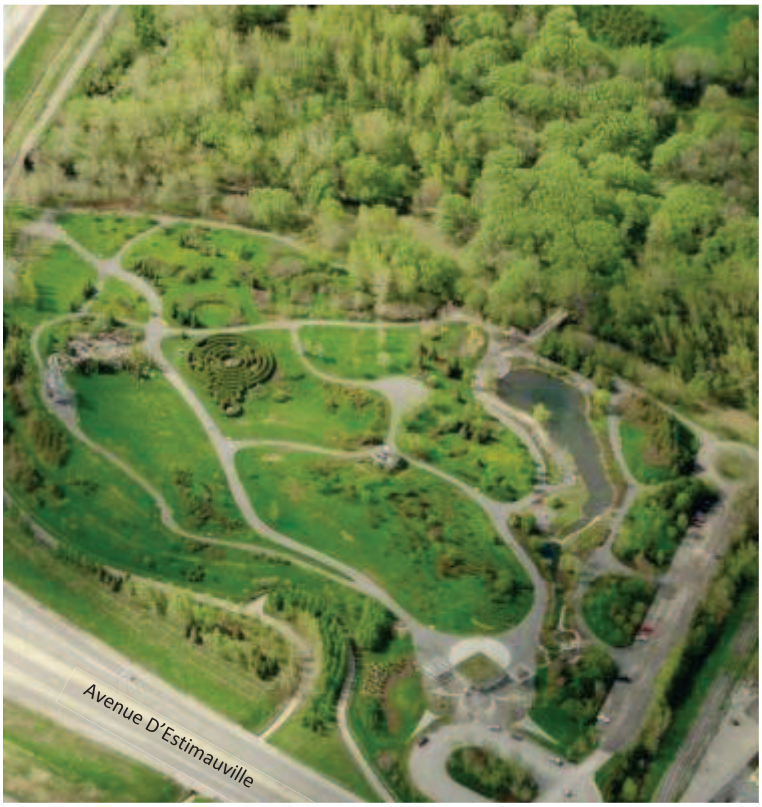


Figure 7 : Photo de l'hôpital Saint-Michel-Archange avant 1939



Archives Sœurs de la Charité de Québec

Figure 8 : Photo de l'Institut universitaire en santé mentale de Québec en 2011



Figure 9 : Photo 2011 de la baie de Beauport réaménagée en 2008



Ville de Québec, 2011

Figure 10 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville

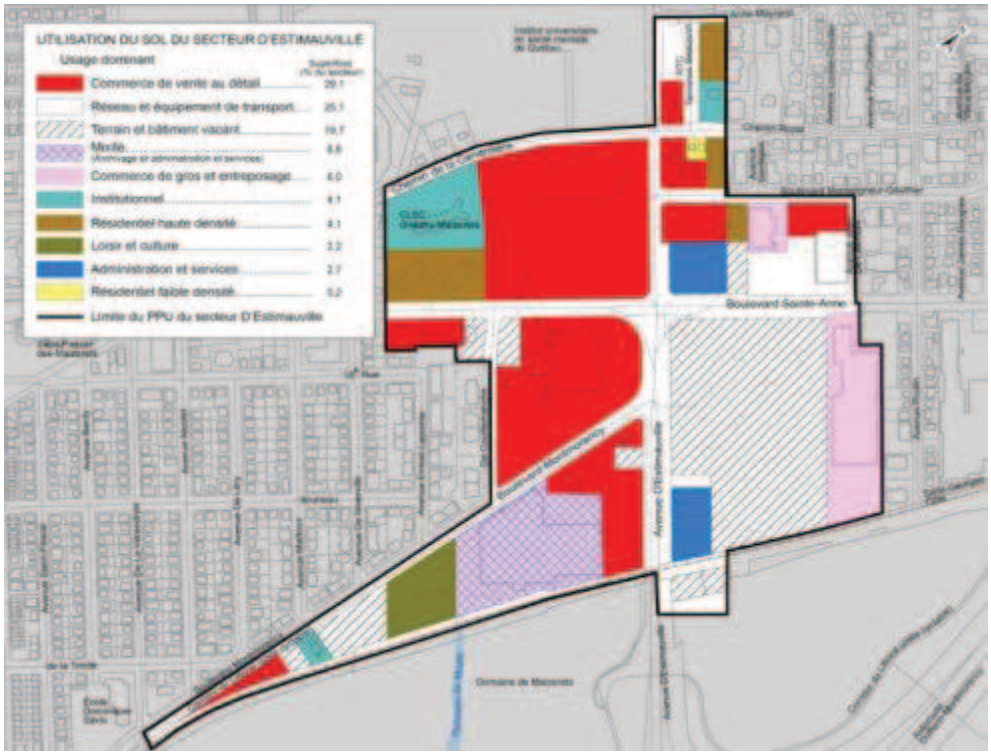


Figure 11 : Carte de l'utilisation du sol du secteur D'Estimauville et son contexte environnant

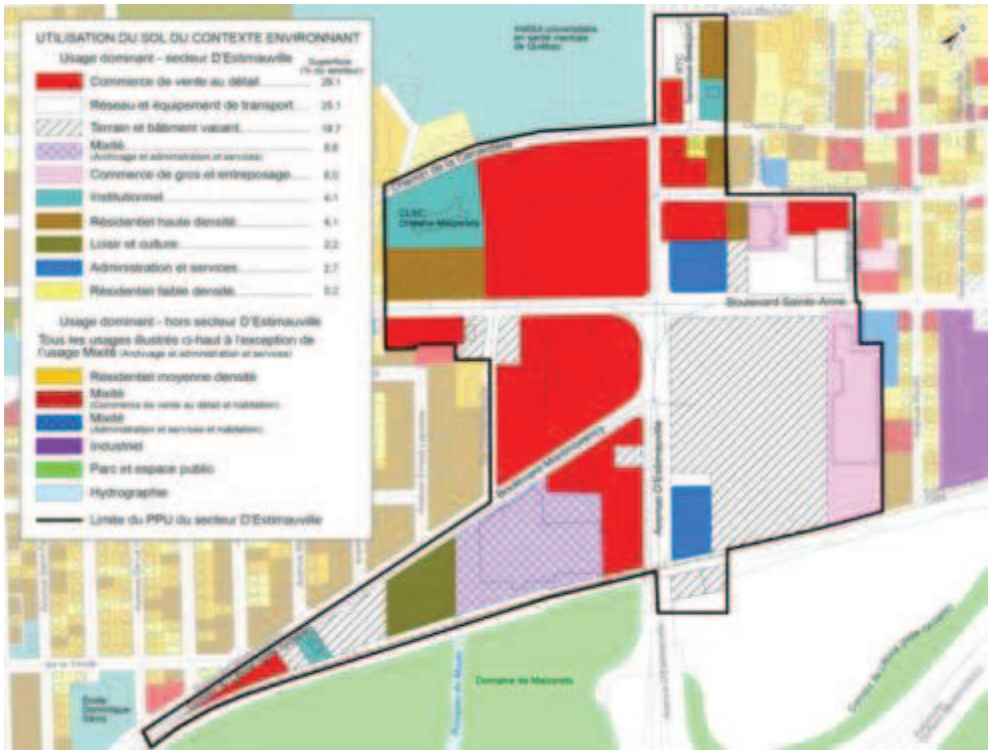


Figure 12 : Carte du réseau de transport en commun existant

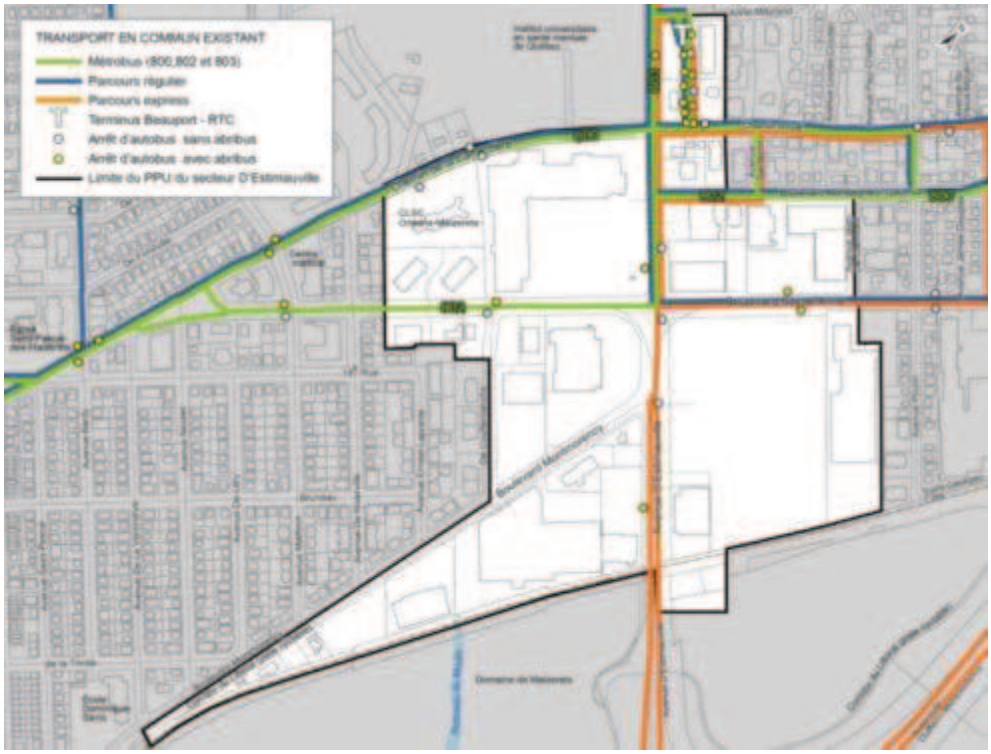


Figure 13 : Carte du réseau cyclable existant et projeté

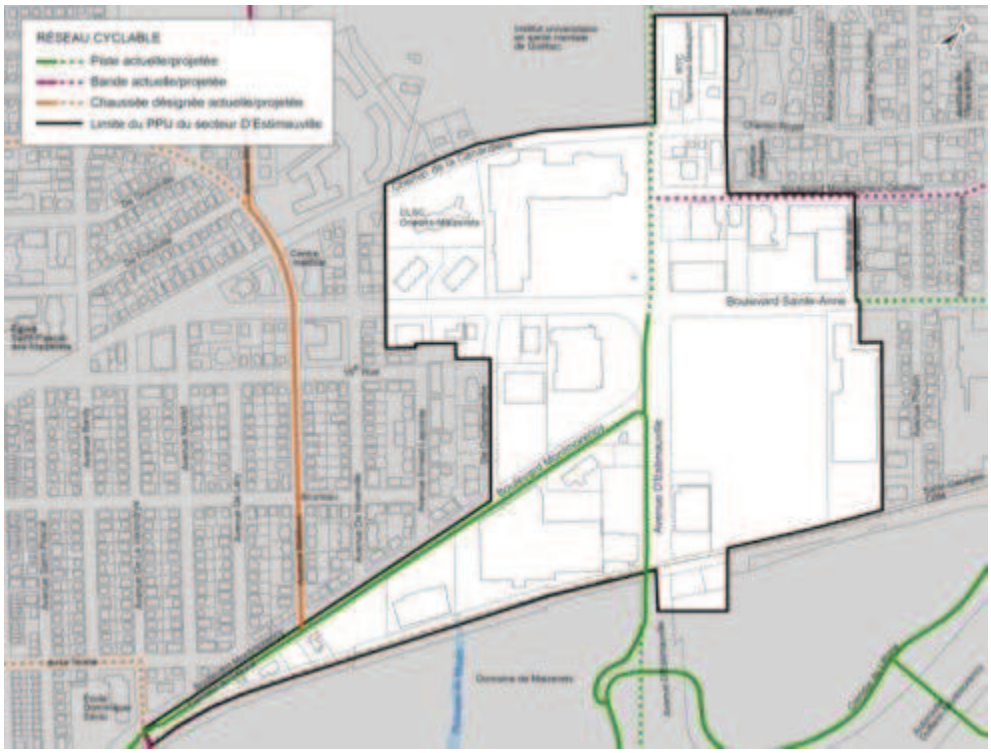


Figure 14 : Carte de localisation d'actions réalisées entre 2002 et 2015



Figure 15 : Plan de localisation de l'écoquartier

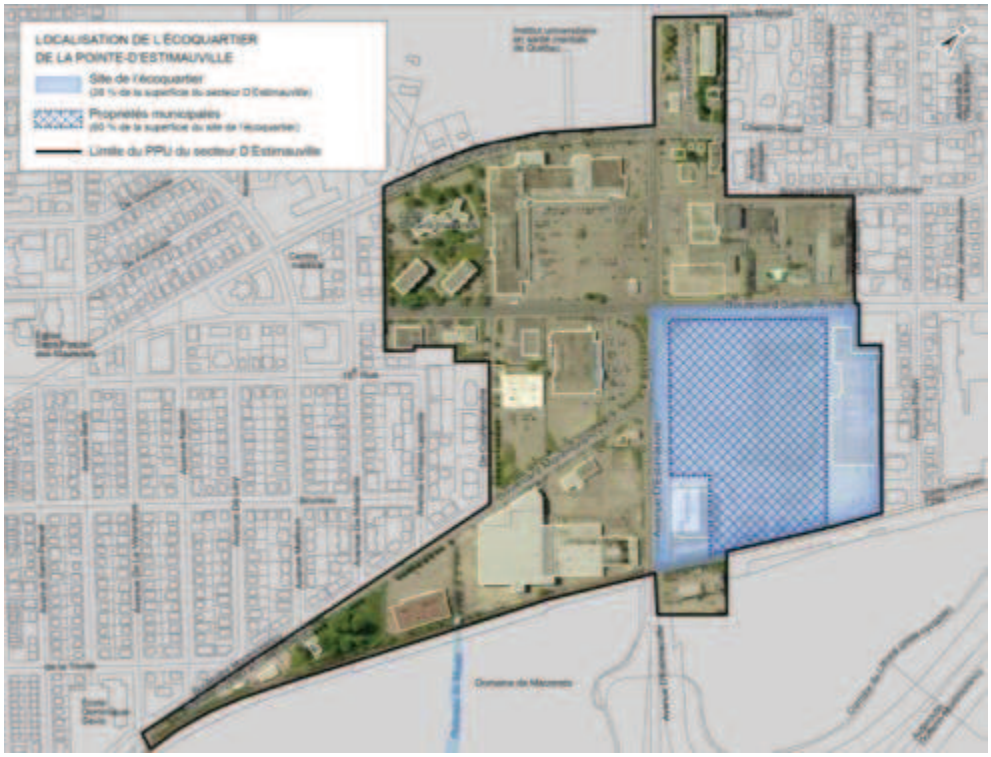


Figure 16 : Plan des affectations détaillées du sol

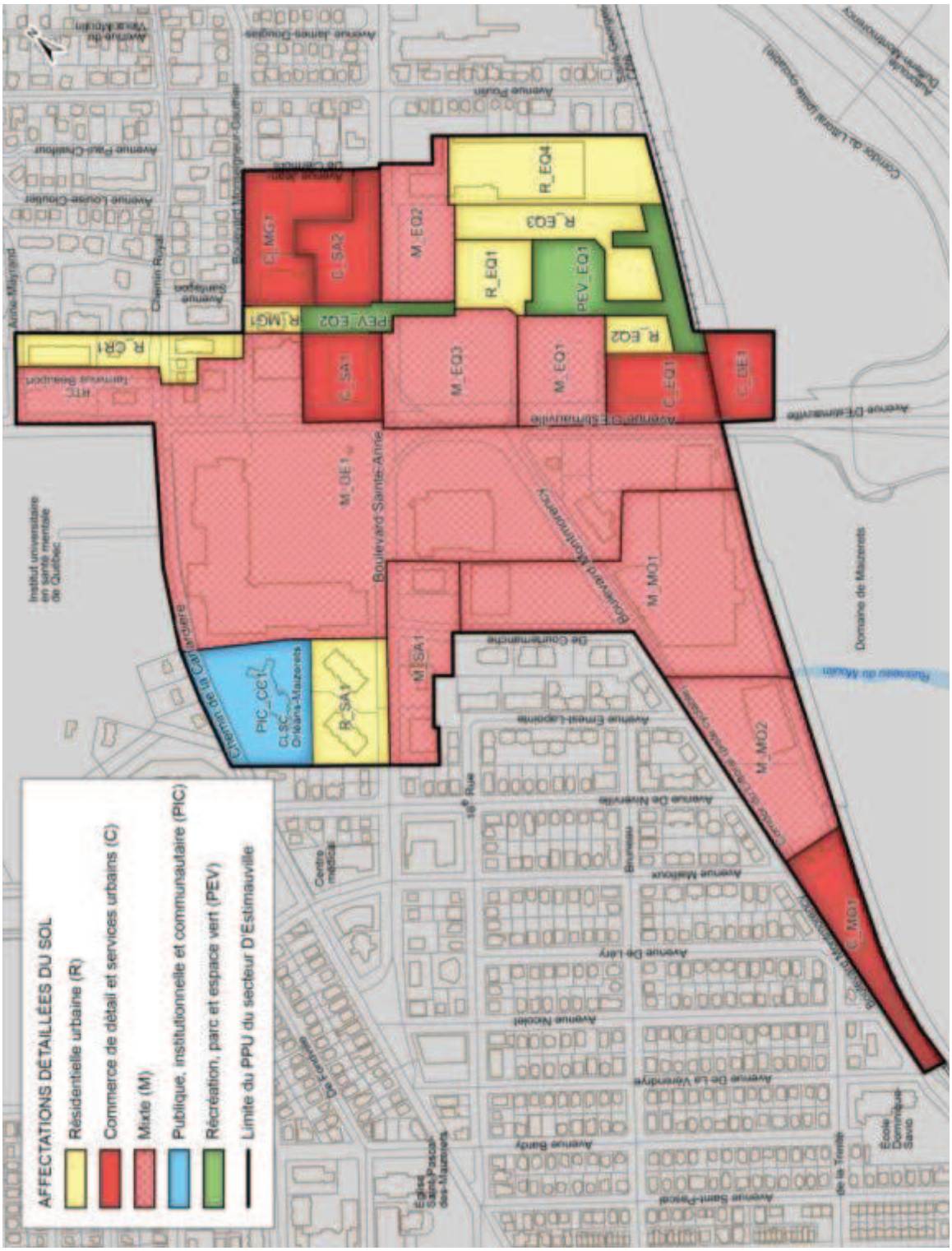


Figure 17 : Carte des hauteurs maximales prescrites

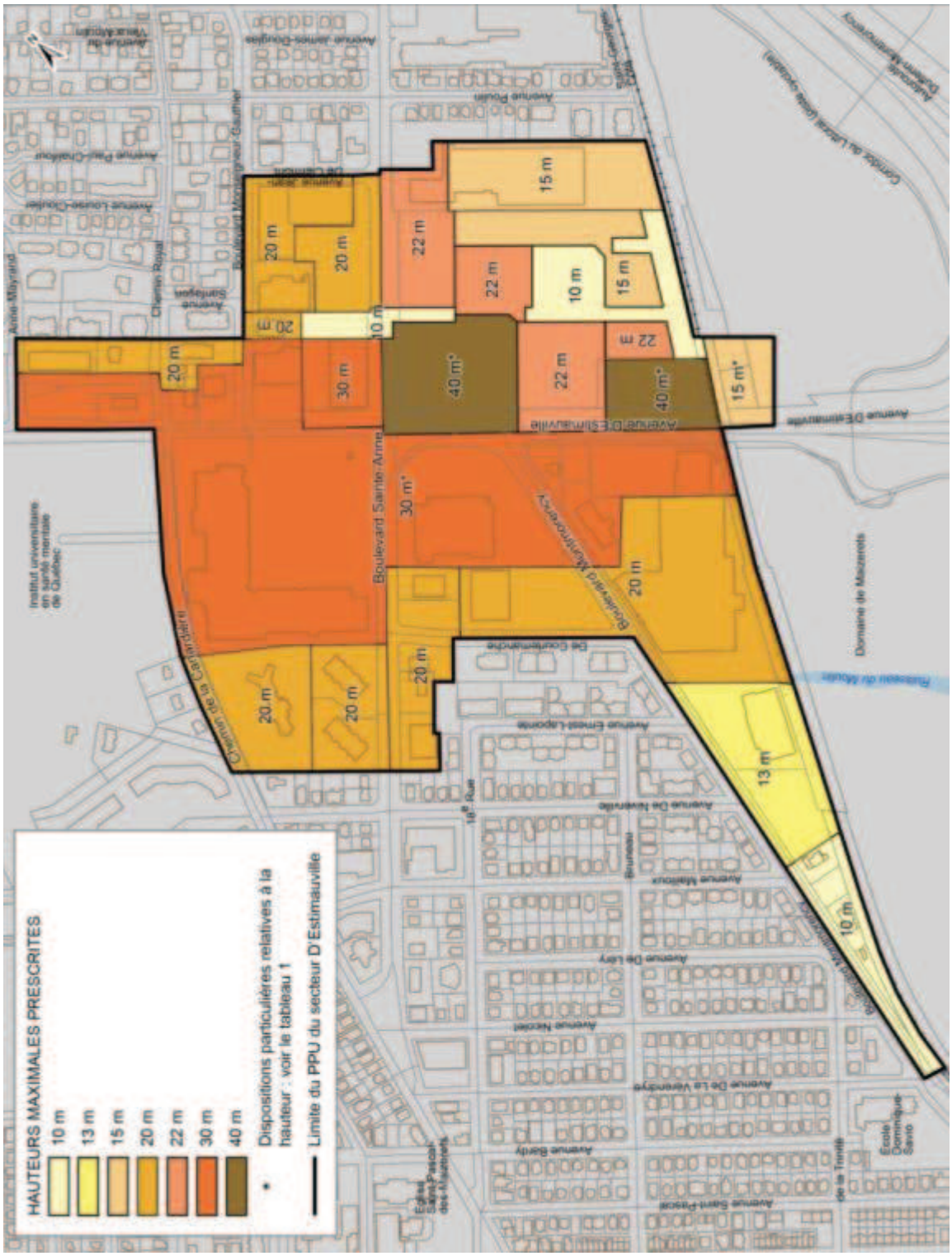


Figure 18 : Les quatre axes de développement pour le secteur D'Estimauville



Figure 19 : Schéma conceptuel de la vision d'avenir pour le secteur D'Estimauville

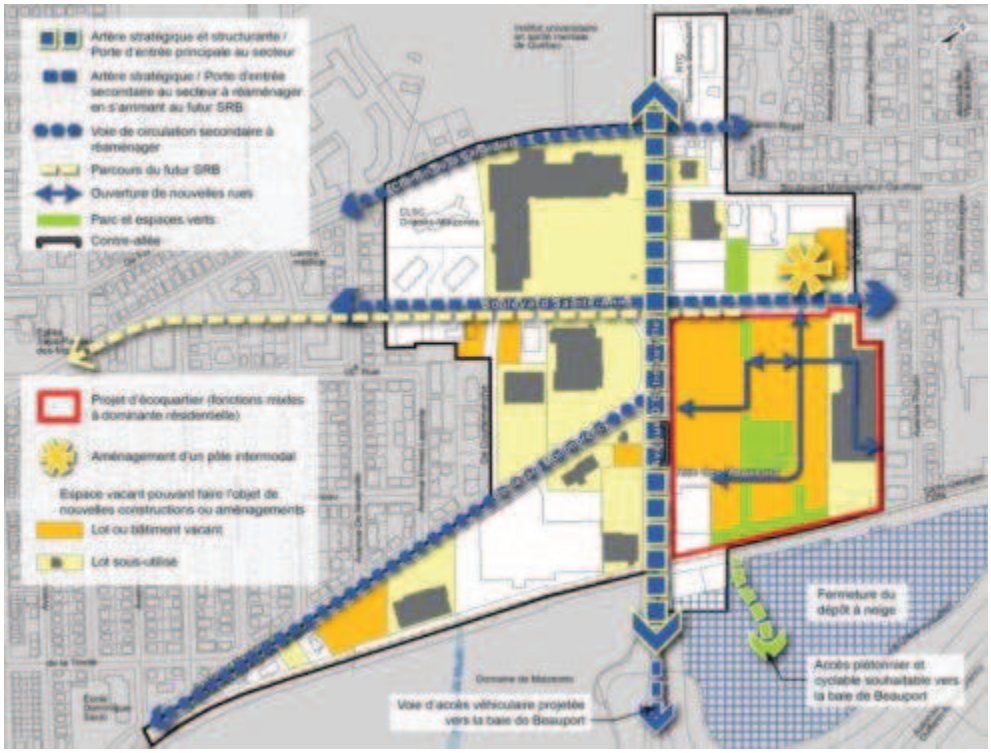


Figure 20 : Simulations aériennes pour le secteur D'Estimauville



Figure 21 : Plan du concept d'aménagement bonifié de l'écoquartier (2015)



Figure 22 : Images des gabarits de construction pour l'écoquartier (2015)



Figure 23 : Plan du concept d'aménagement du parc de voisinage pour l'écoquartier (2016)

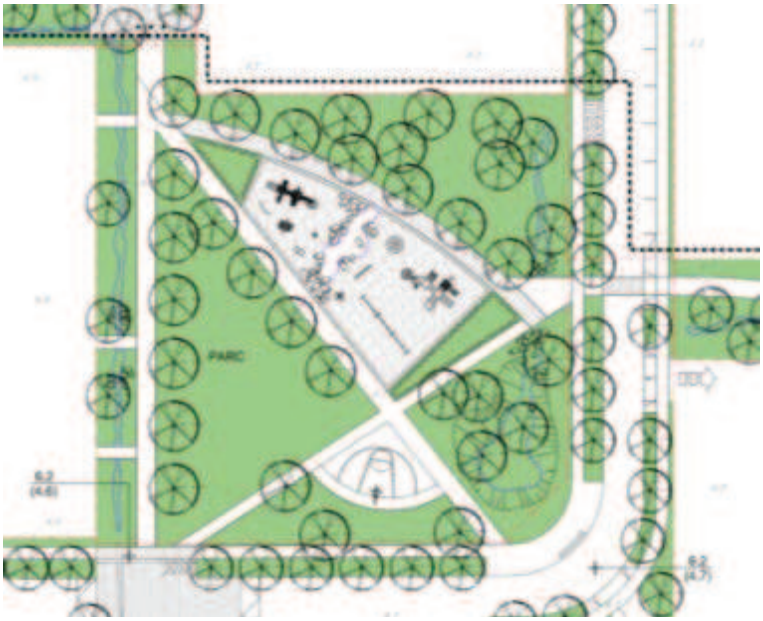


Figure 24 : Carte du réseau artériel existant

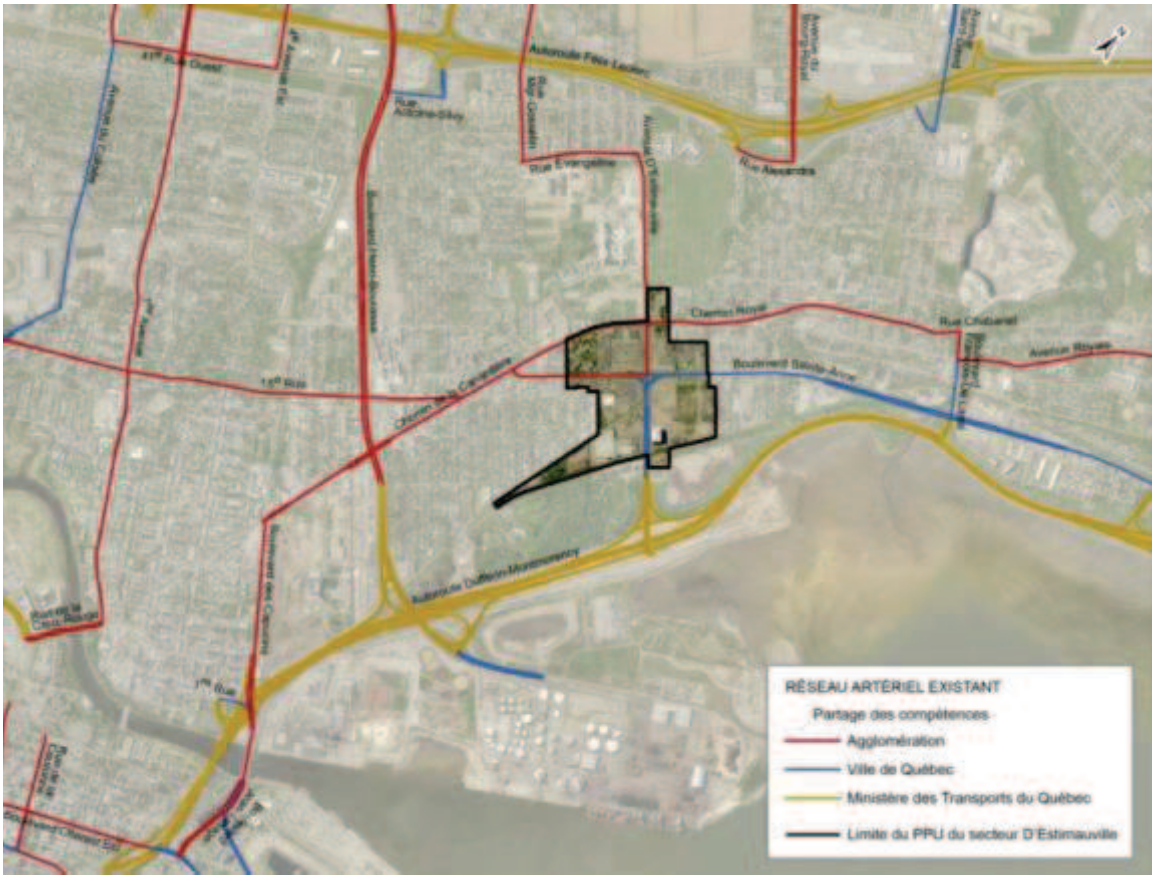


Figure 25 : Plan du concept de réaménagement de l'avenue D'Estimauville (2012)

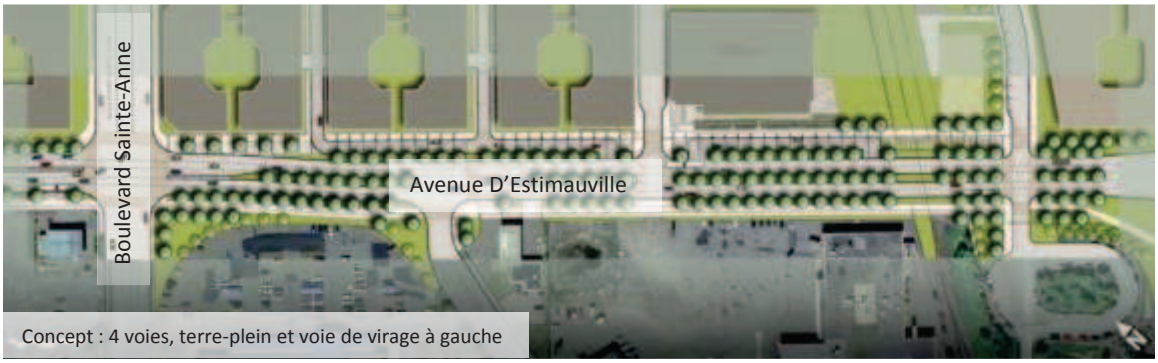


Figure 26 : Simulation 2012 du réaménagement de l'avenue D'Estimauville



Crédit : Graph Synergie

Figure 27 : Esquisse d'ambiance 2010 – Aménagement d'une contre-allée



Annexe F
Programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs

2016, R.V.Q. 2268, a. 2

Annexe F

Programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs

R.V.Q.2268



LE SITE PATRIMONIAL DE SILLERY ET SES ENVIRONS

Concilier protection, mise en valeur et développement

Programme particulier d'urbanisme

VILLE DE QUÉBEC

Table des matières

1. Le contexte 1
1.1 La démarche consultative 1
1.2 Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement 2
1.3 Les prémisses à l'élaboration du PPU 3
1.4 Territoire d'application du PPU 3
2. Le portrait sommaire du territoire 4
2.1 Les grandes composantes du territoire 4
2.2 L'utilisation du sol 7
2.3 Les caractéristiques du territoire 7
2.4 Les perspectives visuelles et éléments d'intérêt 8
2.5 Le cadre de planification 9
3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement 13
3.1 La vision d'aménagement 13
3.2 Les orientations et objectifs spécifiques d'aménagement 14
3.2.1 Paysage urbain 14
3.2.2 Forme urbaine et aménagement 15
3.2.3 Qualité des milieux de vie 16
3.3 Transposition des orientations et objectifs sur le territoire 17
3.3.1 Délimitation des aires protégées et constructibles 17
3.3.2 Révision du cadre normatif 18
3.3.3 Les mesures particulières pour la protection du couvert végétal 19
3.3.4 Interventions inscrites dans une perspective de développement durable 20
4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement 21
4.1 Les affectations détaillées du sol et les règles d'urbanisme 21
4.1.1 Les aires d'affectation 21
4.1.2 Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectation détaillées 23
4.1.3 Légende des abréviations du Tableau 1 34
4.2 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et au paysage urbain 37
4.2.1 Des mécanismes d'encadrement à mettre à profit 37
4.2.2 Territoire d'application de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) 38
4.2.3 Des principes additionnels à considérer 38
4.2.4 Séminaire des Pères Maristes et Externat Saint-Jean-Berchmans 40
4.2.5 Ancienne propriété des Sœurs Augustines de la Miséricorde de Jésus 41
4.2.6 Domaine Benmore 42
4.2.7 Propriété des Religieuses de Jésus-Marie et secteur du faubourg Saint-Michel 44
4.2.8 Propriété des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc 46
4.2.9 Propriété des Pères Augustins-de-l'Assomption 47
4.2.10 Cimetière St.Patrick's 49

5. Les programmes particuliers de mise en valeur et autres actions spécifiques....51
5.1 Les projets particuliers de mise en valeur....51
5.1.1 Réaménagement de la côte de Sillery....51
5.1.2 Sentier linéaire de la falaise de Sillery et liens nord-sud....52
5.1.3 L'identification visuelle du site patrimonial de Sillery....54
5.2 Gestion des déplacements....55
5.2.1 Les déplacements véhiculaires....55
5.2.2 Le transport en commun....56
5.2.3 Les transports actifs - réseau cyclable....56
5.2.4 Les transports actifs - réseau piétonnier....57
6. Conclusion....58
Annexes cartographiques....59

Table des cartes et des illustrations

Carte 1 : Plan de localisation régionale....60
Carte 2 : Territoire d'application du Programme particulier d'urbanisme....60
Carte 3 : Grandes composantes du territoire....60
Carte 4 : Utilisation du sol....61
Carte 5 : Caractérisation des boisés....62
Carte 6 : Perspectives visuelles et éléments d'intérêt....62
Carte 7 : Composantes d'intérêt patrimonial ou historique....63
Carte 8 : Approche conceptuelle....63
Carte 9 : Orientation des bâtiments spécialisés et parterres dégagés....64
Carte 10 : Délimitation des aires protégées et constructibles....65
Carte 11 : Plan des affectations détaillées du sol....66
Carte 12 : Plan des hauteurs maximales....67
Carte 13 : Plan des boisés visés par des mesures de protection particulières....68
Carte 14 : Territoire d'application de la Commission et types de milieux....69
Carte et illustrations 15 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Maristes....70
Carte et illustrations 16 : Stratégie d'intervention pour l'ancienne propriété des Sœurs Augustines....71
Carte et illustrations 17 : Stratégie d'intervention pour le domaine Benmore....72
Carte et illustrations 18 : Stratégie d'intervention la propriété des Religieuses de Jésus-Marie....73
Carte et illustrations 19 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc....74
Carte et illustrations 20 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Augustins-de-l'Assomption....75
Carte et illustrations 21 : Stratégie d'intervention pour le Cimetière St.Patrick's....76
Carte 22: Sentier linéaire de la falaise de Sillery et liens nord-sud....77
Carte 23 : Feux lumineux modifiés....77
Carte 24 : Desserte en transport en commun....78
Carte 25 : Réseau cyclable actuel et projeté au PDRC (2008)....79
Carte 26 : :Plan synthèse des rues et parcours cyclables et piétonniers projetés (carte à insérer)....79

ANNEXE F

Programme particulier d'urbanisme du site patrimonial de Sillery et ses environs

1. Le contexte

Situé entre la zone d'affaires de Sainte-Foy et le centre-ville, dans l'arrondissement Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, le site patrimonial de Sillery forme un immense îlot de verdure au centre du promontoire. Il se distingue par une concentration de vastes domaines boisés – propriétés religieuses ou institutionnelles, cimetières, parcs urbains – qui ont subi peu de transformations depuis les premières heures de l'occupation de Sillery. Leur présence a permis de préserver le caractère champêtre du chemin Saint-Louis et marque encore de façon toute particulière le paysage urbain.

Les différentes phases du développement du secteur, les vocations et les propriétaires qui s'y sont succédé ont joué un rôle décisif dans l'organisation actuelle de l'espace urbain et ont laissé des traces que l'on peut encore apprécier aujourd'hui. Si, de l'époque du Régime français, subsistent encore les limites des premières concessions et le tracé des premières routes, c'est de l'époque du commerce du bois et des chantiers navals, au 19e siècle, qu'on doit le découpage actuel du territoire en vastes domaines qui étaient, à l'origine, occupés par les marchands britanniques. L'acquisition des domaines par les communautés religieuses à l'aube du 20e siècle, puis le décret d'arrondissement historique en 1964, ont successivement permis d'en limiter le morcellement pendant plusieurs années.

Depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur le patrimoine culturel* (RLRQ, c. P-9.002) le 19 octobre 2012, l'arrondissement historique de Sillery est désormais désigné « site patrimonial déclaré ».

Aujourd'hui, l'intégrité des grands domaines de Sillery est à nouveau remise en question en raison de la décroissance des communautés religieuses qui sont de plus en plus nombreuses à devoir se départir de leur patrimoine immobilier. Voyant là une opportunité, des promoteurs n'ont pas tardé à manifester l'intention de réaliser des projets immobiliers sur ces sites. Cette situation a rapidement soulevé l'inquiétude des résidants du quartier quant à l'impact que de tels projets pourraient avoir sur leur qualité de vie et sur l'avenir même du site patrimonial de Sillery.

Face aux changements annoncés, la Ville de Québec a constaté qu'une réflexion en profondeur s'imposait. C'est ainsi qu'en 2006, elle a entrepris d'établir une vision d'ensemble de la problématique. Pour ce faire, elle a organisé un vaste processus de consultation publique qui lui a permis de jeter les bases d'une stratégie d'intervention pour la mise en valeur du site patrimonial de Sillery et l'encadrement des projets de transformation.

***Carte 1** : Plan de localisation régionale*

1.1 La démarche consultative

La démarche consultative menée par la Ville, qui s'est déroulée du printemps à l'automne 2006, comportait trois séances de consultation publique auxquelles ont participé quelque 1500 personnes. Cette démarche portait spécifiquement sur l'avenir des grandes propriétés religieuses et sur la mise en valeur du site patrimonial de Sillery.

Dans un premier temps, un état de la situation a été présenté aux participants. Considérant le départ imminent de plusieurs communautés religieuses et les opportunités de conversion qui en découlent, il a d'abord été établi que le statu quo n'était plus possible et qu'il importait « d'assurer un équilibre entre le développement, la mise en valeur et la conservation des milieux naturels et construits au sein du site patrimonial de ». Dans un second temps, les composantes dont la conservation est nécessaire au maintien du caractère du site patrimonial ont été identifiées, de façon à mettre en évidence les aires susceptibles d'accueillir des constructions. Enfin, des critères d'intervention généraux ont été établis. La troisième séance fut l'occasion de présenter une simulation du développement qui pourrait s'effectuer sur chaque site et de faire un survol des interventions de mise en valeur projetées au sein du site patrimonial de Sillery.

Les commentaires formulés par les participants aux consultations (résidants, communautés religieuses, promoteurs, professionnels de l'aménagement, groupes de protection du patrimoine…) ont mis en évidence des divergences d'opinions et des préoccupations différentes dans la population. Malgré cela, on a pu identifier certaines tendances qui ressortent de ces consultations :

- le réaménagement de la côte de Sillery était fortement souhaitée;
- le projet d'un sentier pédestre en bordure de la cime de la falaise, incluant des liens nord-sud avec le chemin Saint-Louis et le bas de la falaise a fait l'objet d'une forte adhésion;
- la protection du couvert végétal proposée a fait l'objet d'un accord général;
- la délimitation des aires constructibles et les gabarits proposés ont fait l'objet d'un accord partiel, excluant les propositions visant la propriété des Religieuses de Jésus-Marie et le domaine Benmore;
- la hauteur des bâtiments et le nombre de logements projetés sur la propriété des Religieuses de Jésus-Marie et le domaine Benmore ont fait l'objet d'une opposition généralisée en raison des impacts anticipés sur la qualité de vie, le paysage et la congestion routière. Près de la moitié des participants se sont montrés défavorables à l'ajout de constructions sur ces deux propriétés. C'est ce qui a conduit la Ville à revoir sa position quant aux interventions souhaitables sur ces sites, qui ont été réduites en importance;
- quelques personnes s'opposaient à toute nouvelle construction sur l'ensemble des grandes propriétés du site patrimonial de Sillery, mais il ne s'agissait pas d'une position majoritaire.

Au terme de ce processus consultatif, la Ville de Québec s'est engagée à parfaire sa stratégie d'intervention en tenant compte des commentaires formulés par les participants. Elle a aussi annoncé son intention de se doter d'outils formels de planification d'ensemble édictant clairement ses intentions à l'égard du site patrimonial de Sillery.

Dans les années qui ont suivies, le ministère de la Culture et des communications a entrepris de développer un Cadre de gestion ministériel pour les grandes propriétés de Sillery, qui fut adopté en 2010. Il s'est aussi chargé d'élaborer le Plan de conservation du site patrimonial de Sillery qui, lui, fut adopté en 2013. Même si la Ville de Québec avait poursuivi ses réflexions et son travail de planification, il fut convenu de reporter le dépôt d'un document officiel de planification municipal après l'entrée en vigueur de ceux du Ministère, de façon à s'assurer que leur contenu soit concordant.

La Ville concrétise maintenant cet engagement par le présent Programme particulier d'urbanisme (PPU). Elle s'assure ainsi de pouvoir mieux encadrer les interventions à venir dans le secteur, sur la base d'une vision globale des enjeux propres à cet ensemble urbain unique et de l'avenir qu'elle lui destine. Ce faisant, elle réaffirme aussi sa volonté de jouer un rôle prépondérant dans le processus de mise en valeur du site patrimonial de Sillery. En plus d'émaner d'une volonté claire du conseil de la ville et du conseil de l'arrondissement de Sainte-Foy – Sillery – Cap-Rouge, l'adoption d'un PPU répond aussi aux attentes de plusieurs citoyens qui, dans le cadre du processus consultatif, ont demandé à la Ville de doter le secteur d'un tel outil de planification sectorielle.

1.2 Le programme particulier d'urbanisme comme mécanisme d'encadrement

Le PPU constitue l'outil tout indiqué pour encadrer les interventions futures au sein du site patrimonial de Sillery, qui recèle une grande valeur collective, mais aussi des enjeux particuliers de protection et de mise en valeur. En effet, l'identification de préoccupations particulières concernant l'avenir de cet ensemble patrimonial démontre la nécessité, pour la Ville, d'être un chef de file afin d'influencer le processus de développement ou de mise en valeur à venir et de coordonner les actions des divers intervenants intéressés. C'est précisément le rôle de cet outil de planification.

Le PPU fait partie intégrante du Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD) de la Ville puisqu'il constitue une annexe de ce dernier. L'entrée en vigueur du PPU entraînera une révision de la réglementation d'urbanisme, de manière à rendre son contenu applicable à de futures demandes de permis.

1.3 Les prémisses à l'élaboration du PPU

Bien que la conversion attendue de plusieurs grandes propriétés religieuses de Sillery soit l'un des motifs à l'origine de l'actuelle démarche de planification, la Ville convient de l'utilité d'élargir la portée du PPU à l'ensemble du site patrimonial de Sillery pour les raisons suivantes :

- il est avant tout question du site patrimonial de Sillery, qui représente un héritage unique à valoriser;
- les enjeux relatifs à la protection et à la mise en valeur du site patrimonial ne se résument pas au seul développement des propriétés religieuses;
- on doit aborder de façon globale l'ensemble des projets contribuant à la mise en valeur du site patrimonial.

Ces préoccupations doivent être prises en compte dans la délimitation du territoire couvert par le présent PPU.

1.4 Territoire d'application du PPU

Comme mentionné précédemment, le PPU ne peut se limiter au seul traitement des enjeux inhérents aux grandes propriétés religieuses. En effet, celles-ci font partie d'une entité, d'un ensemble d'intérêt historique plus vaste. Leur redéveloppement se doit donc d'être considéré de façon globale et non sectorielle, en prenant aussi en compte leur impact éventuel sur le caractère et l'intégrité même du site patrimonial.

Toute intervention dans ce secteur – qu'il soit question d'insérer une nouvelle construction ou d'intervenir sur le cadre bâti existant – doit s'effectuer dans le respect des caractéristiques architecturales, morphologiques et paysagères des lieux. Il faut aussi prendre en compte les multiples projets publics, en cours ou à venir, qui contribueront à sa mise en valeur.

Le site patrimonial de Sillery comporte d'autres composantes d'intérêt et revêt aussi une valeur d'ensemble, tant du point de vue de sa forme urbaine que de son histoire et de ses caractéristiques paysagères. Enfin, des projets de mise en valeur sont projetés tant au pied de la falaise et aux abords du littoral que sur le plateau même. Le PPU se doit donc de couvrir l'ensemble du territoire du site patrimonial de Sillery.

Les anciens noyaux d'habitat ouvrier de Bergerville et Nolansville, de même que les terrains bordant le côté nord du chemin Saint-Louis et de l'avenue Maguire, gagnent à y être inclus. En effet, la valeur patrimoniale des noyaux ouvriers a été reconnue lors d'études visant à améliorer la connaissance du territoire. De même, le caractère pittoresque du chemin Saint-Louis résulte autant de la présence de vastes domaines non lotis sur son côté sud que du découpage parcellaire plus resserré sur son côté nord, où l'on trouve d'ailleurs un certain nombre de constructions d'intérêt patrimonial. Les uns comme les autres participent à la valeur d'ensemble du secteur.

Le secteur visé par le projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain a également été intégré aux limites du territoire d'application du PPU. Il est à noter que la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) est le promoteur de ce projet.

Ainsi, les limites du territoire d'application du PPU du site patrimonial de Sillery et ses environs sont : la côte à Gignac à l'ouest, incluant les rues Antaïok et Grenon; les rives du fleuve et la falaise au sud; l'avenue De Laune à l'est; la limite arrière des lots bordant le côté nord du chemin Saint-Louis, l'avenue Maguire et la rue Sheppard au nord. Ces limites précises sont celles définies à la carte 2 de la présente annexe F.

***Carte 2** : Territoire d'application du Programme particulier d'urbanisme*

2. Le portrait sommaire du territoire

Ce chapitre fait brièvement état des principales caractéristiques du territoire du site patrimonial de Sillery.

2.1 Les grandes composantes du territoire

Le site patrimonial de Sillery regroupe plusieurs propriétés de grande superficie, généralement assimilables aux anciens domaines. Ces grandes composantes peuvent être regroupées en trois catégories :

Les cimetières :

- Le cimetière Mount Hermon (1801, chemin Saint-Louis) : Ce site a été acquis à cette fin en 1948. Outre des sépulcres d'époques variées, ce site sillonné de sentiers recèle une flore variée et des arbres matures.
- Le cimetière Saint-Patrick (1601, chemin Saint-Louis) : L'ancien domaine Woodfield a été morcelé en 1877 afin de constituer ce cimetière. Des boisés d'intérêt sont présents dans les portions nord-est et sud-ouest du site.

Les propriétés publiques :

- Le parc du Bois-de-Coulonge (1215, Grande Allée Ouest) : L'ancienne châtellenie de Coulonge, renommée Spencer Wood sous le Régime britannique, a fait très tôt l'objet d'aménagements horticoles qui ont contribué à sa renommée et que l'on peut apprécier encore aujourd'hui. Acquis par le gouvernement en 1849, ce domaine a été le lieu de résidence des gouverneurs généraux puis des lieutenants-gouverneurs jusqu'à l'incendie du bâtiment principal en 1968.

  Renommé Bois-de-Coulonge en 1950, ce parc est accessible à la population depuis 1970 et s'est vu attribuer une vocation régionale en 1983. Géré par la Commission de la Capitale Nationale du Québec (CCNQ), il est composé d'espaces boisés (à 50 %) et d'aires gazonnées propices à la détente, d'aménagements horticoles d'un grand intérêt et de bâtiments témoins du passé du site.
- Le domaine Cataraqui (2141, chemin Saint-Louis) : Cataraqui est le seul domaine du 19e siècle à avoir été conservé de façon quasi intégrale, à l'exception d'un lot d'environ un hectare retranché en 1984 pour permettre la construction de la Maison Michel-Sarrazin. On trouve sur le site la villa Cataraqui (1850) et neuf dépendances, plusieurs zones boisées d'intérêt, un pré dégagé dans sa portion est et un parterre aménagé entre la villa et la cime de la falaise.

  En 1975, le gouvernement du Québec a acquis et classé le domaine Cataraqui. Désigné « lieu officiel de fonctions » du gouvernement du Québec en 1996, il est demeuré inutilisé de 2002 à tout récemment. En 2009, la CCNQ, qui assure la gestion du domaine, a réalisé des travaux d'aménagement et d'agrandissement de la villa dans le but d'y accueillir l'École hôtelière de la Capitale, spécialisée dans l'alimentation et le tourisme. Les activités de cet établissement permettent de maintenir l'accès public du domaine.

Les propriétés appartenant ou ayant appartenu à des communautés religieuses :

D'ouest en est, on trouve sept propriétés appartenant ou ayant appartenu à des communautés religieuses :

- Propriété de la Corporation des Pères Maristes (2315, chemin Saint-Louis) *:*

  On trouve sur ce site le Séminaire des Pères Maristes, une école secondaire privée qui profite d'une bonne fréquentation. L'ancienne villa Beauvoir construite en 1867, à laquelle se greffe le pavillon principal du Séminaire, a pu être préservée tout comme ses dépendances. Les religieux y résident.

  En 2001, une partie du site en front du chemin Saint-Louis a été cédée pour construire l'Externat Saint-Jean-Berchmans. Le Séminaire a aussi été agrandi en 2007 pour accueillir un nouveau gymnase partiellement souterrain en front du chemin Saint-Louis.

- Ancienne propriété de la Fédération des Augustines de la Miséricorde de Jésus (2285-95, chemin Saint-Louis) :

  La Fédération des Augustines s'est départie de cette propriété il y a quelques années. L'acquéreur a entrepris de recycler le couvent, un édifice de six et sept étages construit en 1962. Une maison d'architecture vernaculaire située au sud-ouest du terrain constitue le seul vestige de l'époque de l'ancien domaine Clermont.

- Ancienne propriété des Sœurs de Sainte-Famille de Bordeaux (2140, chemin Saint-Louis) :

  Ce site a été vendu en 2005 par la communauté. Le couvent a été recyclé en résidence pour personnes âgées et un édifice résidentiel de six étages a été érigé à l'ouest du couvent, en front du chemin Saint-Louis.

- Ancienne propriété des Sœurs Missionnaires de Notre-Dame d'Afrique (2071, chemin Saint-Louis) :

  On trouve sur le site l'ancienne Villa Benmore, un bâtiment d'intérêt patrimonial érigé en 1830, et quelques dépendances dont une laiterie en pierre. En 1975, une construction a été greffée à la villa pour répondre aux besoins des Sœurs Missionnaires de Notre-Dame d'Afrique qui en était alors propriétaires. Vendue en 2005, cette propriété a été renommée « Domaine Benmore » conformément à son appellation d'origine. Le couvent et la villa ont été recyclés en 2006 pour y aménager 16 logements en copropriété.

- Propriété des Religieuses de Jésus-Marie (2047, chemin Saint-Louis) :

  On trouve sur ce site un couvent et une école, le Collège Jésus-Marie. Fondé en 1870, cet établissement privé accueille des élèves de niveau primaire et secondaire. Dédié aux filles à l'origine, il accueille maintenant des garçons également. L'ancienne villa Sous-Les-Bois, construite en 1833, est le seul bâtiment à avoir été épargné par l'incendie de 1983 qui a rasé l'ancien couvent.

  Deux pavillons d'architecture contemporaine abritant les activités d'enseignement et les aires de vie des religieuses ont ensuite été reconstruits. Un gymnase a aussi été érigé en 1990 au nord-est du site, à la limite du faubourg Saint-Michel. La communauté a vendu la portion sud de sa propriété en 2012.

- Soeurs de Sainte-Jeanne-d'Arc (1505, avenue de l'Assomption) :

  Le couvent des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc a été construit en 1918 sur ce site, de même que des bâtiments de service. Le couvent a fait l'objet d'agrandissements successifs intégrés de façon harmonieuse, dont le dernier en 1964.

  L'ensemble présente un intérêt patrimonial et architectural. La communauté a quitté le couvent en novembre 2014 et la propriété sera vendue à brève échéance.

- Pères Augustins-de-l'Assomption (1669, chemin Saint-Louis) *:*

  Le sanctuaire du Sacré-Cœur a été construit sur ce site en 1925. On y trouve aussi l'édifice du Montmartre canadien, la maison Saint-Joseph et la maison des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc, de même qu'une grotte aménagée, un chemin de croix en plein air et deux monuments.

D'autres propriétés de plus petite échelle, mais faisant généralement partie d'ensembles homogènes, complètent la composition du site patrimonial de Sillery. En voici une brève présentation :

Les parcs publics municipaux à vocation de quartier :

Les parcs publics municipaux présents dans le secteur à l'étude sont :

- le parc de l'Anse-au-Foulon : Sis au pied de la falaise et voisin de la Promenade Samuel-De Champlain, il est doté d'équipements récréatifs.
- le parc Saint-Michel : Localisé dans le faubourg Saint-Michel, il accueille deux terrains de tennis et des jeux d'enfants. Entrecoupé d'aires de stationnement et présentant un aménagement minimal, il gagne à être restructuré.
- le parc des Voiliers : Localisé à l'est de la côte de Sillery, il offre une vue imprenable sur le fleuve.
- le parc Bergerville : Situé à l'angle du chemin Saint-Louis et de l'avenue du Maire-Beaulieu, ce parc de voisinage est doté de jeux psychomoteurs, de bancs et de plantations.

Les anciens faubourgs :

Comme mentionné précédemment, on rencontre, au sein ou aux environs du site patrimonial, quatre anciens noyaux d'habitat ouvrier construits à l'époque des chantiers navals et du commerce du bois.

Le noyau du Foulon qui longe le chemin du même nom présente une implantation linéaire contrairement aux noyaux de Saint-Michel, Nolansville et Bergerville, qui sont ponctuels. La trame de rues y est généralement resserrée, les rues étroites, les terrains et les maisons de petite taille. Ces secteurs présentent un intérêt historique et patrimonial indéniable.

Les lotissements et développements contemporains :

Parmi les développements réalisés à partir des années 50 sur des anciens domaines, on observe deux tendances :

- Certains domaines ont été morcelés pour accueillir un tissu résidentiel de basse densité, entraînant un lotissement complet des domaines dont la trace n'est désormais plus perceptible. Répartis aux deux extrémités du site patrimonial, les projets visés sont ceux :
  - de la rue Kilmarnock (ancien domaine Kilmarnock);
  - de l'avenue du Parc-Beauvoir (ancien domaine Beauvoir);
  - du secteur Parc-Lemoine (ancien domaine Spencer Wood);
  - du secteur Mont-Saint-Denis (ancien domaine Wolfefield).
- Certains domaines se sont vus retrancher une partie de leur superficie pour accueillir de nouvelles constructions tout en limitant le morcellement des propriétés touchées. Des habitations de forte densité y ont été érigées. Présentant des gabarits plus importants, elles occupent une plus faible superficie du terrain de sorte que davantage d'espaces libres ont pu être préservés sur chaque grande propriété. Les projets visés sont :
  - le complexe du Boisé des Augustines, construit en 1990 à même un terrain qui faisait jusqu'alors partie de la propriété des Sœurs Augustines;
  - le secteur de l'avenue du Maire-Beaulieu, principalement développé vers la fin des années 70, à même une portion du site des Pères Augustins-de-l'Assomption. On y trouve Les Résidences Bergerville, le manoir McGreevy, la Résidence de Puiseaux, les Jardins de Coulonge, le complexe Le Châtelain et la résidence Saint-Brigid's.

Carte 3 : *Grandes composantes du territoire*

2.2 L'utilisation du sol

Pour comprendre l'environnement dans lequel s'inscrit le site patrimonial de Sillery, il y a lieu de considérer l'utilisation du sol à l'échelle de l'ensemble du quartier de Sillery. Ainsi, on constate ce qui suit :

- L'habitation, principalement de basse densité, occupe près de 30 % du territoire de Sillery. Les habitations de moyenne et forte densité, concentrées près de l'avenue du Maire-Beaulieu, du secteur Bergerville et sur quelques anciens domaines religieux convertis (comme le Boisé des Augustines), ne représentent que 3,2 % de l'occupation du sol.
- La fonction institutionnelle, qui prend la forme d'écoles, d'églises, de propriétés religieuses et de cimetières, occupe un peu plus de 11 % du quartier. Sans surprise, la plupart se situent dans le site patrimonial de Sillery en raison de la forte concentration de propriétés religieuses.
- Les lieux de loisirs et de culture sont plus ou moins présents, occupant 3 % de la superficie du quartier, dont une large part associée au domaine Cataraqui et au Yacht Club de Sillery. On y trouve aussi quelques établissements culturels (centres d'art, musées, bibliothèque), mais peu d'équipements de loisirs (un aréna, une piscine et un tennis extérieurs).
- Les parcs et espaces verts ne couvrent que 6 % du quartier. Il ne faut toutefois pas négliger l'importance des propriétés religieuses et des cimetières qui, bien que de propriété privée, contribuent à accroître de façon significative la superficie d'espaces verts. Par exemple, dans le site patrimonial, ces propriétés couvrent une superficie totale de 38 500 m^2, dont 90 % est non construite.
- Les commerces de détail et les bâtiments mixtes (habitations et commerces ou services) n'occupent que 0,76 % du territoire de Sillery et sont concentrés sur l'avenue Maguire et dans la portion sud du secteur Bergerville. Malgré la renommée de l'avenue Maguire, ses commerces visent d'abord une clientèle de quartier.

La densité résidentielle

Le quartier de Sillery présente la plus faible densité résidentielle parmi l'ensemble des quartiers occupant le promontoire de Québec.

Sa densité moyenne nette, qui n'excède pas 18 logements à l'hectare, est même inférieure à celle rencontrée dans d'autres banlieues de première couronne situées plus au nord du territoire, comme Duberger.

Carte 4 : *Utilisation du sol*

2.3 Les caractéristiques du territoire

Le site patrimonial de Sillery se distingue autant par son paysage naturel que son paysage humanisé. L'un et l'autre se côtoient, permettant de dégager des panoramas ou d'encadrer des percées visuelles sur l'horizon ou des éléments construits d'intérêt. Parmi les caractéristiques paysagères les plus marquantes du secteur, mentionnons :

La topographie

Les grands domaines du site patrimonial présentent une pente douce et continue entre le chemin Saint-Louis et la falaise (variant de ±20 m). Cette pente douce se transforme ensuite en un escarpement prononcé – la falaise. Pouvant atteindre une pente de 90 % sur une distance de 40 m, cet escarpement limite l'accès entre le plateau supérieur et la berge tout en dégageant des vues magnifiques sur le fleuve et sa rive ainsi que sur les ponts qui l'enjambent.

La paroi de la falaise, rocheuse à certains endroits et boisée à d'autres endroits, marque assurément le paysage de Sillery. Peu visible depuis les grandes propriétés qui la surplombent sauf si l'on s'approche de sa cime, elle est une composante fondamentale du profil de Sillery, essentiellement perceptible depuis le boulevard Champlain et la Rive-Sud du fleuve.

Le couvert boisé

Des boisés matures sont présents à différents endroits sur les grandes propriétés du site patrimonial. Dans certains cas, ils occupent les marges avant et contribuent au caractère champêtre du chemin Saint-Louis (Pères Maristes, Cataraqui, Benmore, Jésus-Marie, cimetière Saint-Patrick). Ailleurs, ils couvrent les parterres en bordure de la falaise (Pères Maristes, Saint-Patrick) ou encore, ils couvrent la limite de deux propriétés (Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc, Pères Augustins). Les massifs boisés bordant la falaise forment un élément de continuité entre les différentes propriétés du site patrimonial de Sillery. Des lisières boisées d'orientation nord-sud, longent les limites de certaines propriétés (Sœurs Augustines, Jésus-Marie, Benmore) et forment des écrans entre elles tout en encadrant les percées visuelles vers le fleuve.

Enfin, des plantations isolées sont présentes sur l'ensemble des propriétés, notamment les cimetières, et contribuent aussi au caractère largement boisé du site patrimonial. Dans certains cas, on dénote la présence d'arbres remarquables de par leur grand âge, leur degré de conservation et leur stature imposante. Une caractérisation, réalisée en 2006 pour les boisés présents sur les grands domaines, établit la valeur des différentes unités boisées répertoriées.

Carte 5 : *Caractérisation des boisés*

2.4 Les perspectives visuelles et éléments d'intérêt

Si l'on fait abstraction des quelques édifices en hauteur plus récents, le clocher de l'église Saint-Michel qui s'avance sur la pointe à Puiseaux demeure l'élément construit le plus perceptible de près comme de loin – notamment depuis le boulevard Champlain et la Rive-Sud. Il s'agit d'un point de repère et d'un élément distinctif du promontoire de Sillery. Le fleuve Saint-Laurent joue un rôle particulier tant dans l'organisation du territoire que du paysage de Sillery, les vues panoramiques sur celui-ci ayant d'ailleurs conditionné l'implantation des toutes premières constructions sur le promontoire. Aujourd'hui encore, des panoramas continus sur le fleuve peuvent être appréciés depuis certains sites publics et propriétés religieuses, à partir de parterres complètement dégagés ou ponctués d'arbres. On peut apprécier ces panoramas depuis :

- le parterre de la propriété des Religieuses de Jésus-Marie;
- le parvis de l'église Saint-Michel;
- le parc des Voiliers;
- le parterre des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc;
- le parterre sud des Pères Augustins-de-l'Assomption;
- Le parc du Bois-de-Coulonge.

Les parcs, les parterres dégagés et les cimetières qui se succèdent forment un corridor vert continu en bordure de la falaise, de sorte qu'en observant de loin le promontoire de Sillery, la végétation prédomine. Au pied de la falaise, la Promenade Samuel-De Champlain, le parc de la Jetée et le quai Frontenac offrent des vues panoramiques complètes sur le cap et le fleuve. Malgré le faible développement des propriétés au sud du chemin Saint-Louis, il subsiste peu de corridors visuels permettant d'entrevoir le fleuve à partir du chemin Saint-Louis. Dans la plupart des cas, l'éloignement de la falaise est trop important pour permettre un lien visuel ou encore, la vue est obstruée par les boisés et les bâtiments.

Les corridors visuels qui demeurent sont situés :

- de part et d'autre du couvent des Augustines;
- à l'ouest du collège Jésus-Marie;
- dans l'axe de la côte de Sillery;
- dans l'axe de l'avenue de l'Assomption, là où cette dernière se poursuivait autrefois.

Carte 6 : *Perspectives visuelles et éléments d'intérêt*

Le caractère pittoresque du chemin Saint-Louis marque le paysage urbain du site patrimonial. Son tracé sinueux permet de découvrir peu à peu un corridor visuel dont l'ambiance diffère selon les tronçons. Son tronçon est se distingue par un corridor visuel resserré, encadré de part et d'autre de constructions. Les cimetières marquent une pause dans cet encadrement continu. Ses tronçons centre et ouest sont caractérisés par un corridor visuel encadré au nord mais largement ouvert au sud, en raison des vastes parterres dégagés des propriétés religieuses ou publiques qui le bordent.

Les anciens noyaux d'habitat ouvrier de Bergerville, du chemin du Foulon, de la paroisse Saint-Michel et de Nolansville comptent parmi les éléments distinctifs du paysage construit du Vieux-Sillery. Ceux-ci se différencient par le grain resserré du tissu urbain. Les étroites rues de l'ancien faubourg permettent au promeneur d'observer d'étroites vues encadrées des plus pittoresques. Enfin, le secteur compte quelques étroites percées visuelles encadrées permettant de découvrir des lieux d'intérêt paysager ou patrimonial. Mentionnons entre autres :

- le boisé Montferrand, perceptible depuis le chemin du Foulon via des passages étroits;
- la Maison des Jésuites de Sillery, que l'on découvre au détour d'une courbe du chemin du Foulon;
- la vue sur le cimetière Mount Hermon, perceptible depuis la rue des Voiliers;
- les vues sur les chemins d'accès bordés d'arbres du domaine Cataraqui, du domaine Benmore et du cimetière Saint-Patrick, perceptibles depuis le chemin Saint-Louis.

***Carte 7** : Composantes d'intérêt patrimonial ou historique*

2.5 Le cadre de planification

Plan directeur d'aménagement et de développement (2005) et Règlement sur l'urbanisme (2009)

Dans son Plan directeur d'aménagement et de développement (PDAD), adopté en 2005, la Ville de Québec a clairement signifié sa volonté de préserver les témoins importants du patrimoine immobilier religieux et de porter une attention particulière aux propriétés des communautés religieuses. Elle s'est engagée à se doter de mécanismes qui lui permettront d'encadrer adéquatement les projets de recyclage ou de développement qui pourraient lui être soumis pour ces propriétés, et ainsi d'en faire une évaluation posée. Le présent PPU est conforme à cette orientation.

En outre, le PDAD énonce les principes à respecter afin de préserver et mettre en valeur les caractéristiques patrimoniales, architecturales, naturelles ou paysagères des propriétés religieuses :

- Protéger et mettre en valeur les bâtiments d'intérêt historique ou architectural;
- Maintenir les usages publics non menacés;
- Favoriser le recyclage et l'agrandissement des bâtiments existants en priorité;
- Préserver les boisés d'intérêt et la topographie naturelle;
- Protéger et mettre en valeur les perspectives visuelles d'intérêt;
- Assurer une insertion harmonieuse des nouvelles constructions:
  - Respecter les caractéristiques d'évolution de la trame urbaine;
  - Interdire la construction dans la marge avant pour préserver le caractère monumental des domaines;
  - Prendre en compte les densités, les typologies et les usages à proximité;
  - Mettre en valeur les caractéristiques d'aménagement particulières des sites;
- Maintenir et créer des espaces publics collectifs.

Le règlement de zonage de l'ancienne Ville de Sillery a été remplacé en 2009 par le règlement d'harmonisation sur l'urbanisme de la Ville de Québec et le règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge, adoptés afin d'harmoniser les pratiques sur l'ensemble du territoire de la

ville et d'assurer la conformité au PDAD. Dans l'attente de l'élaboration d'un PPU, le contenu du règlement de zonage de 1980 de l'ancienne ville de Sillery avait alors, de façon transitoire, été transposé tel quel dans le règlement sur l'urbanisme. Dès l'entrée en vigueur du PPU, le règlement sur l'urbanisme devra être révisé en profondeur de façon à soutenir la mise en œuvre du PPU et de son contenu.

Depuis 2002, le site patrimonial de Sillery est, en vertu de la charte, sous la juridiction de la Commission d'urbanisme et de conservation qui assure l'encadrement des interventions en matière d'architecture et d'intégration urbaine. Depuis 2009, elle exerce cette compétence en se basant sur le Guide « Conserver et mettre en valeur le Vieux-Sillery », produit en 2007 dans le cadre de l'entente entre le ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine (aujourd'hui ministère de la Culture et des Communications - MCC) et la Ville. À cet encadrement municipal, s'ajoute l'encadrement provincial de la Loi sur le patrimoine culturel (RLRQ c. P-9.0002), l'approbation du ministère étant requise pour un certain nombre d'interventions. Ce double contrôle contribue à la sauvegarde et à la mise en valeur des éléments patrimoniaux et des caractéristiques représentatives du site patrimonial de Sillery.

Outre le territoire du site patrimonial de Sillery, les anciens faubourgs de Bergerville et de Nolansville, ainsi que certains bâtiments ponctuels présentant une valeur patrimoniale élevée, se sont respectivement ajoutés en 2009 et en 2013 à la liste des territoires soumis à l'encadrement de la CUCQ.

Autres études et démarches de planification

Dans le cadre de l'élaboration du présent PPU, la Ville a tenu compte de l'ensemble des études et des exercices de planification réalisés à ce jour, dont les suivants :

- Inventaire des perspectives visuelles remarquables comme biens patrimoniaux de Sillery (1996, URBIO);
- Cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques (2002, CBCQ);
- Étude de caractérisation du site patrimonial de Sillery (2004, Denyse Légaré);
- Conserver et mettre en valeur le Vieux-Sillery – guide d'intervention (2007, Nicolas Roquet);
- Évaluation des espaces boisés de l'arrondissement historique de Sillery (2006, Del Degan Massé);
- Évaluation patrimoniale des couvents, monastères et autres propriétés religieuses de la ville de Québec (2006, Patri-Arch).

Voici, en résumé, les principales orientations issues de ces documents, dont s'inspire le PPU :

- Préserver les caractéristiques essentielles du site patrimonial;
- Maintenir la lisibilité de l'organisation spatiale et paysagère typique des domaines en cas de conversion;
- Préserver le témoignage de l'occupation des communautés religieuses sur le territoire de Sillery;
- Maintenir le profil de la falaise de Sillery et la prédominance du clocher de l'église Saint-Michel;
- Respecter les caractéristiques formelles des faubourgs lors de l'insertion ou du remplacement du bâti;
- Préserver l'ambiance et l'aspect boisé typique du chemin Saint-Louis, ainsi que les boisés d'intérêt;
- Maintenir les percées visuelles et panoramas ouverts sur le fleuve depuis le chemin Saint-Louis, ainsi que les vues sur les cimetières, les parcs champêtres et autres éléments publics identitaires de Sillery;
- Affirmer le caractère public des abords de la falaise par des choix appropriés d'aménagement.
- Inclure, dans les limites du site patrimonial, les secteurs Bergerville, Nolansville et la frange nord du chemin Saint-Louis.

Enfin, le PPU est l'occasion pour la Ville de réaffirmer sa volonté de mettre en œuvre divers projets de mise en valeur du site patrimonial de Sillery pour lesquels des études ou des travaux ont été complétés dont :

- la mise en valeur de la côte de Sillery («Vers la réécriture de la pointe à Puiseaux»- 2007);

- l'aménagement d'un lien piétonnier longeant la falaise («Avant-projet - promenade de la Falaise de Sillery» - 2008);
- la mise en valeur du littoral dans le cadre des différentes phases de réalisation de la Promenade Samuel-De Champlain (phase 1 : 2000-2009; phase 2 : en cours).

Cadre de gestion ministériel pour les grandes propriétés de l'arrondissement historique de Sillery (2010)

Le PPU est conforme au Cadre de gestion ministériel, publié en décembre 2010 par le ministère de la Culture et des Communications, qui fixe six grandes orientations à l'égard des grandes propriétés du site patrimonial de Sillery :

1. Éviter le morcellement des grandes parcelles par l'ouverture de rues ou du lotissement :
    - Desserte des développements par les voies d'accès existantes, sauf le parachèvement de la trame de rues actuelle.
2. Respecter le caractère paysager des propriétés en protégeant les grands espaces tels que :
    - Dégagements visuels en cour avant;
    - Aires de pertinences des édifices qu'ils desservent.
3. Conserver les percées visuelles depuis le chemin Saint-Louis vers le fleuve et la Rive-Sud.
4. Préserver et mettre en valeur la dominance des boisés :
    - Continuité du couvert végétal de la falaise et de la ligne de crête; boisés exceptionnels, mitoyens et paysagers;
    - Ambiance bucolique du chemin Saint-Louis : boisés, prés, sinuosité.
5. Respecter la typologie architecturale des grandes propriétés :
    - Priorité au recyclage et à l'agrandissement des édifices conventuels;
    - Maintien des villas et du système d'aménagement qui leur est associé;
    - Espaces verts (jardins, parterres, boisés, prés) entourant les nouveaux « pavillons ».
6. Contrôler le gabarit des constructions en fonction des impacts sur le paysage :
    - Dominance du clocher de l'église Saint-Michel;
    - Continuité de la crête végétale de la falaise, ininterrompue par des constructions.

Plan de conservation du site patrimonial de Sillery (2013)

Le PPU est aussi conforme au *Plan de conservation du site patrimonial de Sillery*, rendu public le 12 juillet 2013 par le ministère de la Culture et des Communications. Ce plan énonce trois orientations encadrant tous les types d'intervention au sein du site patrimonial. Ces trois orientations, dont la portée est générale, constituent une référence et ne s'appliquent pas de façon systématique à tous les cas d'espèces.

Ces trois orientations à portée générale sont les suivantes :

1. Préserver les valeurs patrimoniales du site patrimonial
    - Identité et spécificité du territoire;
    - Caractéristiques des composantes du lieu;
    - Pérennité du patrimoine culturel;
    - Protection et mise en valeur du site patrimonial.

2. Privilégier le traitement minimal
   - Hiérarchisation des traitements (préservation, réhabilitation ou mise en valeur);
   - Principe du moindre impact sur les valeurs patrimoniales.
3. Assurer la continuité à travers les changements
   - Préservation des caractéristiques significatives et propres aux différentes époques;
   - Cohérence des interventions avec les caractéristiques du site patrimonial.

À ces orientations s'ajoutent huit thématiques spécifiques faisant l'objet d'orientations générales, soit :

1. Les unités de paysage
   - Préserver les caractéristiques historiques des unités de paysage en maintenant leurs distinctions.
2. Le cadre naturel
   - Préserver les caractéristiques historiques du cadre naturel, notamment celles rattachées à la topographie, à l'hydrographie et au couvert végétal du territoire.
3. Le réseau viaire
   - Conserver et mettre en valeur des caractéristiques historiques du réseau viaire du site patrimonial;
   - Préserver la configuration historique du réseau viaire et respecter son rôle dans la structuration de l'espace.
4. Le système parcellaire
   - Préserver les caractéristiques historiques du système parcellaire lors des opérations cadastrales.
5. Les qualités visuelles
   - Protéger les caractéristiques historiques des qualités visuelles du site patrimonial.
6. Le patrimoine archéologique
   - Protéger le patrimoine archéologique;
   - Privilégier une approche d'archéologie préventive dans les secteurs qui ont un potentiel archéologique démontré.
7. Le cadre bâti
   - Protéger les bâtiments du site patrimonial en favorisant leur préservation et leur restauration;
   - Lorsqu'il y a démonstration de la validité et de la pertinence de l'intervention, recourir de manière exceptionnelle à la démolition d'un bâtiment.
8. La mise en valeur
   - Favoriser les projets mettant en valeur l'histoire du site patrimonial.

Des orientations particulières sont aussi énoncées en fonction des thématiques énumérées précédemment. Celles-ci visent quatre secteurs géographiques distincts au sein du site patrimonial de Sillery, soit :

- le secteur des grands domaines;
- les cimetières (St. Patrick, Mount-Hermon);
- le secteur des noyaux ouvriers;
- le secteur de banlieue.

3. La vision et les orientations d'aménagement et de développement

3.1 La vision d'aménagement

Le départ avéré ou imminent de plusieurs communautés religieuses de Sillery s'accompagne d'un inévitable changement de vocation de leur propriété. Considérant la valeur foncière importante de ces vastes propriétés et les coûts élevés que supposent l'entretien et la préservation des bâtiments conventuels et des aménagements paysagers, il est impossible qu'un acquéreur puisse rentabiliser ses opérations par l'unique recyclage des bâtiments conventuels. Ces sites, exceptionnels de par leur position stratégique sur le territoire et l'environnement dans lequel ils s'inscrivent, constituent des lieux de choix pour l'implantation de nouvelles constructions. On constate aussi, dans les lotissements pavillonnaires de Sillery, une tendance à la substitution de constructions d'origine par des habitations plus cossues qui témoigne du fort potentiel d'attraction du secteur.

Dans un tel contexte, il devient évident que le statu quo – qui serait pourtant le moyen le plus facile de préserver le caractère des lieux – n'est plus possible. Le défi qui s'offre à la Ville, dans son rôle d'encadrement, consiste à définir la nature des interventions susceptibles d'être réalisées au sein du site patrimonial de Sillery, sans en altérer le caractère unique. Pour les promoteurs et concepteurs, il consiste à développer des projets qui se distinguent par leurs grandes qualités et contribuent à la mise en valeur du site patrimonial.

La vision de la Ville peut se traduire par la conciliation des préoccupations suivantes:

- conserver les caractéristiques identitaires du site patrimonial :
  - le relief et le caractère naturel du site patrimonial;
  - les relations visuelles avec le paysage naturel;
  - les principaux témoins historiques et patrimoniaux;
  - les « permanences structurales » à l'échelle urbaine (trame et tracé des rues, parcellaire, paysage naturel) et des propriétés (allées d'accès, vues cadrées à l'intérieur du site, etc.).
- Mettre en valeur ces composantes d'intérêt;
- développer de façon saine et équilibrée, en accord avec le milieu d'insertion :
  - en assurant la continuité des nouvelles composantes avec la forme urbaine actuelle;
  - en respectant les modes d'implantation propres à chaque parcelle;
  - en tenant compte des dimensions et des formes des parcelles et des constructions adjacentes;
  - en conservant les caractéristiques matérielles et la composition du bâti lors de transformations.

La carte 8 illustre de façon schématique de quelle façon cette stratégie peut être transposée sur le territoire. Elle démontre que les modes d'occupation et d'implantation ponctuelles s'inscrivent avant tout dans une logique organisationnelle d'ensemble

Pour maintenir le caractère des lieux, toute nouvelle intervention doit s'inscrire en continuité avec cette organisation spatiale propre au site patrimonial. Il est donc convenu de favoriser :

1. **la préservation du corridor vert du littoral :** ce dernier correspond à la Promenade Samuel-De Champlain et à ses abords. On voudra poursuivre la mise en valeur en soutenant sa vocation récréative et publique.
2. **la préservation du corridor vert du chemin Saint-Louis :** il se caractérise par l'alternance de surfaces gazonnées ou aménagées. On y trouve les accès aux grandes propriétés et quelques zones boisées.
3. **la préservation du corridor vert englobant la falaise, la cime et le pied de la falaise :** ce corridor englobe à la fois la falaise et les espaces verts boisés ou gazonnés présents au sommet ou au pied de celle-ci. Les espaces dégagés au sommet permettent d'observer le panorama sur le fleuve. La protection de ce

corridor implique aussi le maintien du relief naturel qui se caractérise par une succession de plateaux se terminant par l'escarpement prononcé de la falaise.

4. **La consolidation de la lisière construite qui traverse les domaines en leur centre :** cette lisière, qui s'insère entre les corridors verts du chemin Saint-Louis et la falaise, pourra être consolidée par l'agrandissement des bâtiments ou par l'ajout de bâtiments suivant la logique d'implantation des domaines et le bouclage des rues des faubourgs attenants.
5. **La consolidation des milieux construits, hors des anciens domaines :** il peut s'agir tant des anciens faubourgs que des lotissements pavillonnaires.

***Carte 8** : Approche conceptuelle*

3.2 Les orientations et objectifs spécifiques d'aménagement

La vision d'intervention retenue pour le site patrimonial de Sillery se fonde sur les orientations et objectifs suivants, regroupés en trois grandes catégories : le paysage urbain; l'aménagement et la forme urbaine; la qualité des milieux de vie. Ceux-ci serviront de guide pour la conception des projets d'intervention sur le cadre bâti existant ou pour l'insertion de nouvelles constructions.

3.2.1 Paysage urbain

Favoriser la conservation des caractéristiques paysagères propres au site patrimonial de Sillery

- Maintenir la continuité du couvert végétal marquant la silhouette de Sillery et les grands dégagements le long de la cime de la falaise;
- Maintenir le relief naturel du plateau et l'intégrité du cran rocheux de la falaise;
- Maintenir la dominance du clocher de l'église Saint-Michel dans le paysage de Sillery;
- Conserver le caractère typique du chemin Saint-Louis en respectant l'alternance de boisés et de parterres aménagés ainsi que la sinuosité de son tracé.

Maintenir et bonifier le couvert végétal

- Conserver la majeure partie des boisés exceptionnels et le couvert boisé de la falaise et des domaines publics;
- Saisir différentes opportunités pour bonifier le couvert végétal au sein du site patrimonial, tout particulièrement lors de l'ajout de nouvelles constructions;
- Préserver les lisières boisées marquant les limites des propriétés;
- Maintenir le plus possible les boisés d'intérêt, les aménagements paysagers et spécimens de grande valeur;
- Mettre à profit les divers mécanismes en place pour assurer la protection de ces boisés et limiter l'impact des travaux de constructions sur les arbres préservés.

Mettre en valeur les perspectives visuelles et les panoramas

- Préserver les liens visuels entre le chemin Saint-Louis et la falaise;
- Conserver la relation visuelle traditionnelle entre les villas ou couvents et le paysage fluvial;
- Maintenir les vues sur les cimetières, les parcs champêtres et autres espaces publics identitaires de Sillery.

3.2.2 Forme urbaine et aménagement

Préserver les principaux témoins historiques et patrimoniaux du secteur

- Protéger et mettre en valeur les bâtiments et composantes d'intérêt;
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre les nouvelles constructions et les bâtiments d'intérêt patrimonial.

Maintenir la cohérence de la forme urbaine et respecter la capacité du milieu à intégrer de nouveaux espaces construits

- Favoriser le maintien et la mise en valeur des établissements scolaires en place;
- En cas de changement de vocation d'un site, accorder la priorité à la reconversion des bâtiments existants et à la consolidation des ensembles existants;
- En cas de développement, respecter l'organisation spatiale typique des grands domaines :
  - baliser le morcellement des domaines et maintenir leurs limites d'origine perceptibles;
  - regrouper les bâtiments institutionnels, les cours et les aménagements (allées, jardins, alignements d'arbres, massifs boisés, etc.) qui leur sont associés en une même parcelle;
  - proposer une implantation des nouveaux édifices compatible avec le mode d'implantation propre aux domaines ainsi que celui des faubourgs, lorsque voisins de ceux-ci;
- Préserver les espaces dégagés devant la façade principale des couvents et anciennes villas, celle-ci étant orientée soit vers la falaise, soit vers le chemin Saint-Louis;
- Consolider les anciens faubourgs et les lotissements plus récents en tenant compte de leurs particularités (parcellaire, échelle du bâti, implantation);
- Limiter la construction de rues aux seules interventions visant à compléter la trame de rues ou désenclaver des ensembles construits et éviter toute possibilité de circulation de transit.

Carte 9 : Orientation des bâtiments spécialisés et parterres dégagés

Assurer une répartition des gabarits sensible aux particularités du lieu et limitant les impacts sur le paysage et le milieu de vie

- Privilégier une implantation des constructions perpendiculaires à la falaise afin de ne pas obstruer les vues sur le fleuve et de limiter leur impact sur le profil de la falaise;
- Prévoir une gradation dans la hauteur des bâtiments, depuis le chemin Saint-Louis vers la falaise et depuis les milieux construits moins denses vers ceux les plus denses. Cette gradation peut se faire par le biais d'une modulation dans le volume d'une construction;
  - Lors de l'agrandissement d'un bâtiment institutionnel, harmoniser la hauteur avec ce dernier.
- Concevoir les bâtiments de façon à éviter un aspect massif et assurer une transition adéquate entre les bâtiments dont le gabarit et la densité diffèrent par des formes réduisant l'impact des écarts rencontrés. Par exemple, prévoir des retraits successifs dans le volume.

Maximiser l'intégration architecturale des nouvelles constructions au cadre bâti existant

- Lors de rénovation ou de transformation des bâtiments existants, respecter les caractéristiques matérielles, formelles et architecturales qui les caractérisent;
- Lors d'insertions, favoriser la réalisation d'une architecture exemplaire, d'expression à la fois contemporaine et compatible avec les caractéristiques matérielles, formelles et architecturales du bâti existant.

3.2.3 Qualité des milieux de vie

Diversifier les fonctions en privilégiant des usages compatibles avec le caractère du secteur

- Diversifier l'offre résidentielle en prévoyant une variété de typologies résidentielles, en fournissant des logements de tailles variées et en répondant à différentes clientèles (familles, personnes seules, aînés…);
- Diversifier les fonctions par l'ajout d'usages liés au loisir et à la santé; de services de proximité et d'autres usages compatibles avec la dominante résidentielle du secteur.

Redonner un caractère public aux abords de la cime de la falaise.

- Assurer l'accès public aux abords de la falaise par l'aménagement d'un vaste parc linéaire composé d'un sentier et de liens nord-sud vers celui-ci;
- Par divers moyens, obtenir les terrains nécessaires à la mise en place de ce parc public.

Réaliser des interventions exemplaires du point de vue du développement durable

- Promouvoir l'intégration de mesures novatrices permettant de minimiser l'impact des interventions sur l'environnement;
- Développer un milieu urbain favorisant un mode de vie durable (consommation, déplacements, etc.).

Valoriser l'environnement urbain par la qualité de l'aménagement des propriétés privées

- Minimiser l'impact visuel du stationnement de surface existant par des aménagements paysagers;
- Aménager la majorité des nouvelles cases de stationnement en souterrain afin d'éviter l'ajout de nouvelles surfaces minéralisées;
- Limiter l'empiétement des stationnements souterrains hors des limites des murs de fondation afin de maintenir le couvert végétal existant et la plantation;
- Assurer une intégration optimale des ouvrages de rétention à l'aménagement des propriétés.

En lien avec le Plan de mobilité durable, améliorer les conditions de déplacement, tant utilitaires que récréatifs, pour l'ensemble des usagers

- Assurer une gestion optimale des déplacements motorisés actuels et futurs par des correctifs appropriés;
- Soutenir le RTC dans ses efforts pour optimiser la desserte en transport en commun;
- Optimiser le réseau cyclable;
- Chercher à améliorer le réseau de trottoirs sur les principaux axes, dans la mesure où l'espace disponible le permet;
- Faire de la côte de Sillery le lien piétonnier privilégié vers la Promenade Samuel-De Champlain.

3.3 Transposition des orientations et objectifs sur le territoire

3.3.1 Délimitation des aires protégées et constructibles

Pour orienter adéquatement les éventuels projets d'aménagement et de développement, l'approche conceptuelle applicable au territoire du PPU doit être précisée. À l'aide des données issues de l'analyse urbaine, des orientations et des objectifs, il est possible d'identifier les endroits où des interventions seront permises.

La méthode retenue pour ce faire consiste à superposer, par couches successives, les composantes à préserver pour faire ressortir les aires susceptibles d'accueillir des constructions.

On maintiendra donc libres de nouvelles constructions :

- Les propriétés publiques et grands parcs urbains ainsi que les cimetières, avec certaines nuances. Sont exclus :
  - les terrains en friche sur les cimetières, à la frange des milieux construits, qui sont susceptibles d'être consolidés;
  - les agrandissements sur les propriétés publiques, en lien avec les usages et constructions existantes.
- La quasi-totalité des boisés jugés de valeur exceptionnelle et la plus grande part des boisés d'intérêt;
- La falaise et une bande de dégagement pouvant varier de 50 à 100 mètres par rapport à la cime de la falaise;
- Les importantes marges de recul des bâtiments institutionnels par rapport au chemin Saint-Louis et leurs cours, incluant les allées d'accès, les aires d'agrément et les constructions accessoires, de façon à conserver le caractère monumental des bâtiments institutionnels et le paysage d'ambiance du chemin Saint-Louis;
- Les parterres traditionnellement associés à certains bâtiments institutionnels et anciennes villas, entre leur façade principale et la cime de la falaise;
- Les principaux corridors visuels vers la falaise et le fleuve depuis le chemin Saint-Louis.

Une fois ces espaces préservés et valorisés, on cherchera à consolider le développement à même les aires libres résiduelles dans le respect des milieux construits adjacents :

- Dans les secteurs lotis existants, permettre l'insertion de nouvelles constructions sur les terrains vacants ou à requalifier dans une perspective de densification douce, les insertions devant s'effectuer en harmonie avec le milieu construit;
- Sur les propriétés religieuses dédiées à l'enseignement et les propriétés gouvernementales (Cataraqui), permettre l'agrandissement des bâtiments afin de répondre aux besoins de croissance des établissements en place, dans le respect de la forme des constructions existantes;
- Sur les propriétés religieuses vouées à un changement de vocation, permettre le recyclage des bâtiments et l'utilisation des aires libres résiduelles pour des insertions respectant les règles d'implantation propres aux domaines;
- À la frange des propriétés religieuses, permettre l'utilisation des aires libres résiduelles pour compléter la trame et le développement des anciens faubourgs ou lotissements résidentiels attenants dans le respect de la forme des constructions existantes.

Rappelons que ces insertions devront s'effectuer conformément aux orientations et objectifs précédemment présentés.

***Carte 10** : Délimitation des aires protégées et constructibles*

3.3.2 Révision du cadre normatif

Afin de soutenir la mise en œuvre des orientations et objectifs, des ajustements devront être apportés au cadre réglementaire en place.

Relativement aux usages autorisés, la stratégie retenue consiste d'une part à reconnaître la vocation actuelle du secteur et, d'autre part, à permettre une diversification des activités, par l'ajout d'activités compatibles sur les sites voués à un changement prochain de vocation. La révision du cadre réglementaire visera donc à :

- Maintenir et confirmer les secteurs résidentiels existants, incluant les quatre anciens faubourgs; les ensembles résidentiels récents, de basse densité et de moyenne et haute densité;
- Consolider l'offre de services de proximité du secteur. Le rôle de l'avenue Maguire comme rue commerciale de quartier est confirmé. Les usages commerciaux, déjà présents à cet endroit, sont permis en bordure nord-ouest du chemin Saint-Louis à l'est de l'avenue Maguire;
- Reconnaître la vocation des établissements publics du secteur (enseignement, culture, lieux de culte, cimetières…) :
  - le noyau de services publics et communautaires du faubourg Saint-Michel : église, garderie, aréna, terrains sportifs, etc.;
  - le cimetière Mount Hermon et le cimetière St.Patrick's dans sa portion regroupant sépulcres et bâtiments de service;
  - le Séminaire des Pères Maristes et les collèges Saint-Jean-Berchmans et Jésus-Marie en lien avec l'enseignement;
  - le domaine Cataraqui en lien avec la culture, le patrimoine et l'enseignement (école hôtelière de la Capitale).
- Autoriser l'habitation et l'habitation collective dans les bâtiments existants et de nouveaux bâtiments d'échelle compatible avec les milieux attenants. Répondre à une clientèle familiale en prévoyant une part de logements de grande taille et l'introduction d'habitations de gabarit intermédiaire (maisons de ville, plex) près des anciens faubourgs;
- Permettre, dans une vision à long terme, une diversification des activités en autorisant sur certaines propriétés des usages non résidentiels compatibles avec le milieu riverain :
  - l'hôtellerie de villégiature sur les grands domaines à l'est de la côte de Sillery;
  - les usages publics liés à la culture, au culte, à l'éducation et à la santé sur l'ensemble des grands domaines religieux;
  - les usages de mausolée, de columbarium et autres usages complémentaires aux cimetières.

- Réaffirmer la vocation récréative des parcs existants et favoriser l'émergence de nouveaux espaces publics collectifs :
  - les parcs de voisinage et des parcs régionaux existants sont maintenus et consolidés;
  - les terrains destinés à accueillir la promenade linéaire de la falaise de Sillery se voient attribuer une vocation de parc;
  - les terrains au pied de la côte de Sillery sont voués à une valorisation en lien avec la vocation récréative de la Promenade Samuel-De Champlain. Une vocation publique est privilégiée, mais des services en relation avec la promenade pourraient s'y insérer. Des analyses plus poussées, réalisées en concertation avec la CCNQ, permettront de préciser les besoins.

En complément, le cadre normatif sera ajusté de manière à :

- Protéger les dégagements entre les bâtiments d'intérêt patrimonial et de nouvelles constructions;
- Protéger les dégagements entre une façade institutionnelle et le chemin Saint-Louis ainsi que les parterres dégagés entre une façade institutionnelle et la falaise par l'imposition de marges appropriées;
- Regrouper les aménagements distinctifs des domaines dans les principales cours protégées par un recul;
- Exiger l'aménagement de la majorité des nouvelles cases de stationnement en souterrain et les proscrire en façade;
- Maintenir le mieux possible les boisés de valeur exceptionnelle et d'intérêt par l'identification des aires boisées à préserver et la fixation d'un pourcentage minimal de conservation par aire;
- Assurer une intégration optimale des nouvelles constructions par la fixation de hauteurs maximales tenant compte des constructions existantes et des caractéristiques paysagères du site patrimonial de Sillery :
  - une hauteur de trois à quatre étages près des faubourgs et du chemin Saint-Louis;
  - une hauteur maximale correspondant à six étages, selon la propriété;
  - les hauteurs maximales actuelles sont maintenues dans les anciens faubourgs et les lotissements résidentiels plus récents; elles sont traduites en mètres et en étages.

3.3.3 Les mesures particulières pour la protection du couvert végétal

La Ville souhaite assurer une protection optimale des boisés présentant une valeur exceptionnelle et d'intérêt. À cet effet, le cadre normatif fixé par ce PPU limite les possibilités d'y construire par une combinaison de mesures qui seront transposées dans la réglementation d'urbanisme. En plus de cet encadrement normatif, des efforts particuliers devront être soutenus afin d'assurer la pérennité du couvert boisé du site patrimonial de Sillery.

En vertu de l'article 1220 du Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme R.V.Q.1400, un arbre situé «dans un site patrimonial classé, déclaré ou cité en vertu de la *Loi sur le patrimoine culturel*» ne peut être abattu sans l'obtention préalable d'un certificat d'autorisation et ce, peu importe où il se situe sur le site. Aussi, la Ville étudiera au mérite toute demande d'abattage, qu'elle soit située à l'extérieur ou à l'intérieur d'une zone de protection intégrale prévue au PPU.

Outre le contrôle et l'interdiction d'abattage, la Ville pourra encadrer étroitement tout projet de construction réalisé à proximité d'arbres existants afin d'assurer leur viabilité. Parmi les mesures pouvant être mises en place, elle pourrait exiger :

- le dépôt d'une étude d'impact des travaux sur les arbres compris autour d'une construction projetée et ce, dès les plans préliminaires complétés. Une telle étude devra identifier les aires touchées par les travaux et autres manœuvres sur le chantier, de même que la projection au sol des arbres conservés. Elle devra prévoir des mesures pour limiter l'impact des travaux sur les arbres;
- la supervision sur le chantier de l'application des mesures de mitigation par un expert en arboriculture;
- la plantation en alignement d'arbres à grand déploiement le long des voies publiques et des chemins d'accès privés, la plantation d'arbres de gros calibre d'espèces représentatives des forêts du secteur pour compenser la coupe d'arbres existants, d'un nombre à déterminer.

Les Services de la Ville concernés par ces mesures proposeront les outils nécessaires qui permettront à la Ville d'imposer le respect de ces exigences.

Rappelons que la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec détient des pouvoirs spécifiques lui permettant d'encadrer les interventions de façon à protéger les arbres et boisés d'intérêt.

3.3.4 Interventions inscrites dans une perspective de développement durable

La Ville souhaite que les futures interventions au sein du site patrimonial de Sillery s'inscrivent dans une perspective de développement durable. Pour juger de la durabilité d'une intervention, il convient de considérer, outre ses caractéristiques propres, sa localisation sur le territoire municipal et le milieu dans lequel il s'inscrit. Le site patrimonial de Sillery se situe au cœur du plateau Québec – Sainte-Foy, entre le Plateau centre de Sainte-Foy et le centre-ville – deux pôles majeurs de la région – et à mi-chemin entre deux importantes artères de la structure urbaine : le boulevard Laurier et le boulevard Champlain. Il bénéficie d'une variété de commerces et de services répartis le long du chemin Saint-Louis et de l'avenue Maguire. Déjà développé, le secteur compte quand même des sites qui peuvent encore être requalifiés ou consolidés.

Ces caractéristiques font foi de la localisation stratégique du site patrimonial en zone prioritaire de consolidation. De façon générale, toute insertion en son sein et tout effort de mise en valeur contribueront au développement durable du territoire à l'échelle municipale. Parallèlement, les qualités patrimoniales, formelles et paysagères du site patrimonial en font un milieu sensible que des interventions ne doivent pas altérer et justifient qu'on l'assujettisse à des exigences additionnelles.

La Ville entend ainsi encourager la réalisation d'interventions exemplaires, tant en matière d'aménagement que de développement, permettant d'en limiter l'impact sur l'environnement et de favoriser des habitudes de vie durables. Cela peut se traduire de différentes façons et autant à l'échelle du voisinage, de l'îlot et de la parcelle que des bâtiments. Par exemple, on cherchera à réutiliser en priorité les bâtiments existants, à minimiser la perturbation des sites, à maximiser la protection du couvert végétal, à offrir des logements répondant aux besoins de différentes clientèles et à soutenir les déplacements actifs et collectifs.

De même, on favorisera, entre autres, l'innovation dans la conception de bâtiments, la récupération des eaux de pluie et une efficacité énergétique optimale des constructions.

4. La mise en œuvre de la vision et des orientations d'aménagement

Comme les précédents chapitres en font état, plusieurs sites compris au sein du site patrimonial de Sillery sont susceptibles de faire l'objet d'interventions. D'une part, certaines propriétés sont appelées à changer de vocation à court ou moyen terme et des projets de recyclage ou de redéveloppement seront alors envisagés. De même, certains terrains vacants offrent aussi des opportunités d'intervention. D'autre part, des opérations de mise en valeur ou de requalification du milieu urbain sont envisagées dans le secteur.

Dans un cas comme dans l'autre, il importe pour la Ville de préciser la nature et l'ampleur du développement qu'elle entend autoriser ou les possibilités d'aménagement qu'elle entrevoit dans le respect des orientations et de la stratégie d'intervention qu'elle a établie. C'est l'objet du présent chapitre qui présente successivement :

- les affectations détaillées du sol et les règles d'urbanisme applicables à chacune des affectations, ces règles découlant de l'application des orientations et des objectifs préalablement déterminés (4.1);
- les objectifs spécifiques, les caractéristiques à maintenir, les règles d'interventions préconisées et le potentiel de développement pour chaque grand domaine susceptible de faire l'objet d'une conversion ou autres interventions (4.2).

Pour chaque propriété, des plans-images et des esquisses sont présentés pour illustrer une possibilité d'aménagement susceptible d'y être réalisée. Il importe de préciser que ces règles d'interventions et ces représentations sectorielles s'inscrivent à l'intérieur d'une stratégie d'intervention globale, à l'échelle du site patrimonial de Sillery : elles n'ont pas été élaborées individuellement et ne doivent pas être considérées de telle façon.

Un plan synthèse du projet d'aménagement est présenté à la suite des fiches sectorielles.

En cas d'incompatibilité entre les principes véhiculés au chapitre relatif à la vision et aux grandes orientations et les dispositions du présent chapitre, ces dernières prévalent et sont réputées constituer le choix normatif du conseil municipal pour mettre en œuvre la vision du PPU. Les normes contenues au présent chapitre constituent la mise en œuvre des principes directeurs du PPU selon le degré d'incidence jugé souhaitable par les autorités de la ville.

4.1 Les affectations détaillées du sol et les règles d'urbanisme

4.1.1 Les aires d'affectation

Au PDAD, le territoire du PPU est réparti entre les grandes aires d'affectation suivantes : « Résidentielle – urbain », « Publique, institutionnelle et communautaire - à vocation locale », « Public, institutionnel et communautaire - à vocation régionale », « Mixte » et « Parc et espace vert ». Ces grandes aires d'affectation laissant une certaine latitude quant aux usages et normes autorisés. Il est donc nécessaire d'établir une affectation du sol plus détaillée pour établir clairement les règles applicables. Ce redécoupage et l'établissement de normes plus précises entraîneront une modification à la réglementation d'urbanisme afin de la rendre conforme aux orientations du PPU après l'entrée en vigueur de ce dernier.

Un plan des affectations détaillées du sol illustrées à la carte 11 permet de soutenir cette stratégie d'aménagement et de développement pour le site patrimonial de Sillery. Quatre grandes affectations sont prévues :

- habitation;
- mixte;
- public, institutionnel et communautaire;
- parc et espace vert.

Ces aires sont redécoupées en fonction de leur localisation au sein du site patrimonial, des formes construites privilégiées et des usages précis dont l'exercice est souhaité à un endroit plutôt qu'à un autre. Ce niveau de détails additionnel permettra notamment d'assurer une intégration adéquate des nouvelles fonctions et formes construites au milieu d'insertion, en tenant compte du tissu bâti existant.

- Les aires d'affectation résidentielle « R » confirment les usages résidentiels existants et démontrent une ouverture à l'ajout de nouveaux secteurs résidentiels. D'autres fonctions compatibles peuvent dans certains cas être autorisées, mais l'habitation demeure prédominante. Ces aires peuvent prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - maintenir les logements existants et consolider la présence résidentielle dans le respect des typologies existantes;
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment ou sur un site, l'endroit précis où sont souhaités ces usages et constructions;
  - identifier les types de bâtiments autorisés et le nombre minimal/maximal de logements autorisés par bâtiment.

  Les catégories d'aires d'affectation résidentielles identifiées sont les suivantes :
  - R_F : Résidentielle – sur ancien faubourg
  - R_Lb : Résidentielle – lotissement récent de basse densité
  - R_D : Résidentielle – sur ancien domaine
  - R_Lh : Résidentielle – lotissement récent de haute densité

- Les aires d'affectation mixte « M » reconnaissent et favorisent le renforcement de la mixité des fonctions dans certaines portions du territoire du PPU. Autorisant une variété d'usages compatibles, elles peuvent prévoir des dispositions normatives aux fins suivantes :
  - localiser à l'intérieur d'un bâtiment, l'endroit précis où sont souhaités ces usages;
  - permettre certains usages à certaines conditions;
  - prévoir une superficie maximale autorisée par établissement et par bâtiment pour certains types d'usages;
  - permettre ou exclure certains usages de façon spécifique;
  - préciser certaines dispositions particulières.

  Les catégories d'aires d'affectation mixtes identifiées sont les suivantes :
  - M_M : Mixte en lien avec l'avenue Maguire;
  - M_SL : Mixte en lien avec la frange du chemin Saint-Louis;
  - M_SM : Mixte en lien avec le faubourg Saint-Michel;
  - M_FB : Mixte en lien avec le faubourg de Bergerville.

- Les aires d'affectation publiques, institutionnelles et culturelles « PIC » confirment la vocation publique dominante de certains sites et établissements, comme des établissements d'enseignement, des cimetières, des lieux de culte, des lieux culturels ou communautaires et autres. Ces affectations permettent des usages complémentaires aux fonctions publiques et peuvent, à certaines conditions, permettre d'autres usages compatibles (ex. : habitation, services).

- Les aires d'affectation parcs et espaces verts « PEV » confirment la vocation des parcs existants et soutiennent l'émergence de parcs en devenir. Elles peuvent viser des parcs à portée locale ou régionale. Ces derniers sont le principal usage autorisé, mais des usages et aménagements complémentaires peuvent leur être associés (stationnements, services, etc.). D'autres espaces verts de plus petite taille peuvent être compris dans les aires résidentielles ou mixtes.

Carte 11 : Plan des affectations détaillées du sol

4.1.2 Les règles d'urbanisme applicables aux aires d'affectation détaillées

Les règles d'urbanisme énoncées au présent chapitre devront obligatoirement être transposées au règlement d'urbanisme de l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge (R.C.A.3V.Q.4). C'est non seulement le cas des usages, mais aussi d'autres normes exclusivement prescrites qui devront elles aussi être transposées dans les grilles de spécifications du règlement d'urbanisme.

Ces normes visent les aspects suivants :

- les groupes d'usages autorisés;
- les usages associés, conditionnels, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus;
- les marges de recul à l'axe, de la falaise ou d'autres normes d'implantation;
- le pourcentage de grands logements, le pourcentage d'occupation du sol (POS) et les aires vertes;
- la gestion des droits acquis.

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées au plan des affectations détaillées sont identifiées dans le tableau 1 de la présente section ainsi que sur les plans qui l'accompagnent.

Les hauteurs maximales prescrites

Les hauteurs maximales en mètres, prescrites pour les différentes portions du territoire du PPU sont présentées sous forme de plan, à la carte 12. De même, le tableau 1 identifie, pour certaines aires, des hauteurs minimales ou maximales en étages, ainsi que certaines règles relatives à la mesure de la hauteur.

Carte 12 : Plan des hauteurs maximales

La protection des boisés

De même, la carte 13 identifie les aires boisées visées par des règles particulières de conservation spécifiées au tableau 1. L'identification de ces aires vise une conservation optimale de zones boisées présentant une valeur exceptionnelle ou d'intérêt.

Carte 13 : Plan des boisés visés par des mesures de protection particulières

Règles d'interprétation

Les règles d'interprétation suivantes s'appliquent aux dispositions du tableau 1 :

- les groupes d'usages prescrits ainsi que les usages associés, conditionnels ou spécifiquement autorisés ou exclus, doivent être identifiés à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme et sont les seuls autorisés dans les aires d'affectation visées;
- lorsqu'indiquée, la localisation des usages à l'intérieur d'un bâtiment (ex. : rez-de-chaussée, étage) est la seule localisation possible; si aucune localisation n'est précisée, l'usage est permis à tous les niveaux du bâtiment;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives à une marge de recul avant, à l'axe, de la limite supérieure de la falaise doivent être inscrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme ou au plan de zonage;
- lorsqu'indiquées, les normes relatives au pourcentage d'aire boisée à préserver, à l'aire verte, à la hauteur des bâtiments, au pourcentage de grands logements ou à la superficie maximale d'un usage, à l'intérieur d'un bâtiment ou pour un même établissement, doivent être celles prescrites à la grille des spécifications du règlement d'urbanisme.

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_F_1	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 2 logements R1	--	Marge avant : 0 m Marge arrière : 6 m 5 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PIC_1	Public, institutionnel et communautaire	P1 R1	--	--	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_2	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 2,5 m 10 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_3	Résidentielle	H1 : - Isolé : 2 à 12 logements, - Jumelé : 1 à 3 logements - En rangée : 1 logement, maximum de 8 unités / rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 10 m 5 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_4	Résidentielle	H1 : logement - Isolé : 1 à 3 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - En rangée : 1 à 2 logement, maximum de 6 bâtiments/rangée R1 : parc	--	Marge avant : 5 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m 5 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_5	Résidentielle	H1 : - Isolé : 2 à 12 logements - Jumelé : 1 à 3 logements - En rangée : 1 logement, maximum de 6 unités / rangée R1	--	Marge avant : 5 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m 5 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PEV_1	Parc et espace vert	R1 R2 C3 : 500 m^2 par établissement	Est spécifiquement autorisé : A) un stationnement public	Marge avant : 8 m	--	--	--
PEV_2	Parc et espace vert	R1 R2 C2 : 500 m^2 par établissement C3 : 500 m^2 par établissement C20 : 500 m^2 par établissement P1	Est spécifiquement autorisé : A) un stationnement public	Marge avant : 8 m	--	Note 3 – Arbres en milieu urbain	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_LB_1	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 logement R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 40 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_LB_2	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 logement R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PIC_2	Public, institutionnel et communautaire	P1 P3 R1	Est spécifiquement autorisé : B) Un couvent Est autorisé comme usage conditionnel : R) Un usage du groupe H1 ou H2	Marge avant : 32 m Marge latérale : 8 m Marge arrière : 12 m 40 % d'aires vertes Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 60 m	--	Note 2 – conservation du boisé à 90 % Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_D_1	Résidentielle	H1 H2 P1 P6 R1	Est spécifiquement exclu : - un centre d'hébergement de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Recul axe du chemin Saint-Louis : 60 m Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 80m 30 % d'aires vertes	Note 6 : «Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur»	Note 3 – Arbres en milieu urbain Note 4 – % grands logements Note 9 – Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 80 % Note 11– Stationnement intérieur – 10 %	--
R_D_2	Résidentielle	H1 : isolé, maximum 84 unités R1	--	Recul axe du chemin Saint-Louis : 95 m Marge latérale : 8 m Marge arrière : 12 m Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 50 m 40 % d'aires vertes	--	Note 2 – conservation du boisé à 100 % Note 3 – Arbres en milieu urbain Note 10 – Stationnement souterrain – 90 %	--
PIC_3	Public, institutionnel et communautaire	P1 P3 P5 P6 C3 C10 : 10 chambres maximum R1	Est spécifiquement autorisé : J) Un restaurant associé à un usage public H) Un bar associé à un restaurant Sont spécifiquement exclus : - Un centre local de services communautaires - Un centre d'hébergement de longue durée accueillant plus de 65 personnes	Recul axe chemin Saint-Louis : 50 m 40 % d'aires vertes Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 50 m Note 8 : « Agrandissement autorisé d'un bâtiment implanté sur un lot qui n'est pas contigu à une rue publique »	--	Note 2 – conservation du boisé à 90 % Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
PEV_3	Parc et espace vert	C2 : 500 m^2 par établissement C3 : 500 m^2 par établissement C20 : 500 m^2 par établissement C34 P1 R1 R2	Sont spécifiquement autorisés : A) un stationnement public D) un spa, service de massothérapie ou de soin esthétique H) un bar associé à un restaurant I) un bar sur café-terrasse associé à un restaurant L) une marina M) un parc nautique N) un établissement de vente, location ou réparation de bateaux	Marge avant : 8 m	--	--	--
PEV_4	Parc et espace vert	R4	--	--	--	--	--
R_D_3	Résidentielle	H1 : isolé, maximum 160 logements H2 : isolé, maximum 165 unités R1	--	Recul axe du chemin Saint-Louis : 50 m Marge latérale : 20 m 40 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble	Maximum 6 étages	Note 2 – conservation du boisé à 100 % Note 3 – Arbres en milieu urbain	--
R_LB_3	Résidentielle	H1 : Isolé : 1 logement R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m 30 % d'aires vertes	--	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PIC_4	Public, institutionnel et communautaire	C1 P1 P3 R1	Est spécifiquement exclu : - Un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5 000 mètres carrés	Marge avant : 6 m Marge latérale : 1;5 m; combinées 5,5 m Marge arrière : 15 m 10 % aire verte	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain Note 9 – Stationnement prohibé en façade	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_LB_4	Résidentielle	H1 : Isolé : 1 logement R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 – Arbres en milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PEV_5	Parc et espace vert	R1	Est spécifiquement autorisé : O) Un jardin communautaire	- -	- -		--
R_D_4	Résidentielle	H1 H2 R1	--	Recul axe chemin St-Louis : 180 m. 40 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 100 m.	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur » Malgré la hauteur maximale permise, 5% de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre une hauteur de 23 mètres.	Note 2 – Conservation du boisé 90 % Note 3 – Arbres en milieu urbain Note 4 – % grands logements Note 10 – Stationnement souterrain – 80 % Note 11– Stationnement intérieur – 10 %	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
PIC_5	Public, institutionnel et communautaire	P1 P2 P3 R1 R2	Est spécifiquement autorisé : B) Un couvent Est autorisé comme usage conditionnel R) Un usage du groupe H1 ou H2	Marge de l'axe chemin St-Louis : 150 m 40 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 150 m.	--	Note 2 – conservation du boisé 100 % Note 3 – Arbres en milieu urbain	--
R_D_5	Résidentielle	H1 H2 R1	--	20 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 50 m	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur » Malgré la hauteur maximale permise, un total de 12 % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre une hauteur de 23 mètres.	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 4 – % grands logements Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 80 % Note 11– Stationnement intérieur – 10 %	--
M_SM_1	Mixte	H1 : - Isolé et jumelé : 1 à 4 logements - Rangée : 1 à 3 logements, maximum de 4 logements par rangée H2 : maximum 10 unités C3 P3 R1 R2	Est spécifiquement autorisé : K) Un restaurant associé à un lieu de rassemblement <u>Est spécifiquement exclu :</u> . un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5 000 mètres carrés	Marge avant : 3 m Marge latérale : 2,1 m Marge arrière : 6 m Note 5 – Projet d'ensemble 20 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_6	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 6 logements - Jumelé : 1 à 3 logements R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 2,5 m 20 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_7	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 logement R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m 10 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_8	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 2,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 2,5 m 10 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PIC_6	Public, institutionnel et communautaire	P2 R1	--	--	--	Note 3 - Arbres milieu urbain	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_M_1	Mixte	H1 : →localisation 2, 2+ - Isolé : minimum 10 logements C1, maximum 1100 m2 par bâtiment C2 C3 C30 P1 P3 P5 P8 R1 I2	--	Marge avant : 3 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 6 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 50 % Type de stationnement : Urbain dense	Note 1 – Implantation dérogatoire
M_M_2	Mixte	H1 : →localisation 2, 2+ - Isolé : 2 à 4 logements - Jumelé : 1 à 4 logements C1 C2 C3 C20 C21, 300 m2 maximum / bâtiment, → Localisation S, R C31 P1 P3 P5 I2 R1	Est spécifiquement autorisé : H) Un bar associé à un restaurant est autorisé comme usage associé <u>Usage contingenté :</u> P) un seul poste d'essence est autorisé dans l'aire Q) deux débits d'alcool maximum sont autorisés dans l'aire	Marge avant : 3 m Marge latérale : 0 m Marge arrière : 6 m	Minimum 2 étages Maximum 4 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 50 % Type de stationnement : Urbain dense	Note 1 – Implantation dérogatoire
M_M_3	Mixte	H1 : . Isolé : 2 à 4 logements . Jumelé : 1 à 2 logements . Rangée : 1 logement, maximum de 3 logements par rangée C1 : maximum 500 m^2 par bâtiment P2 P5 : maximum 500 m^2 par bâtiment R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PEV_6	Parc et espace vert	R1	--	--	--	Note 3 - Arbres milieu urbain	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
PIC_7	Public, institutionnel et communautaire	P2 R1	Est spécifiquement autorisé : C) Un cimetière	--	--	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
PIC_8	Public, institutionnel et communautaire	P2 P3 C1 : maximum 200m2 R1	Est spécifiquement autorisé : F) un lieu de rassemblement aux fins de pratiquer une activité en matière de culture, divertissement, loisirs ou communautaire d'un maximum de 500 m2 Est autorisé comme usage conditionnel : R) Un usage du groupe H1 ou H2 Est spécifiquement exclu : – un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5000 mètres carrés	Marge à l'axe du chemin Saint-Louis : 15 m Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 6 m 30 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	Note 1 – Implantation dérogatoire
M_FB_1	Mixte	H1 : →localisation 2, 2+ - Isolé : 2 à 6 logements C2 : maximum 500 m2 P5 R1	--	Marge avant : 3 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 2 m	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	Note 1 – Implantation dérogatoire
M_FB_2	Mixte	H1 : Isolé : 2 à 18 logements C1 : maximum 500 m2 C2 : maximum 500 m2 C20 P5 R1	--	Marge avant : 1 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 2 m 10 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_9	Résidentielle	H1 : - Isolé : 4 à 6 logements - Jumelé : 2 à 3 logements - Rangée : 2 à 3 logements, maximum 4 par rangée R1	--	Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_10	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 4 logements - Jumelé : 1 à 2 logements R1	--	Marge avant : 0 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 2 m 10 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_11	Résidentielle	H1 : - Isolé : 2 à 20 logements - Jumelé : 1 à 3 logements R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 4 m 30 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_F_12	Résidentielle	H1 : Isolé : 4 à 12 logements - Jumelé : 2 à 6 logements - Rangée : 2 à 3 logement, maximum 4 par rangée R1	--	Marge avant : 1 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 2,5 m 5 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_F_13	Résidentielle	H1 : - Isolé : 1 à 2 logements - Jumelé : 1 logement R1	--	Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6 m 20 % d'aires vertes	Malgré la norme prévue à la carte 12, la hauteur maximale est de 9 mètres Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
M_SL_1	Mixte	H1 : - Isolé : 1 à 4 logements - Jumelé : 1 à 3 logements C1 : maximum 500 m2, localisation R C2 : maximum 500 m2, localisation R R1	--	Marge avant : 1 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 4 m 10 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_Lh_1	Résidentielle	H1 H2 R1	--	Marge avant : 8 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 12 m 20 % d'aires vertes	Maximum 4 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_D_6	Résidentielle	H1 H2 P1 P6 R1	Sont spécifiquement autorisés : B) Un couvent D) un spa, service de massothérapie ou de soin esthétique E) un centre de villégiature ou une auberge Est spécifiquement exclu : - un centre d'hébergement de longue durée accueillant plus de 65 personnes	40 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 100 m	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur »	Note 2 – conservation du boisé 90 % Note 4 – % grands logements Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 80 % Note 11– Stationnement intérieur – 10 %	--
PEV_7	Parc et espace vert	R1	--	--	--	--	--
R_D_7	Résidentielle	H1 H2 P1 P6 R1	Est spécifiquement autorisé : B) Un couvent Est spécifiquement exclu : - un centre d'hébergement de longue durée accueillant plus de 65 personnes	40 % d'aires vertes Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 70 m	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur »	Note 2 – conservation du boisé à 100 % Note 4 – % grands logements	--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
R_D_8	Résidentielle	H1 H2 R1	--	Marge avant : 8 m Marge latérale: 5 m Marge arrière 12 m Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 70 m 20 % d'aires vertes	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur »	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 90 %	--
R_Lh_2	Résidentielle	H1 H2 R1	--	Marge avant : 8 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 12 m 20 % d'aires vertes	Maximum 4 étages	Note 2 – conservation du boisé 80 % Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_D_9	Résidentielle	H1 H2 P1 P2 R1	Est spécifiquement autorisé : F) un lieu de rassemblement aux fins de pratiquer une activité en matière de culture, divertissement, loisirs ou communautaire	Marge avant : 6 m 20 % d'aires vertes	Maximum 5 étages	Note 2 – conservation du boisé 80 % Note 3 - Arbres milieu urbain Note 10 – Stationnement souterrain – 90 %	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_Lh_3	Résidentielle	H1 C1, maximum 300 m2/ établissement et bâtiment R1	--	Marge avant : 8 m Marge latérale : 5 m Marge arrière : 12 m Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 50 m 20 % d'aires vertes	Maximum 10 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
R_Lh_4	Résidentielle	H1 R1	--	Marge avant : 5 m Marge latérale : 10 m Marge arrière : 5 m 30 % d'aires vertes Note 5 – Projet d'ensemble Note 7 – Dégagement de la cime de la falaise de 65 m	Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur »	Note 2 – conservation du boisé 80 % Note 3 - Arbres milieu urbain Note 10 – Stationnement souterrain – 80 % Note 11– Stationnement intérieur – 10 %	--
PIC_9	Public, institutionnel et communautaire	P6 P7 R1	--	Marge avant : 30 m Marge latérale : 8 m Marge arrière : 12 m 10 % d'aires vertes	Maximum 5 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
M_SL_2	Mixte	H1 : localisation 2, 2+ - Isolé : maximum 20 logements C1 : maximum 500 m2 C2 C20 R1	Sont spécifiquement autorisés : H) Un bar associé à un restaurant I) Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant	Marge avant : 1 m Marge latérale : 0 / combinée 3 m Marge arrière : 4 m 10 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade Type de stationnement : urbain dense	Note 1 – Implantation dérogatoire

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_SL_3	Mixte	H1 H2 C2 : maximum 500 m2, localisation R seulement R1	--	Recul axe du chemin Saint-Louis : 35 m Marge latérale : 8 m Marge arrière : 12 m 30 % d'aires vertes	Maximum 4 étages	Note 2 – conservation du boisé 90 % Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade Note 10 – Stationnement souterrain – 90 %	--
PIC_10	Public, institutionnel et communautaire	P2 R1	Est spécifiquement autorisé : C) Un cimetière	--	Maximum 2 étages	Note 2 – conservation du boisé 100 % Note 3 - Arbres milieu urbain	--
PEV_8	Parc et espace vert	R1	--	--	--	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
M_SL_4	Mixte	H1 : Isolé : 1 à 3 logements C1 : maximum 500 m^2 P1 P3 P5 R1	Est spécifiquement exclu : – un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5 000 m^2	Marge avant : 8 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
PIC_11	Public, institutionnel et communautaire	C1 : maximum 500 m^2 P1 P3 P5 R1	Est spécifiquement exclu : – un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5 000 m^2	Marge avant : 8 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
R_Lb_5	Résidentielle	H1 : 1 logement isolé R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	--
PEV_9	Parc et espace vert	C3 C20 : maximum 200 m^2 P1 P3 R1 R2	--	--	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	--
PEV_10	Parc et espace vert	R1 R2		20 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
PEV_11	Parc et espace vert	R1		- -	- -		--
PEV_12	Parc et espace vert	R1		- -	- -		--

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aires d'affectation							
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits** **Localisation exigée de ces usages**	**Usage associé, conditionnel ou spécifiquement autorisé** **Usages spécifiquement exclus**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur minimale ou maximale en étages ou disposition particulière relative à la hauteur** **(hauteur maximale prescrite en mètres : voir carte 12)**	**Normes particulières**	**Gestion des droits acquis exigée**
M_SL_5	Mixte	C1 C2 400 m^2 / bâtiment C20 400 m^2 / bâtiment P3 P5 R1	Est spécifiquement exclu : – un établissement d'enseignement secondaire de plus de 5 000 mètres carrés	Marge avant : 15 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 12 m 10 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain Note 9 - Stationnement prohibé en façade	--
R_Lb_6	Résidentielle	H1 : 1 logement isolé R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 8 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 40 % d'aires vertes	Maximum 3 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire
R_Lb_7	Résidentielle	H1 : 1 logement isolé R1	Est spécifiquement autorisé : G) Un logement supplémentaire associé à un logement	Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m 30 % d'aires vertes	Maximum 2 étages	Note 3 - Arbres milieu urbain	Note 1 – Implantation dérogatoire

4.1.3 Légende des abréviations du Tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 : logement
H2 : habitation avec services communautaires
C 1 : services administratifs
C 2 : vente au détail et services
C 3 : lieu de rassemblement
C20 : restaurant
C21 : débit d'alcool
C31 : poste d'essence
C34 : vente ou location d'autres véhicules
P1 : équipement culturel et patrimonial
P2 : équipement religieux
P3 : établissement d'éducation et de formation
P5 : établissement de santé sans hébergement
P6 : établissement de santé avec hébergement
P7 : établissement majeur de santé
P8 : équipement de sécurité publique
R1 : parc
R2 : équipement extérieur de proximité
R3 : équipement récréatif extérieur régional

Localisation des usages

R : l'usage est autorisé: 1) au rez-de-chaussée 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur;

2 : l'usage est autorisé au 2e étage;

2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2e étage.

Usage ou usage associé spécifiquement autorisé :

A) Un stationnement public
B) Un couvent
C) Un cimetière
D) Un spa, un service de massothérapie ou un service de soin esthétique
E) Un centre de villégiature ou une auberge
F) Un lieu de rassemblement aux fins de pratiquer une activité en matière de culture, divertissement, loisirs ou communautaire
G) Un logement supplémentaire associé à un logement
H) Un bar associé à un restaurant
I) Un bar sur café-terrasse associé à un restaurant
J) Un restaurant associé à un usage de la classe publique
K) Un restaurant associé à un lieu de rassemblement
L) Une marina
M) Un parc nautique
N) Un établissement de vente, location ou réparation de bateaux
O) Un jardin communautaire

Usage contingenté

P) Un poste d'essence
Q) Un débit d'alcool

Usage conditionnel autorisé

R) Un usage du groupe H1 logement ou H2 habitation avec services communautaires comme usage conditionnel, évalué selon les critères suivants :

1° l'usage du groupe H1 logement et H2 habitation avec services communautaires est exercé à l'intérieur d'un bâtiment érigé sur le lot visé situé dans la zone avant la date d'entrée en vigueur du PPU. Un agrandissement rendu nécessaire par la mise aux normes du bâtiment en vertu du Code national du bâtiment est toutefois autorisé;

2° la qualité de l'intégration de l'usage conditionnel avec le lot sur lequel le bâtiment visé est implanté est assurée;

3° l'usage conditionnel n'a pas pour effet d'accroître le nombre de cases de stationnement offertes en surface;

4° l'usage conditionnel permet d'accroître et de préserver la qualité du bâtiment dans lequel il doit être exercé.

Droits acquis :

Note 1 : « Réparation ou reconstruction autorisée malgré l'implantation dérogatoire»

Un bâtiment principal dérogatoire protégé qui est détruit, devenu dangereux ou qui a perdu au moins 50 % de sa valeur suite à une cause hors du contrôle du propriétaire, est reconstruit ou réparé dans sa même forme et à son même emplacement ou à un emplacement conforme aux dispositions de la réglementation en vigueur.

Ceci ne s'applique plus si la reconstruction ou la réparation visée n'est pas débutée dans les 12 mois qui suivent la destruction, le moment où ce bâtiment principal est devenu dangereux ou la perte d'au moins 50 % de sa valeur.

Dispositions particulières

Note 2 : « Protection d'un pourcentage de la superficie boisée identifiée »

La superficie d'un boisé identifié sur la carte 13, doit être conservée à (inscrire ici le pourcentage) %.

Malgré ce qui précède, un arbre compris dans la superficie boisée qui doit être conservé peut toutefois être abattu dans les cas suivants :

1° l'arbre est mort, dangereux ou il est un arbre dépérissant;

2° l'arbre est infecté par un insecte ou par une maladie et l'abattage est la seule pratique pour éviter la transmission du problème aux arbres sains du voisinage;

3° l'arbre constitue un obstacle à la construction, l'opération ou l'entretien d'un réseau d'infrastructures ou d'utilités publiques;

4° l'arbre représente une nuisance pour la croissance et le bien-être d'arbres voisins.

Un arbre abattu en vertu du 2e alinéa doit être remplacé dans un délai de un an suivant son abattage par un arbre qui a, à la plantation, un tronc d'un diamètre minimal de 0,05 m, mesuré à 1,3 m au-dessus du sol.

Note 3: « Protection des arbres en milieu urbain »

Au moins un arbre par tranche de 100 mètres carrés doit être maintenu dans une cour latérale ou arrière. L'abattage d'un arbre dans une telle cour est permis sous réserve du respect de cette exigence minimale.

Note 4 : « Pourcentage de grands logements »

Un minimum de 10 % des logements comprennent au moins trois chambres et ont une superficie de plancher minimale de 105 mètres carrés.

Note 5 : « Implantation sous forme de projet d'ensemble »

Plusieurs bâtiments principaux peuvent être implantés sur un même lot avec un usage commun d'une aire de stationnement, de bâtiments accessoires, de services ou d'équipements et tous les usages autorisés dans la zone peuvent être exercés.

Note 6 : « Mesure de la hauteur maximale du bâtiment pour chaque mur »

La hauteur maximale d'un bâtiment est mesurée le long de chaque mur extérieur d'un bâtiment à l'intérieur d'une distance de 3 m de ce mur, selon des relevés qui tiennent compte de toute autre dénivellation que celles qui donnent accès aux portes d'entrée du bâtiment pour les véhicules et les piétons.

Note 7 : « Dégagement de la cime de la falaise »

Un bâtiment principal ou un stationnement est implanté à une distance minimale de (inscrire ici le nombre de mètres) mètres de la cime de la falaise correspondant à la ligne de crête d'un talus d'une forte pente illustrée au plan de zonage;

Note 8 : « Agrandissement autorisé d'un bâtiment implanté sur un lot qui n'est pas contigu à une rue publique »

Un bâtiment principal dérogatoire protégé implanté sur un lot qui n'est pas contigu à une rue publique ou à une rue en cours de réalisation peut être agrandi, sous réserve du respect des normes suivantes :

1° l'agrandissement est conforme;

2° un espace de 4 m entre le bâtiment principal et une ligne de lot est laissé libre lorsque le bâtiment principal dérogatoire protégé est implanté sur un lot qui n'est pas contigu à une rue.

Note 9 °« Stationnement prohibé en façade »

L'aménagement d'une aire de stationnement devant une façade principale d'un bâtiment principal est prohibé. Une allée de courtoisie ne fait pas partie d'une aire de stationnement.

Note 10° « Pourcentage minimal de stationnement souterrain »

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterrain doit être de (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 11° « Pourcentage minimal de stationnement intérieur »

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être intérieur doit être de (inscrire ici le pourcentage) %.

4.2 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et au paysage urbain

4.2.1 Des mécanismes d'encadrement à mettre à profit

En 2006, la Ville de Québec et le ministère de la Culture et des Communications commandaient la production du guide d'intervention « C*onserver et mettre en valeur le Vieux-Sillery »*. Réalisé dans le cadre de l'Entente de développement culturel liant la Ville et le Ministère, ce guide trace un portrait des enjeux liés au territoire couvert dont :

- La possibilité de faire place à l'architecture contemporaine, à condition que ses qualités de conception et d'implantation permettent d'améliorer le paysage urbain et que ses qualités fonctionnelles améliorent les conditions de vie;
- L'amélioration de l'accès public au fleuve et à la falaise par la création de liens depuis les chemins du Foulon et Saint-Louis, l'intégration d'usages récréatifs sur la rive et au sommet de l'escarpement et la conservation des panoramas et vues cadrés sur le fleuve et sur la falaise;
- La problématique d'intégration de nouvelles constructions, liée à l'échelle, à l'implantation et au réseau viaire;
- La reconversion des grandes propriétés dans le respect des aménagements paysagers qui les entourent et qui sont des composantes particulièrement vulnérables lors d'un changement d'usage;
- La revalorisation du bâti résidentiel des anciens faubourgs de Bergerville, Nolansville, Saint-Michel et du Foulon, dont le caractère historique a souvent été effacé par l'accumulation de modifications ponctuelles;
- La qualité de vie dans les secteurs résidentiels, par un maintien de la qualité de l'environnement et de la cohérence visuelle du bâti. Ceci implique de préserver le couvert végétal, de contrôler le gabarit des constructions lors de projets de reconstruction ou d'agrandissement et de limiter la hauteur des nouveaux édifices sur les grandes propriétés voisines.

Ce guide indique, sous forme de principes et de critères, comment intervenir sur différentes composantes du paysage urbain, incluant les perspectives visuelles, les espaces publics, les bâtiments résidentiels et institutionnels. Une importance est accordée aux caractéristiques identitaires du site patrimonial de Sillery, comme sa topographie, son réseau de voies hérité du Régime français, ses modes d'occupation du sol traditionnels, ses boisés et jardins institutionnels, ainsi que la relation avec la falaise et le fleuve. Il propose également des critères relatifs aux composantes architecturales, comme le revêtement des murs et des toitures, les portes et fenêtres, les saillies et ornements et les enseignes.

Il constitue un important outil de référence utilisé par le Conseil du patrimoine du Québec et la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec pour orienter leur prise de décision. Proposant un code de pratique pour la conception et l'application de la réglementation municipale, il s'ajoute aux outils développés au cours des dernières années – dont le Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec – pour mieux encadrer les interventions physiques au sein du site patrimonial de Sillery (restaurations, rénovations, constructions, mise en valeur du paysage, etc.). Il peut également être utilisé comme référence par des propriétaires, promoteurs ou professionnels de l'aménagement qui conçoivent un projet de construction, de rénovation ou de restauration dans les limites du site patrimonial.

Le PPU réaffirme le rôle de premier plan du guide « *Conserver et mettre en valeur le Vieux-Sillery* » et des commissions ci-mentionnées dans l'encadrement de la qualité des interventions au sein du site patrimonial de Sillery. Rappelons que la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural et de la symétrie des constructions.

La stratégie de consolidation, de mise en valeur et de conservation mise de l'avant par le PPU du site patrimonial de Sillery et ses environs se traduit par des orientations et des objectifs d'aménagement et de développement qui doivent être pris en considération. Le PPU aborde aussi plus en détail les interventions souhaitables pour chacune des propriétés susceptibles d'être requalifiées et prévoit des principes d'intervention spécifiques qui devront guider les interventions futures.

4.2.2 Territoire d'application de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ)

La carte 14 illustre le territoire d'application de la CUCQ. Le territoire visé se compose de six différents types de milieux aux enjeux qui leur sont propres :

1. Les secteurs résidentiels suburbains;
2. Les anciens faubourgs ouvriers;
3. Les grands domaines;
4. La frange nord du chemin Saint-Louis;
5. L'avenue Maguire;
6. Le littoral Champlain.

Le site patrimonial de Sillery et les anciens faubourgs de Bergerville et Nolansville sont déjà soumis à l'encadrement de la CUCQ. Cependant, il serait pertinent de revoir le Règlement R.V.Q.1324 de façon à élargir le territoire sous la juridiction de la CUCQ et ainsi couvrir l'ensemble des milieux identifiés à la carte 14.

Carte 14 : Territoire d'application de la CUCQ et types de milieux

4.2.3 Des principes additionnels à considérer

Le PPU contient différentes recommandations relativement à l'implantation, à la volumétrie, à l''architecture et l'intégration des nouvelles constructions au paysage urbain. Il serait opportun de réviser le règlement R.V.Q.1324 sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec afin d'en soutenir la mise en œuvre. Cet exercice de révision pourra s'inspirer, entre autres, des éléments suivants du PPU :

- les orientations et les objectifs d'aménagement et de développement identifiés à la section 3.2;
- les critères particuliers d'encadrement architectural présentés dans la section 4.2;
- les règles d'intervention spécifiques présentés pour chaque grand domaine, à la section 4.3;
- les règles d'intervention spécifiques présentés à la section 5.1 pour les projets particuliers de mise en valeur.

Il est à noter que les préoccupations et les caractéristiques à préserver diffèrent selon le type de milieu visé et ceci devrait transparaître dans la définition des critères d'évaluation qui serviront à encadrer les interventions futures. Voici un survol des préoccupations pour chacun des types de milieux identifiés :

<u>Les secteurs résidentiels suburbains</u>

- Respecter le caractère architectural général de ces milieux lors d'interventions;
- Prendre en considération la volumétrique caractéristique des constructions;
- Préserver les témoins importants du patrimoine ancien et moderne qui subsistent dans ces milieux.

<u>Les anciens faubourgs ouvriers</u>

- Maintenir les principales caractéristiques de leur forme urbaine : la trame des rues, le parcellaire; l'implantation, la typologie et le gabarit dominants des bâtiments.
- Lors de lotissements adjacents à un ancien faubourg, assurer la poursuite de la trame de rues et des principes de subdivision typiques des anciens faubourgs;
- Maintenir les traits propres du type de bâtiment sur lequel l'on intervient et dans le cas d'une nouvelle construction, respecter les traits propres du type de bâtiment dominant aux alentours du site où l'on intervient : nombre d'étages, forme du bâtiment au sol, forme du toit, dégagement du sol.

<u>Les grands domaines</u>

- Protéger les corridors visuels entre le chemin Saint-Louis et le fleuve;
- Préserver les parterres dégagés sur le fleuve et le chemin Saint-Louis :
  - inclure des mesures de protection des vues et des dégagements paysagers particuliers qui n'ont pas autrement été protégés par les normes d'implantation;

- Protéger les bâtiments d'intérêt patrimonial (villas, couvents, bâtiments secondaires) et maintenir un dégagement adéquat entre ceux-ci et les nouvelles constructions;
- En cas de développement, respecter l'organisation spatiale typique des grands domaines :
  - baliser le morcellement des domaines et maintenir leurs limites d'origine perceptibles;
  - implanter les édifices dans le respect du mode d'implantation pavillonnaire propre aux domaines;
  - limiter la construction de rues au seul bouclage de la trame existante ou aux interventions nécessaires pour désenclaver les ensembles construits;
- Minimiser l'impact visuel des nouvelles constructions sur le profil de la falaise, en privilégiant autant que possible une implantation perpendiculaire à la falaise;
- Concevoir les bâtiments de façon à éviter un aspect massif et préférer des formes réduisant l'impact des écarts rencontrés entre les secteurs dont les gabarits et la densité diffèrent.
- Lorsqu'une hauteur supérieure à la hauteur maximale permise est autorisée pour une proportion d'un bâtiment, localiser la sur-hauteur de façon à permettre une transition adéquate avec les sites voisins et de façon à limiter leur impact visuel dans le paysage. Les aires suivantes sont visées :
  - R_D_4 : la sur-hauteur n'est permise que pour un bâtiment localisé à l'est de la Villa Benmore et concentré dans la portion sud du bâtiment pour en limiter la visibilité depuis le chemin Saint-Louis;
  - R_D_5 : le calcul de la sur-hauteur s'applique pour chaque bâtiment ou volume construit principal, même si ceux-ci sont construits en projet d'ensemble ou inter reliés par des passages ou un stationnement souterrain. Pour chaque bâtiment ou volume principal construit, morceler le volume supplémentaire de sur-hauteur en plusieurs parties de façon à ce qu'aucune d'elles n'excède 5 % de la projection au sol du bâtiment.

<u>La frange nord du chemin Saint-Louis</u>

- Préserver le caractère paysager du chemin Saint-Louis;
- Respecter l'échelle typique des constructions, généralement de plus petite échelle que celles au sud du chemin Saint-Louis;
- S'intégrer en harmonie avec le caractère architectural général de cette frange urbaine;
- Préserver les témoins importants du patrimoine ancien et moderne.

<u>L'avenue Maguire</u>

- Prévoir une articulation et une modulation des façades qui reflètent la largeur moyenne des constructions le long de cet axe;
- Soutenir l'animation commerciale de l'avenue, par l'ouverture des façades et la présence de terrasses;
- Respecter le gabarit, la volumétrie et la composition des façades typiques du bâti le long de l'axe;
- Assurer une intégration optimale de l'affichage à la composition architecturale des façades.

<u>Le littoral Champlain</u>

- Maintenir et bonifier l'accès public au littoral;
- Inscrire les nouvelles constructions en continuité avec la 1re phase de la Promenade Samuel-De-Champlain.

Quel que soit le milieu dans lequel ils se trouvent, il n'est pas exclu que des critères spécifiques soient développés pour des sites spécifiques afin d'assurer la protection et la mise en valeur de bâtiments ponctuels auxquels la Ville attribue une valeur patrimoniale supérieure.

Les règles d'intervention énoncées au PPU ne sont pas exhaustives et tout autre critère soutenant la mise en œuvre de sa vision d'avenir peut être inscrit au règlement de la CUCQ.

4.2.4 Séminaire des Pères Maristes et Externat Saint-Jean-Berchmans

Objectifs spécifiques

- Préserver les principales composantes patrimoniales, architecturales et paysagères d'intérêt sur le site, incluant les boisés et les parterres aménagés ou gazonnés existants;
- Confirmer et maintenir le plus longtemps possible la vocation institutionnelle actuelle du site;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- Le couvent, pour son architecture et son apport positif au paysage du chemin Saint-Louis, qui peut toutefois être modifié dans une certaine mesure pour en permettre la conversion;
- L'ancienne villa Beauvoir et ses dépendances qui présentent une grande valeur patrimoniale et historique;
- Le pavillon principal du séminaire pour son intérêt architectural;
- Le dégagement actuel entre le Séminaire et le chemin Saint-Louis :
  - Le boisé de valeur exceptionnelle en front du chemin Saint-Louis;
- Le dégagement au sud de la villa Beauvoir et du séminaire comme espace de représentation entre leur façade et le fleuve :
  - De façon optimale, la plus grande part du boisé de valeur d'intérêt et des arbres au sud du Séminaire, dont plusieurs remarquables en raison de leur âge et leur rareté;
- L'accès et la perspective visuelle à partir de l'avenue du Parc Beauvoir;
- Le caractère naturel de l'escarpement.

Règles d'intervention

- Soutenir le maintien des établissements d'enseignement en place le plus longtemps possible et leur croissance s'il y a lieu;
- Permettre des agrandissements mineurs à la condition de conserver les principaux attributs du site et préférer une vocation en lien avec l'établissement scolaire :
  - Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'un agrandissement avec ceux du bâtiment existant et son environnement paysager;
  - Assurer le maintien de l'intégrité physique et architecturale du bâtiment existant;
  - Respecter la hauteur maximale des bâtiments existants;
  - Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 60 mètres en bordure de la cime de la falaise;
- En cas de changement d'usage à plus long terme, considérer le recyclage des bâtiments en priorité, en préférant une vocation institutionnelle, et respecter les règles relatives à la construction ci-haut mentionnées :
  - Lorsqu'un usage est changé dans un bâtiment, les travaux tiennent compte des besoins liés à un nouvel usage dans la mesure où les caractéristiques architecturales, qui sont essentielles au maintien de l'identité du bâtiment, sont préservées;
- Minimiser l'impact visuel des aires de stationnement existantes sur le site par des aménagements paysagers;
- Favoriser l'aménagement d'une promenade près de la cime de la falaise.

***Carte et illustrations 15** : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Maristes*

4.2.5 Ancienne propriété des Sœurs Augustines de la Miséricorde de Jésus

Objectifs spécifiques

- Permettre la reconversion de la propriété en privilégiant des usages cohérents et compatibles avec le caractère dominant du secteur;
- Préserver les principales composantes paysagères du site, dont le caractère monumental de la propriété et l'intégrité des parterres aménagés existants;
- Maintenir une relation visuelle et formelle entre le chemin Saint-Louis et la falaise;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- Le dégagement entre le couvent et le chemin Saint-Louis et les éléments paysagers qu'on y trouve, comme espace de représentation entre la façade du bâtiment et le chemin Saint-Louis;
- La maison d'architecture vernaculaire située au sud-ouest du terrain et son allée d'accès, comme vestiges de l'occupation ancienne du site, s'ils n'entravent pas d'éventuels projets de mise en valeur ou de développement;
- Les percées visuelles nord-sud sur le paysage fluvial depuis le chemin Saint-Louis, de part et d'autre du couvent;
- Un corridor visuel nord-sud entre le bloc central du couvent et le paysage fluvial;
- Une partie du parterre paysagé situé du côté sud du couvent, s'inspirant du dégagement rencontré sur les propriétés adjacentes;
- Le caractère naturel de l'escarpement qui borde la partie sud de la propriété.

Règles d'intervention

- Privilégier une vocation résidentielle, incluant l'habitation collective, pour l'ensemble du site;
- Accorder la priorité à la reconversion du couvent :
  - Lorsqu'un usage est changé dans un bâtiment, les travaux tiennent compte des besoins liés à un nouvel usage dans la mesure où les caractéristiques architecturales qui sont essentielles au maintien de l'identité du bâtiment sont préservées;
- Permettre l'insertion de constructions ou l'agrandissement du couvent à même une portion de l'aire libre comprise entre le couvent et la falaise, à la condition de conserver les principaux attributs du site.
  - Prévoir une hauteur maximale de 21 mètres;
  - Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'un agrandissement ou d'une nouvelle construction avec ceux du bâtiment existant et son environnement paysager;
  - Assurer le maintien de l'intégrité physique et architecturale du bâtiment existant;
  - Implanter les constructions perpendiculairement à la falaise, de manière à en minimiser l'effet de masse, sous forme d'ailes ou d'immeubles autonomes;
  - Moduler la volumétrie, tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif : une articulation volumétrique en gradins suivant la pente du terrain peut être envisagée;
  - Maintenir libre de bâtiment une bande de terrain de 80 mètres en bordure de la cime de la falaise.

- Aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur du bâtiment, dont au moins 80 % en souterrain et réduire au strict minimum les aires de stationnement de surface existantes ou minimiser leur impact visuel par des aménagements paysagers appropriés;
- Favoriser l'aménagement d'un sentier piétonnier près de la cime de la falaise, tout en limitant les interactions visuelles avec la propriété :
  - Prévoir l'aménagement d'un lien piétonnier entre le chemin Saint-Louis et le sentier projeté afin d'en assurer l'accès public.

***Carte et illustrations 16** : Stratégie d'intervention pour l'ancienne propriété des Sœurs Augustines*

4.2.6 Domaine Benmore

Objectifs spécifiques

- Préserver les principales composantes patrimoniales et paysagères d'intérêt sur le site, incluant les boisés et les parterres aménagés ou gazonnés existants;
- Permettre la reconversion de la propriété en privilégiant des usages cohérents et compatibles avec le caractère dominant du secteur;
- Préserver la quiétude et l'intimité des usagers de la Maison Michel-Sarrazin, un établissement de soins palliatifs implanté tout juste à l'ouest du domaine Benmore;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- L'ancienne villa Benmore sans modifier son apparence extérieure;
- Le couvent annexé à la villa, qui peut être modifié à la condition de ne pas nuire à la mise en valeur de l'ancienne villa;
- La laiterie en pierre, au nord-est du bâtiment principal, comme rare vestige de la période agricole du site;
- Le boisé de valeur exceptionnelle au nord de la propriété et le chemin d'accès qui le traverse;
- De façon optimale, la plus grande part des aires boisées d'intérêt et des plantations présentes sur le site;
- Le parterre dégagé au sud de la villa et de l'ancien couvent, comme espace de représentation entre la façade de ces constructions et le fleuve;
- Le caractère naturel de l'escarpement qui borde la partie sud de la propriété.

Règles d'intervention

- Privilégier une vocation résidentielle pour l'ensemble du site;
- Assurer le maintien de l'intégrité physique et architecturale de la villa et de l'ancien couvent en cas de modifications ou d'agrandissement;
- Permettre l'insertion de constructions d'une hauteur d'au plus 18 mètres (environ quatre à cinq étages) au nord du couvent sans empiéter sur le boisé exceptionnel présent de part et d'autre du chemin d'accès au domaine;

- Permettre l'insertion de nouvelles constructions sur une partie de l'aire libre à l'est du couvent, à la condition de conserver les principaux attributs du site. En ce sens :
  - Ne pas empiéter sur le parterre au sud de l'ancien couvent et de la villa;
  - Prévoir une hauteur maximale de 21 mètres;
  - Permettre qu'au plus 5 % de la projection au sol du bâtiment excède la hauteur maximale permise, sans dépasser 23 m. Concentrer ce volume supplémentaire dans la portion sud du bâtiment pour en limiter la visibilité depuis le chemin Saint-Louis.
- Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'une nouvelle construction avec ceux du bâtiment existant et de son environnement paysager :
  - Dans l'aire constructible à l'est de l'ancien couvent, implanter tout nouvel édifice perpendiculairement à la falaise, afin de minimiser l'effet de masse;
  - Moduler la volumétrie du bâtiment tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif : une articulation volumétrique en gradins suivant la pente du terrain doit être envisagée.
  - Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 100 mètres en bordure de la cime de la falaise.
- Donner accès aux futures constructions depuis le chemin Saint-Louis par le chemin d'accès traditionnel au domaine Benmore :
  - Limiter au strict minimum requis les interventions sur ce chemin d'accès, celui-ci ne devant pas être élargi pour ne pas affecter l'intégrité du boisé exceptionnel qu'il traverse;
- Aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur du bâtiment, dont au moins 80 % en souterrain;
- Prévoir des aménagements permettant de préserver la quiétude des occupants de la Maison Michel-Sarrazin;
- Prévoir l'aménagement d'un sentier piétonnier près de la cime de la falaise, tout en limitant les interactions visuelles avec la propriété;
- Favoriser la création d'un lien piétonnier entre le chemin Saint-Louis et le sentier de la falaise. Prévoir le passage d'un tronçon de ce lien à même le chemin d'accès localisé dans la portion est du Domaine Cataraqui, puis bifurquer vers l'est pour compléter ce lien à même le parterre localisé dans la portion sud du site du Collège Jésus-Marie (maintenant propriété du Domaine Sous-le-Bois). À cette fin, obtenir les servitudes de passage nécessaires, lorsque requis;
- Favoriser la création d'un nouveau lien cyclable entre le chemin Saint-Louis et la côte de Sillery. Prévoir le passage d'un tronçon de ce lien à même le chemin d'accès localisé dans la portion nord-est du Domaine Cataraqui, puis bifurquer vers l'est pour compléter ce lien à même le parterre localisé dans la portion sud du site du Collège Jésus-Marie (maintenant propriété du Domaine Sous-le-Bois). À cette fin, obtenir les servitudes de passage nécessaires, lorsque requis.

***Carte et illustrations 17** : Stratégie d'intervention pour le domaine Benmore*

4.2.7 Propriété des Religieuses de Jésus-Marie et secteur du faubourg Saint-Michel

Objectifs spécifiques

- Confirmer la vocation institutionnelle actuelle de la majeure partie du site;
- Permettre le développement d'une partie du site en optant pour des usages cohérents avec sa vocation dominante;
- Préserver les principales composantes paysagères du site, les boisés et les parterres aménagés ou gazonnés existants;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve;
- Consolider et bonifier les vocations résidentielle, communautaire et récréative du faubourg Saint-Michel;
- Soutenir l'émergence d'un noyau communautaire clairement perceptible par le regroupement des équipements et espaces publics du secteur.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- L'ancienne villa Sous-les-Bois pour sa valeur historique;
- Le dégagement entre les bâtiments du collège et le chemin Saint-Louis, les aménagements, les allées bordées d'arbres;
- Le boisé d'intérêt en front du chemin Saint-Louis et les lisières boisées d'intérêt présentes dans la portion sud du site;
- Le parterre dégagé au sud de la villa Sous-les-Bois, comme espace de représentation entre la façade de la villa et le fleuve et afin de protéger les perspectives vers le fleuve Saint-Laurent;
- Le caractère naturel de l'escarpement qui borde le sud de la propriété et de l'église Saint-Michel de Sillery;
- Le corridor visuel dégagé sur le fleuve, à l'ouest du site;
- Les terrains sportifs du collège qui peuvent toutefois être localisés ailleurs;
- Les caractéristiques formelles et paysagères du faubourg;
- Le centre de la petite enfance (CPE) Pamplemousse, les terrains de tennis et le parc Saint-Michel à son emplacement actuel;
- Le jardin communautaire qui peut toutefois être relocalisé près du faubourg.

Règles d'intervention

- Maintenir l'établissement d'enseignement en place le plus longtemps possible et soutenir sa croissance s'il y a lieu :
  - Permettre l'agrandissement des bâtiments ou des insertions en relation avec les activités du collège Jésus-Marie, dans la mesure où l'intégrité de l'ensemble est maintenue;
  - Advenant un changement d'usage des bâtiments existants, préférer le maintien d'une fonction institutionnelle connexe (centre de formation, etc.);
  - Lorsqu'un usage est changé dans un bâtiment, les travaux tiennent compte des besoins liés au nouvel usage dans la mesure où les caractéristiques architecturales essentielles au maintien de l'identité du bâtiment sont préservées.
- Permettre l'ajout de constructions à la limite sud-est de la propriété en relation avec les spécificités du faubourg Saint-Michel, ainsi que sur le site de l'aréna Jacques-Côté et les terrains municipaux attenants advenant leur mise en disponibilité :

- Limiter l'aménagement de rues au bouclage des rues du faubourg;
- De préférence, tracer la limite entre les constructions projetées et le parterre dégagé au sud de la villa Sous-les-Bois et chercher à maintenir l'accès et des liens visuels sur le parterre sud depuis le faubourg;
- Privilégier une vocation résidentielle aux typologies variées et compatibles avec celles du faubourg;
- Prévoir une augmentation des hauteurs du faubourg Saint-Michel d'est en ouest :
  - À même le faubourg, prévoir des hauteurs de 10, puis de 13 mètres;
  - À l'ouest de l'actuel aréna, prévoir une hauteur maximale de 21 mètres; Permettre qu'au plus 12% de la projection au sol de chaque bâtiment excède la hauteur maximale, sans dépasser 23 mètres. Au-delà de 5 %, morceler le volume supplémentaire de sur-hauteur en plusieurs parties pour en limiter l'impact visuel;
  - Moduler la volumétrie des nouveaux bâtiments tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif : une articulation en gradins suivant la pente du terrain doit être envisagée. Une modulation de la hauteur des bâtiments dans le sens de la largeur pourrait également être considérée afin de réduire la hauteur perçue du côté du faubourg;
- Favoriser la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'une nouvelle construction avec son environnement paysager et construit;
- «De préférence, éloigner autant que possible du faubourg Saint-Michel les constructions projetées sur le parterre sud, afin d'assurer une transition harmonieuse avec les constructions à venir sur le site de l'aréna. Aux mêmes fins, prévoir des aménagements paysagers adéquats à l'interface du faubourg»
- Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 50 mètres en bordure de la cime de la falaise.

- Aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur du bâtiment, dont 80 % en souterrain;
- Valoriser les terrains et espaces publics du faubourg Saint-Michel et maximiser leur interaction
  - Maintenir le parc Saint-Michel à son emplacement actuel et favoriser sa mise en valeur et sa bonification au profit des résidants du faubourg
  - Advenant le redéveloppement de certains de ces espaces, relocaliser le jardin communautaire à l'extrémité ouest de la rue Cardinal-Persico, sur un terrain attenant au sentier linéaire de la falaise;
  - Rationaliser les aires de stationnement de surface existantes tout en répondant aux besoins locaux des résidants du faubourg, et minimiser leur impact visuel par des aménagements paysagers appropriés.
- Favoriser l'aménagement d'un lien piétonnier nord-sud entre le chemin Saint-Louis et la promenade de la falaise. À cette fin, prolonger le lien piétonnier amorcé à l'ouest du domaine Benmore;
- Favoriser la création d'un nouveau lien cyclable entre le chemin Saint-Louis et la côte de Sillery. À cette fin, prolonger en site propre le lien amorcé à l'ouest du domaine Benmore.

***Carte et illustrations 18** : Stratégie d'intervention pour la propriété des Religieuses de Jésus-Marie*

4.2.8 Propriété des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc

Objectifs spécifiques

- Préserver les principales composantes paysagères du site et l'intégrité des aires boisées et parterres aménagés;
- Permettre une conversion du couvent en privilégiant des usages cohérents et compatibles avec le caractère dominant du secteur;
- Permettre le développement sur une partie du site en privilégiant des usages cohérents avec l'utilisation actuelle du site et le caractère dominant du secteur;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- L'enveloppe extérieure du couvent et le volume intérieur de la chapelle :
  - Les bâtiments secondaires s'ils n'entravent pas un projet de mise en valeur ou de développement.
- Le parterre dégagé au sud du couvent, comme espace de représentation entre la façade de cet édifice et le fleuve :
  - Les aménagements paysagers sur ce parterre, incluant l'axe principal, les monuments, la grotte, le kiosque, etc.
- L'échelle et la trame, caractéristiques du faubourg de Bergerville à la limite nord-ouest de la propriété;
- La percée visuelle sur le couvent depuis l'avenue Roger-Lemelin et sur le cimetière Mount-Hermon depuis l'avenue de l'Assomption;
- La percée visuelle sur le fleuve à la limite nord-est de la propriété, suivant l'ancien axe de l'avenue de l'Assomption;
- De façon optimale, la plus grande part du boisé de valeur d'intérêt et exceptionnelle;
- Le caractère naturel de l'escarpement qui borde la partie sud-est de la propriété.

Règles d'intervention

- Maintenir l'intégrité de la majeure partie de la propriété, en autorisant cependant l'ajout de constructions dans la portion du site localisée au nord-ouest du couvent;
- Marquer la limite entre le faubourg et le domaine en prolongeant l'avenue de l'Assomption de la rue du Maire-Beaulieu jusqu'à la rue Roger-Lemelin et prévoir un réalignement de l'avenue en conséquence :
  - Limiter l'aménagement d'autres rues au bouclage des rues du faubourg de Bergerville.
- Au nord-ouest du prolongement de l'avenue de l'Assomption, permettre l'insertion d'habitations qui s'harmonisent avec le bâti du faubourg :
  - Prévoir des typologies compatibles avec le faubourg : maisons et plex jumelés, en rangée;
  - Prévoir une gradation des hauteurs depuis le faubourg en direction du couvent au sud, sans excéder une hauteur maximale de 13 mètres (environ trois étages).
- Permettre un changement de vocation du couvent à des fins compatibles avec l'organisation interne du couvent et l'organisation du site :
  - Considérer en priorité le recyclage des bâtiments existants, mais permettre l'agrandissement du couvent ou l'ajout d'une construction dans l'espace libre situé au nord-ouest du couvent;
  - Privilégier une vocation résidentielle, institutionnelle ou hôtelière convenant au caractère du site, comme une auberge; de préférence, affecter la chapelle à des fins compatibles avec sa forme construite (par exemple, des espaces communs);

  - Au sud-est du prolongement de l'avenue de l'Assomption, ne pas excéder une hauteur maximale de 18m. Cependant :
    - Pour tout agrandissement du couvent, respecter la hauteur maximale de mur qu'il prolonge, excluant les parties de toitures en pente;
    - Pour toute nouvelle construction isolée, afin d'assurer un rapport d'échelle adéquat avec le faubourg Bergerville, moduler le volume construit de façon à limiter la hauteur à quatre étages dans sa portion la plus rapprochée du prolongement de l'avenue de l'Assomption et de la rue Roger-Lemelin;
  - Moduler la volumétrie tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif;
  - Lorsqu'un usage est changé dans un bâtiment, les travaux tiennent compte des besoins liés au nouvel usage dans la mesure où les caractéristiques architecturales essentielles au maintien de l'identité du bâtiment sont préservées;
  - Confirmer l'accès à la portion de la propriété occupée par le couvent, par le prolongement d'une rue dans l'axe de l'ancienne avenue de l'Assomption;
  - Aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur du bâtiment, dont au moins 80 % en souterrain; rationaliser les aires de stationnement de surface existantes et minimiser leur impact visuel par des aménagements paysagers appropriés.
- Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'une nouvelle construction ou d'un agrandissement avec ceux des bâtiments existants et son environnement paysager;
- Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 100 mètres en bordure de la cime de la falaise;
- Aménager un sentier près de la cime de la falaise, en lien avec le belvédère existant :
  - Créer un lien nord-sud suivant l'ancien tracé de l'avenue de l'Assomption afin d'assurer l'accès public du sentier.

***Carte et illustrations 19** : Stratégie d'intervention*
pour la propriété des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc

4.2.9 Propriété des Pères Augustins-de-l'Assomption

Objectifs spécifiques

- Préserver les principales composantes paysagères du site, dont le caractère monumental de la propriété, de même que l'intégrité des aires boisées et des parterres aménagés existants;
- Confirmer la vocation institutionnelle du sanctuaire du Sacré-Cœur tout en permettant une éventuelle conversion en privilégiant des usages cohérents avec le caractère dominant du secteur;
- Permettre le développement sur une partie du site en privilégiant des usages cohérents et compatibles avec l'utilisation actuelle du site et le caractère dominant du secteur;
- Permettre à la population de profiter du panorama sur le fleuve.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- Le sanctuaire du Sacré-Cœur et le volume intérieur de la chapelle;
- Le parterre dégagé au sud-est du sanctuaire, comme espace de représentation entre la façade de cet édifice et le fleuve;
- Le boisé de valeur d'intérêt et exceptionnelle;
- La percée visuelle sur le fleuve à la limite sud-ouest de la propriété, suivant l'ancien axe de l'avenue de l'Assomption;
- Le caractère naturel de l'escarpement qui borde la portion sud-est de la propriété.

Règles d'intervention

- Permettre l'insertion de nouvelles constructions en bordure de l'avenue du Maire-Beaulieu, à la condition de conserver les principaux attributs du site :
  - Privilégier une vocation résidentielle, incluant l'habitation collective;
  - Prévoir une hauteur maximale de 21 mètres, en prévoyant une gradation du chemin Saint-Louis vers la falaise;
- Permettre une éventuelle substitution du Montmartre par un édifice mieux intégré à la trame urbaine :
  - Redresser l'avenue de l'Assomption en continuité avec les rues projetées au nord-ouest de la propriété voisine;
  - Permettre la construction d'un nouvel édifice offrant un meilleur encadrement au parc Bergerville et à l'avenue du Maire-Beaulieu;
  - Privilégier, pour un nouvel édifice, une vocation résidentielle ou institutionnelle (centre d'hébergement);
  - Prévoir une hauteur maximale de 15 mètres;
- Permettre l'agrandissement du sanctuaire et, en cas de changement d'usage, son recyclage à des fins compatibles avec l'organisation interne du bâtiment :
  - Favoriser le maintien de l'usage actuel, mais en cas de recyclage, privilégier une vocation résidentielle ou publique; de préférence, affecter la chapelle à des aires communes compatibles avec sa forme construite;
  - Permettre l'ajout d'une aile du côté ouest s'inspirant du concept d'origine du couvent (plans de 1925);
  - Permettre une hauteur maximale de 18 mètres; toutefois, malgré le relief du site, ne pas excéder la hauteur altimétrique actuelle du couvent ;
  - Confirmer l'accès à cette portion de la propriété par le prolongement d'une rue dans l'axe de l'ancienne avenue de l'Assomption;
  - Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'un agrandissement avec ceux du couvent et son environnement paysager;
- Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'une nouvelle construction ou d'un agrandissement avec ceux des bâtiments existants et son environnement paysager;
- Moduler la volumétrie des bâtiments tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif; une articulation volumétrique en gradin suivant la pente du terrain peut être envisagée;
- Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 70 mètres en bordure de la cime de la falaise;
- Aménager 90 % des cases de stationnement en souterrain; rationaliser les aires de stationnement de surface existantes et minimiser leur impact visuel par des aménagements paysagers appropriés;
- Aménager un sentier piétonnier près de la cime de la falaise :
  - Créer un lien suivant l'ancien tracé de l'avenue de l'Assomption et entre l'extrémité de la rue du Maire-Beaulieu et le sentier, afin d'assurer l'accès public du sentier.

***Carte et illustrations 20** : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Augustins-de-l'Assomption*

4.2.10 Cimetière St.Patrick's

Objectifs spécifiques

- Préserver les principales composantes patrimoniales, architecturales et paysagères d'intérêt sur le site, incluant les boisés d'intérêt et les parterres aménagés ou gazonnés existants;
- Confirmer la vocation actuelle de cimetière pour la majeure partie du site;
- Permettre le développement sur certaines parties du site en privilégiant des usages compatibles avec les usages actuels sur le site et en respectant les caractéristiques particulières de ce dernier.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- De façon optimale, la plus grande part des boisés d'intérêt et exceptionnels; dans la portion sud du site, le maintien d'un maximum d'arbres-vétérans et d'une lisière boisée continue entre de nouvelles constructions et le cimetière,
- L'ancien pavillon du gardien, la grille d'entrée, le chemin d'accès et l'ancienne chapelle;
- La continuité visuelle entre les diverses composantes du cimetière (pavillon du gardien, chemin d'accès, sépulcres, ancienne chapelle);
- Le dégagement entre le chemin Saint-Louis et les constructions riveraines;
- Des percées visuelles vers les boisés du cimetière depuis le chemin Saint-Louis.

Règles d'intervention

- Maintenir une parcelle institutionnelle cohérente, qui regroupe le pavillon du gardien, le sentier d'accès, les principaux boisés et les sépultures, en relation avec le chemin Saint-Louis :
  - Maintenir le caractère forestier du chemin d'accès au cimetière par la plantation d'arbres en bordure du chemin Saint-Louis et du côté ouest du chemin;
  - Localiser les voies d'accès à d'éventuelles nouvelles constructions à l'écart de l'entrée du cimetière;
- Permettre la transformation de la chapelle et l'ajout d'un édifice à même l'aire dégagée à l'est de la résidence Saint-Brigid's et du Manoir McGreevy :
  - Prévoir des activités connexes au cimetière (columbarium, mausolée…);
  - Prévoir une hauteur maximale de 10 mètres dans le respect des milieux construits adjacents;
- Permettre l'insertion de constructions en front du chemin Saint-Louis, à même l'aire dégagée au nord du manoir McGreevy, tout en préservant le caractère du chemin Saint-Louis et les principaux attributs du site :
  - Privilégier une vocation résidentielle tout en permettant l'intégration de commerces et de services au rez-de-chaussée, en continuité avec le caractère mixte de ce tronçon du chemin Saint-Louis;
  - Minimiser les empiétements sur les boisés attenants
  - Permettre une hauteur d'au plus 15 mètres, en cohérence avec les constructions du chemin Saint-Louis;

- Conformément au projet en cours de réalisation sur la bande de terrain attenante aux constructions de la rue du Maire-Beaulieu :
  - Privilégier une vocation résidentielle;
  - Permettre une hauteur maximale de 21 mètres, en prévoyant une volumétrie en gradins suivant la topographie;
  - Moduler la volumétrie des bâtiments tant sur le plan vertical qu'horizontal, afin d'éviter un caractère massif; une articulation volumétrique en gradin suivant la pente du terrain peut être envisagée;
  - Maintenir libre de tout bâtiment une bande de terrain de 65 mètres en bordure de la cime de la falaise.
- Assurer la compatibilité de l'implantation, du gabarit, du traitement architectural et des matériaux d'une nouvelle construction ou d'un agrandissement avec ceux des bâtiments existants et son environnement paysager;
- Aménager 90 % des cases de stationnement à l'intérieur du bâtiment, dont au moins 80 % en souterrain; rationaliser les aires de stationnement de surface existantes et minimiser leur impact visuel par des aménagements paysagers appropriés;
- Aménager un sentier linéaire près de la cime de la falaise tout en limitant les interactions avec les habitations projetées :
  - Prévoir l'aménagement d'un lien pédestre longeant la limite nord-est du cimetière entre le chemin Saint-Louis et le sentier linéaire de la falaise.

***Carte et illustrations 21** : Stratégie d'intervention pour le Cimetière St.Patrick's*

5. Les programmes particuliers de mise en valeur et autres actions spécifiques

Des interventions complémentaires sont prévues pour pourvoir aux besoins générés par certains développements ou pour compléter les efforts de mise en valeur du site patrimonial de Sillery. Sont ici abordés les projets particuliers de réaménagement, de restructuration ou de mise en valeur et la gestion des déplacements.

5.1 Les projets particuliers de mise en valeur

Le réaménagement de la côte de Sillery – à titre de lien historique entre le plateau de Sillery et le chemin du Foulon – constitue une intervention prioritaire. Cet axe constitue le principal lien routier et piétonnier entre la Promenade Samuel-De Champlain et le plateau de Sillery. Outre la réfection complète de cet axe, notamment rendue nécessaire par l'état des infrastructures, plusieurs interventions contribuent déjà ou contribueront à la mise en valeur de ce secteur. Entre autres, mentionnons le réaménagement du parvis de l'église Saint-Michel réalisé en 2009, l'aménagement du sentier linéaire de la falaise de Sillery, ainsi que la mise en valeur des terrains municipaux au pied de la côte de Sillery.

5.1.1 Réaménagement de la côte de Sillery

La Ville de Québec prend en charge la première phase du réaménagement de la côte de Sillery, dans son tronçon compris entre le chemin Saint-Louis et l'église Saint-Michel.

Cette première phase du réaménagement de la côte de Sillery est maintenant complétée. Seul l'enfouissement des fils des services d'utilité publique reste à faire, lorsque l'ensemble du projet de réaménagement aura été complété. La réalisation de la phase 2 du projet est prévue en 2016.

En ce qui concerne le réaménagement du bas de la côte de Sillery, elle travaille de concert avec la Commission de la Capitale Nationale du Québec (CCNQ). Cette démarche, qui s'inscrit dans le contexte de la phase 3 de la Promenade Samuel-De Champlain, vise à assurer la continuité entre les aménagements prévus au pied de la côte de Sillery avec les phases réalisées et à venir de la Promenade.

Objectifs spécifiques

- Développer une vision globale du réaménagement de la côte de Sillery;
- Traiter la côte de Sillery comme le lien majeur entre les berges du fleuve et le chemin Saint-Louis :
  - Améliorer les conditions des piétons et des cyclistes;
- S'inscrire dans la vocation récréotouristique du littoral.

Composantes et caractéristiques à maintenir

- Le tracé et l'étroitesse de la côte de Sillery;
- Le caractère villageois du faubourg de Saint-Michel;
- L'intégrité du massif rocheux et des boisés présents dans la falaise, comme caractéristiques identitaires.

Règles d'intervention

- Réaménager les trottoirs existants plus confortablement et compléter les réseaux cyclables et de trottoirs entre le littoral et la cime de la falaise :
  - Porter attention aux trottoirs longeant le cimetière Mount-Hermon;
  - Introduire des aménagements facilitant les déplacements des cyclistes de façon sécuritaire.
- Valoriser la côte de Sillery dans son ensemble :
  - Intégrer une ou des haltes piétonnes à des endroits stratégiques et du mobilier urbain de qualité tout au long de l'axe;

  - Enfouir les fils des services d'utilité publique;
  - Remplacer l'éclairage de rues par des appareils adaptés au caractère patrimonial et à l'échelle des lieux et réduisant la pollution lumineuse;
  - Marquer l'accès sud du site patrimonial de Sillery d'un aménagement distinctif.
- Valoriser les terrains au pied de la côte en lien avec la vocation récréative de la Promenade Samuel-De Champlain :
  - Prévoir une vocation publique et aménager des espaces publics paysagers en lien avec la promenade;
  - Envisager l'intégration de services destinés aux usagers de la Promenade Samuel-De Champlain;
  - Privilégier des interventions mettant en valeur les repères visuels (falaise, clocher, côte) et les vues sur ceux-ci;
  - Intégrer une aire de stationnement aux fins de la promenade, mais limiter son envergure et son impact visuel par des aménagements appropriés.
- Valoriser et maintenir l'intégrité du parc de l'Anse tout en maximisant son accès par divers moyens.

5.1.2 Sentier linéaire de la falaise de Sillery et liens nord-sud

Le sentier linéaire de la falaise de Sillery existe déjà de façon informelle. Ce projet fait l'objet de réflexions depuis de nombreuses années. Déjà en 1981, la Ville de Sillery l'inscrivait dans son Plan d'urbanisme. Elle se donnait les moyens de le réaliser en limitant la construction près de la cime de la falaise et en cherchant par divers moyens à récupérer les terrains nécessaires le long de la falaise. Elle précisait en outre qu'il s'agissait là d'un tronçon local d'un projet plus vaste de l'ancienne Communauté urbaine de Québec, qui prévoyait créer un vaste parc linéaire reliant le parc des Champs de Bataille à Cap-Rouge. Ce projet a ensuite été repris par la CCNQ, sous le nom des Sentiers de la Capitale, et par la Ville de Québec, dans son PDAD et dans le cadre de l'élaboration de son Plan vert, bleu et blanc. Lors des réflexions préliminaires sur l'avenir du site patrimonial de Sillery, il est apparu que ce projet demeure une priorité. Un consensus s'est rapidement établi sur l'opportunité de réaliser ce projet à court terme.

La falaise, un milieu fragile et sensible, constitue le principal élément d'intérêt du secteur. Elle offre des vues panoramiques sur le fleuve et la Rive-Sud : le sentier linéaire permettra au plus grand nombre d'en profiter. Il couvrira près de 4,7 kilomètres en haut de la falaise. À ce tracé, s'ajouteront des liens vers le chemin Saint-Louis et vers le chemin du Foulon totalisant quelque 2,4 kilomètres. Destiné exclusivement aux piétons, ce sentier se distinguera par la diversité des milieux, des ambiances et des paysages qui ponctueront son cheminement, selon la propriété traversée : sous-bois, pelouses vallonnées, prés d'ambiance bucolique, cimetières, parcs aménagés. Elle mettra aussi en lien les pôles d'intérêt du secteur : domaine Cataraqui, église Saint-Michel, parc du Bois-de-Coulonge, grands domaines, cimetières, Promenade Samuel-De Champlain, Maison des Jésuites de Sillery.

Objectifs spécifiques

- Donner à la population de Québec un accès public aux abords de la falaise par l'aménagement d'un parc linéaire doté d'un sentier agréable et sécuritaire; lier efficacement le sentier au quartier et au fleuve.
- Présenter et révéler la diversité des milieux rencontrés;
- Préserver la qualité de vie et l'intimité des propriétés attenantes ou traversées par le sentier;
- Préserver le milieu naturel où le sentier doit s'implanter, notamment dans la falaise (faune, flore, drainage, érosion).

Composantes et caractéristiques à maintenir

- Boisés d'intérêt et relief naturel;
- Ambiances particulières et propres à chaque site;
- Perception des limites des propriétés traversées comme permanences structurales.

Règles d'intervention

- Respecter la diversité des ambiances et des milieux, mettre l'emphase sur la diversité du parcours;
- Lorsque possible, emprunter les voies et les sentiers informels existants;
- Concevoir le sentier uniquement pour les piétons;
- Privilégier un aménagement sobre du sentier; l'intégrer en harmonie avec le milieu et minimiser ses impacts sur les propriétés attenantes par des aménagements visant à empêcher les intrusions et préserver l'intimité;
- Éviter les liens visuels avec les propriétés privées, dont la Maison Michel-Sarrazin, en aménageant le sentier sur des faux-plats en contrebas de la propriété concernée;
- Prévoir les caractéristiques d'aménagement suivantes :
  - Prévoir une largeur moyenne de cinq mètres, nécessaire à l'aménagement du sentier, aux plantations, au nivellement et à l'intégration d'ouvrages de sécurité;
  - Préférer un revêtement de poussière de pierre. Lorsque requis, l'utilisation de copeaux de bois peut être envisagée;
  - En zones accidentées, mettre en place des passerelles. Sur les tronçons fortement dénivelés, implanter des escaliers;
  - Lorsque le sentier doit emprunter la trame urbaine, identifier le parcours par un balisage particulier;
  - Localiser les points d'accès à chaque extrémité du sentier et des liens depuis les chemins Saint-Louis et du Foulon;
  - Aménager des belvédères et des points d'observation sur le fleuve à différents endroits le long du parcours;
  - Mettre en place un système de balises pour guider les usagers tout au long du parcours;
  - Prévoir une signalisation d'accueil annonçant le sentier, incluant un plan de son tracé et des attraits.
- Doter le sentier et les lieux d'attraits majeurs qui le ponctuent d'une signalisation d'orientation, en lien avec la signature visuelle du site patrimonial de Sillery;
- Étudier les différents initiatives citoyennes, comme les projets «Cap en cap», «Parc des Grands Domaines» et «Jardins nourriciers», afin d'évaluer la possibilité de les intégrer en tout ou en partie dans le projet d'aménagement du sentier linéaire de la falaise de Sillery, développé par la Ville et la CCNQ;
  - Envisager la possibilité de mettre sur pied un comité de suivi pour la mise en œuvre de ce projet;
- S'assurer que la Ville devienne propriétaire des terrains nécessaires à la mise en place du parc et du sentier linéaire :
  - Lors d'opérations cadastrales, privilégier une cession pour fins de parc sous forme de terrain plutôt qu'en argent;
  - Explorer toute autre avenue en faveur de la création d'un réel corridor vert public. Une démarche est en cours pour permettre à la Ville d'obtenir des superficies excédant le 10 % usuel, à des fins de parc;
  - Attribuer une affectation «Parc et espace vert» aux terrains dédiés au parc linéaire à mesure qu'ils deviennent une propriété publique.
  - Collaborer avec la Commission de la Capitale Nationale du Québec pour la réalisation de la section du sentier linéaire de Sillery localisée à l'ouest de la côte de Sillery. Sont incluses dans l'entente de collaboration les interventions prévues sur le site du Domaine Cataraqui. Convenir d'une entente précisant les rôles et responsabilités de chacune des parties quant à l'aménagement, l'entretien et le maintien de ce sentier.

Carte 22: *Sentier linéaire de la falaise de Sillery et liens nord-sud*

5.1.3 L'identification visuelle du site patrimonial de Sillery

La notion d'ensemble du site patrimonial de Sillery est difficilement perceptible en raison de sa vaste superficie et de la diversité des paysages qui le composent. On y trouve des zones très différentes, voire contrastantes. C'est notamment le cas des grandes propriétés institutionnelles qui confèrent au site patrimonial un caractère semi-privé et, à l'inverse, aux lotissements serrés de type « faubourg » de certains secteurs d'habitation. Cette diversité de paysage est présentement difficile à saisir dans la mesure où ce territoire ne dispose d'aucune identification visuelle.

Ainsi, pour mieux faire connaître le site patrimonial de Sillery aux gens de Québec et d'ailleurs, la Ville de Québec entend se doter d'une stratégie d'identification visuelle et identitaire. Celle-ci devra marquer les limites de ce territoire protégé et mettre en valeur ses principaux attraits.

Le but de l'exercice est de faire en sorte que la population et les visiteurs prennent conscience de l'existence de ce site patrimonial, de sa valeur et de ses attraits.

Objectifs spécifiques

- Doter le site patrimonial de Sillery d'une signalisation identitaire propre à son image et développer une image de marque;
- Mieux faire connaître le site patrimonial de Sillery comme un territoire à protéger;
- Faire connaître l'histoire des lieux en mettant l'emphase sur ses grands acteurs, notamment les communautés religieuses;
- Mettre en évidence et faire découvrir les principaux attraits du site patrimonial de Sillery comme le Domaine Cataraqui, le parc du Bois-de-Coulonge, les cimetières-jardins, la Maison des Jésuites de Sillery, les points de vue exceptionnels sur le paysage fluvial, etc.;
- Harmoniser la signalisation des lieux municipaux, culturels et patrimoniaux avec le caractère pittoresque du site patrimonial de Sillery;
- Doter le secteur d'une signalisation bien organisée, hiérarchisée, épurée et intégrée au milieu :
  - signalisation de destination;
  - signalisation des entrées;
  - signalisation des équipements touristiques;
  - signalisation des aménagements d'intérêt;
  - signalisation promotionnelle;
  - signalisation piétonnière.

Règles d'intervention

- Développer un concept d'identification visuelle;
- Identifier les composantes propres au site patrimonial de Sillery;
- Identifier les limites du site patrimonial et les secteurs d'implantation potentiels pour accueillir les éléments de signalisation;
- Identifier des outils complémentaires pour mieux faire connaître le site patrimonial de Sillery.

Pistes d'action

- Doter le site patrimonial de Sillery d'un plan directeur d'identification visuelle.

5.2 Gestion des déplacements

5.2.1 Les déplacements véhiculaires

En 2006, la Ville de Québec mandatait un consultant (Miro inc.) pour évaluer l'impact sur la circulation véhiculaire d'un développement résidentiel projeté dans le secteur du site patrimonial de Sillery. Le consultant avait donc le mandat d'établir un portrait de la situation actuelle, d'évaluer la situation future et de proposer des mesures d'atténuation pour limiter l'impact d'un futur développement en terme de congestion. Cette étude à été mise à jour par le consultant avec les données de 2011 (Genivar). Les principaux constats tirés de la situation actuelle sont les suivants :

- Le chemin Saint-Louis, une artère secondaire construite il y a très longtemps, possède une emprise très étroite et une capacité véhiculaire réduite. Plus de 10 000 véhicules empruntent cet axe quotidiennement;
- La majorité des feux de circulation ne sont pas synchronisés entre eux et opèrent sur des durées de cycles différentes. L'absence d'infrastructures souterraines de télécommunication est la principale contrainte à un projet de synchronisation;
- L'achalandage est déjà élevé aux heures de pointe et certaines intersections sont périodiquement congestionnées, notamment celle formée par le chemin Saint-Louis et l'avenue Maguire;
- D'autres intersections de la zone d'étude peinent à offrir des niveaux de service satisfaisants à certaines périodes de la journée, soit :
  - chemin Saint-Louis / avenue Charles-Huot;
  - chemin Saint-Louis / avenue du Chanoine-Morel;
  - chemin Saint-Louis / boulevard Laurier;
  - boulevard Laurier / avenue Holland.

Le consultant estimait que les développements anticipés, s'ils sont entièrement réalisés, auraient un impact sur la fluidité du chemin Saint-Louis entre l'avenue des Gouverneurs et le boulevard Laurier et que ceci abaisserait le niveau de service de certaines intersections.

Pour atténuer les impacts anticipés, la Ville de Québec prévoit mettre en œuvre certaines recommandations du consultant dès l'amorce des principaux projets de développement. L'implantation de l'ensemble de ces mesures aura pour effet d'améliorer la fluidité des déplacements véhiculaires sur le chemin Saint-Louis.

Il faut noter que les impacts pressentis par le consultant en 2006 tenaient compte du fait que la côte Gilmour était fermée en période hivernale. Or, la côte Gilmour a été depuis réaménagée de façon à la rendre accessible tout au long de l'année, ce qui constitue une amélioration non négligeable pour la fluidité des déplacements.

Faubourg Saint-Michel

Les caractéristiques d'aménagement et les modalités de gestion des rues du secteur Saint-Michel pourront être modifiées afin de tenir compte de l'ajout de nouvelles unités d'habitation. Ces modifications viseront à faciliter la circulation des véhicules, à assurer la sécurité des usagers du réseau routier (automobilistes, piétons et cyclistes) et à limiter les impacts sur les rues résidentielles voisines.

La géométrie des rues de ce quartier permet difficilement la circulation à double sens. Dans cette optique et à l'image des rues étroites des quartiers centraux (Saint-Roch, Saint-Sauveur et Saint-Jean-Baptiste), un réseau de rues à sens unique sera mis en place tel qu'illustré sur la carte 24.

Un trottoir devra également être construit sur un côté des rues Narcisse-Roy (côté nord) et Treggett (côté sud) afin de faciliter l'acheminement des piétons vers la côté de Sillery et le futur parc. Des aménagements spécifiques devront être effectués sur la chaussée aux carrefours de l'avenue-Joli-Bourg et des rues Treggett ainsi que Narcisse-Roy pour assurer la sécurité des piétons.

Ces diverses mesures pourront être mises en place lorsque le bouclage des rues Treggett et Joli-Bourg aura été complété.

Les interventions projetées sur le réseau routier

- Reconfigurer l'intersection chemin Saint-Louis/avenue Maguire/côte de Sillery pour favoriser les mouvements de virages et améliorer sa capacité;
- Installer de nouveaux feux de circulation à l'intersection du chemin Saint-Louis et de l'avenue des Gouverneurs dans le but de sécuriser l'insertion des véhicules sur le chemin Saint-Louis en provenance de l'avenue des Gouverneurs;
- Réviser le mode de fonctionnement des feux de circulation et mettre en place un réseau de synchronisation pour les intersections du chemin Saint-Louis entre l'avenue Charles-Huot et le boulevard Laurier.
- Mettre en œuvre les modalités de gestion de la circulation proposées au sein du faubourg Saint-Michel

Carte 23 : *Feux lumineux modifiés*

Carte 24 : *Sens uniques projetés dans le faubourg Saint-Michel*

5.2.2 Le transport en commun

La desserte en transport en commun dans le secteur du site patrimonial de Sillery est essentiellement assurée par des parcours réguliers d'autobus du RTC (#11-111-16-25-125). Aucun parcours à haute fréquence (Métrobus) ne dessert directement le secteur. À titre indicatif, un kilomètre sépare l'intersection de l'avenue Maguire / chemin Saint-Louis de l'arrêt le plus près du Métrobus 800-801 sur le boulevard René-Lévesque. Le secteur n'est pas non plus à l'intérieur d'une zone de desserte du service express, prévu pour les navetteurs à destination du centre-ville et du centre de Sainte-Foy.

De plus, le parcours 400 emprunte le boulevard Champlain depuis la tête des ponts jusqu'au terminus D'Estimauville. Ce service spécial, offert exclusivement en période estivale, n'est cependant pas assuré pour les années à venir. En lien avec le Plan de mobilité durable, l'offre en transport commun devra être optimisée.

Carte 25 : *Desserte en transport en commun*

5.2.3 Les transports actifs - réseau cyclable

Le réseau cyclable actuel du secteur de Sillery est composé de quatre liens est-ouest.

- Dans les limites du site patrimonial, l'axe cyclable principal du chemin Saint-Louis est composé de bandes cyclables unidirectionnelles. Des connexions restent cependant à compléter sur l'axe, compte tenu de contraintes techniques majeures, notamment à l'est de l'avenue Maguire.
- Le corridor du Littoral (et Route verte), dont la vocation est principalement récréative, offre une liaison d'envergure régionale en bordure du fleuve (piste cyclable en site propre).
- L'axe du boulevard Laurier comprend quant à lui une section en bandes cyclables et une section en piste cyclable. Ce lien permet de relier le campus de l'Université Laval au quartier Saint-Sacrement.
- Un lien de quartier est-ouest est également aménagé essentiellement en chaussée désignée sur les rues Marie-Victorin, de la Terrasse-Stuart, Sheppard, etc.

Les liaisons nord-sud sont assurées essentiellement par la rue Charles-Huot. Les rues Oak et Ernest-Lavigne et l'avenue du Chanoine-Morel offrent également de courts liens. Tous ces liens sont aménagés en chaussées désignées, à l'exception du tronçon de l'avenue du Chanoine-Morel, qui est aménagé en bandes cyclables.

Les interventions projetées sur le réseau cyclable

Le plan directeur du réseau cyclable (PDRC) prévoit des développements à l'intention des cyclistes dans le secteur de Sillery. Dans un premier temps, l'axe du chemin Saint-Louis sera prolongé jusqu'au boulevard Laurier via la rue de Bergerville. Un dernier tronçon de la rue Marie-Victorin sera également aménagé. Des liens nord-sud reliant l'axe Saint-Louis au Corridor du Littoral seront également créés via la côte à Gignac et la côte de Sillery.

***Carte 26** : Réseau cyclable actuel et projeté au PDRC (2008)*

5.2.4 Les transports actifs - réseau piétonnier

La trame urbaine du site patrimonial de Sillery, ses rues assez étroites et le noyau commercial de l'avenue Maguire, rendent le secteur plutôt favorable à la marche. La présence d'écoles, de parcs et autres équipements collectifs de proximité sont également des générateurs de déplacements à pied. Des trottoirs sont présents en bordure de la majorité des grands axes de Sillery.

Certaines discontinuités sont toutefois observables dans les cheminements piétonniers, par exemple, sur le côté sud du chemin Saint-Louis. De plus, l'aménagement des trottoirs existants n'est pas toujours optimal. La largeur de certains tronçons les rend inconfortables et difficiles à déneiger en hiver. L'état de dégradation d'autres tronçons peut également nuire à la marche, particulièrement pour les personnes à mobilité réduite.

D'un point de vue récréatif, la bordure de la falaise recèle un potentiel indéniable pour la promenade.

Les interventions projetées sur le réseau piétonnier

- Aménager de nouveaux trottoirs aux points de discontinuité du réseau piétonnier, notamment sur le côté sud du chemin Saint-Louis;
- Améliorer l'état général des trottoirs existants par des travaux de réfection, lorsque requis;
- Aménager un sentier linéaire en bordure de la falaise;
- Développer de nouveaux liens pédestres entre le littoral et le plateau de Sillery, par la mise en œuvre des liens prévus dans la falaise de Sillery (reconstitution des liens historiques jadis surnommés « charcottes »).

***Carte 27 :** Plan synthèse des rues et parcours cyclables et piétonniers projetés*

6. Conclusion

La concentration de grands domaines boisés qu'on y trouve et ses qualités paysagères font du site patrimonial de Sillery un lieu unique à Québec, voire au Québec. Parce qu'ils ont subi peu de transformation depuis leur création au 19e siècle, ceux-ci ont joué un rôle incontestable dans le maintien des caractéristiques formelles, spatiales, architecturales et paysagères qui confèrent au secteur son attrait, sa valeur et son unicité. Le départ graduel des communautés religieuses qui en étaient jusqu'à maintenant les propriétaires est une étape charnière dans l'évolution de ce territoire.

Les communautés doivent se départir de leur propriété et il est peu probable que celles-ci deviennent toutes des propriétés publiques. Si un changement de vocation est inévitable, il est cependant possible d'encadrer les transformations que pourraient subir ces terrains. Il est impératif que toute intervention au sein de ce territoire se fasse dans le respect des caractéristiques qui lui sont propres. Il s'agit en résumé d'éviter de morceler les grandes parcelles, de conserver les percées visuelles depuis le chemin Saint-Louis vers le fleuve, de préserver la dominance des boisés, de respecter le mode d'organisation spatiale propre aux domaines et de limiter l'impact des nouvelles constructions par un contrôle adéquat des hauteurs et des implantations.

Plus largement, une attention particulière doit être portée au maintien de l'intégrité des bâtiments anciens présents au sein du site patrimonial de Sillery, notamment au sein des anciens faubourgs, et du caractère typique du chemin Saint-Louis et de la côte de Sillery. Enfin, la Ville souhaite poursuivre la réalisation d'interventions contribuant à la mise en valeur du site patrimonial de Sillery et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. C'est notamment le cas du projet d'aménagement d'un sentier linéaire près de la cime de la falaise.

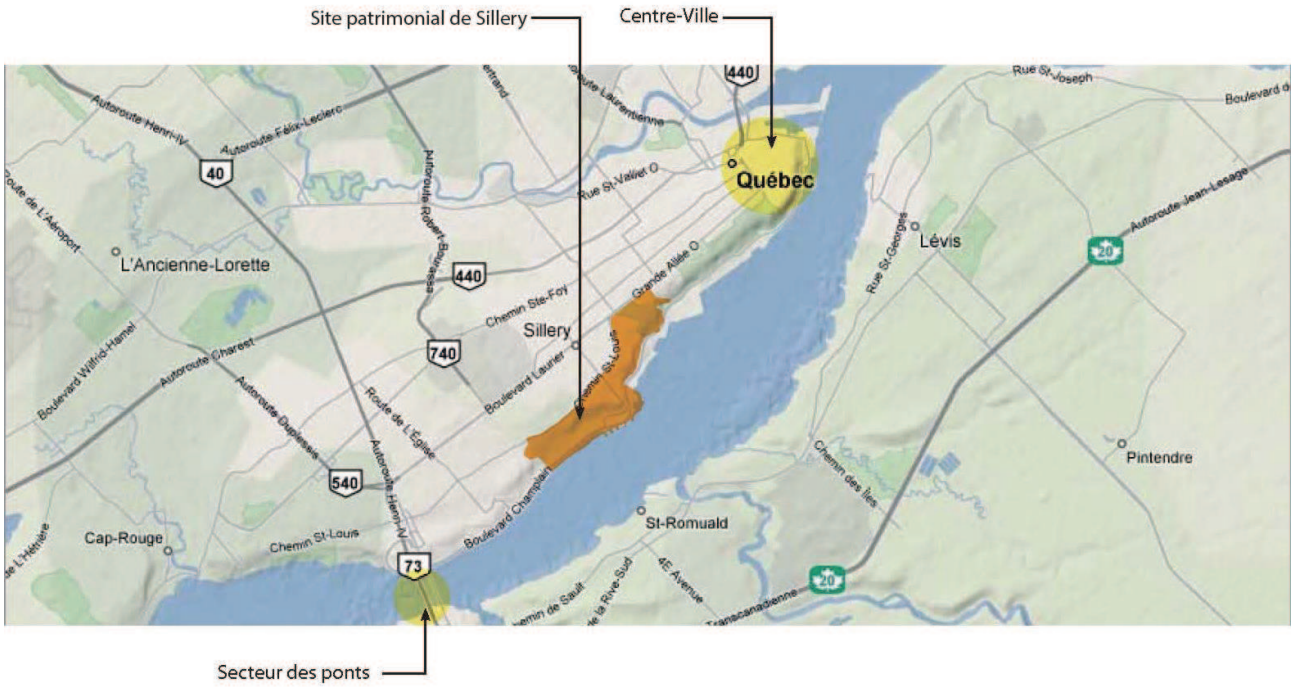
La Ville de Québec est d'avis que l'encadrement offert par ce programme particulier d'urbanisme et les modifications qui seront apportées à la réglementation municipale permettront de concilier la transformation du milieu liée au départ de la plupart des communautés religieuses, la consolidation du cadre bâti dans le respect du lieu d'insertion, la conservation des caractéristiques identitaires du site patrimonial de Sillery et le maintien de la qualité de vie des résidants du secteur.

Tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera évalué en fonction des orientations et des principes d'interventions véhiculés par le programme particulier d'urbanisme en ce qui a trait aux gabarits, aux usages, à l'implantation, à l'aménagement, au couvert boisé et au paysage.

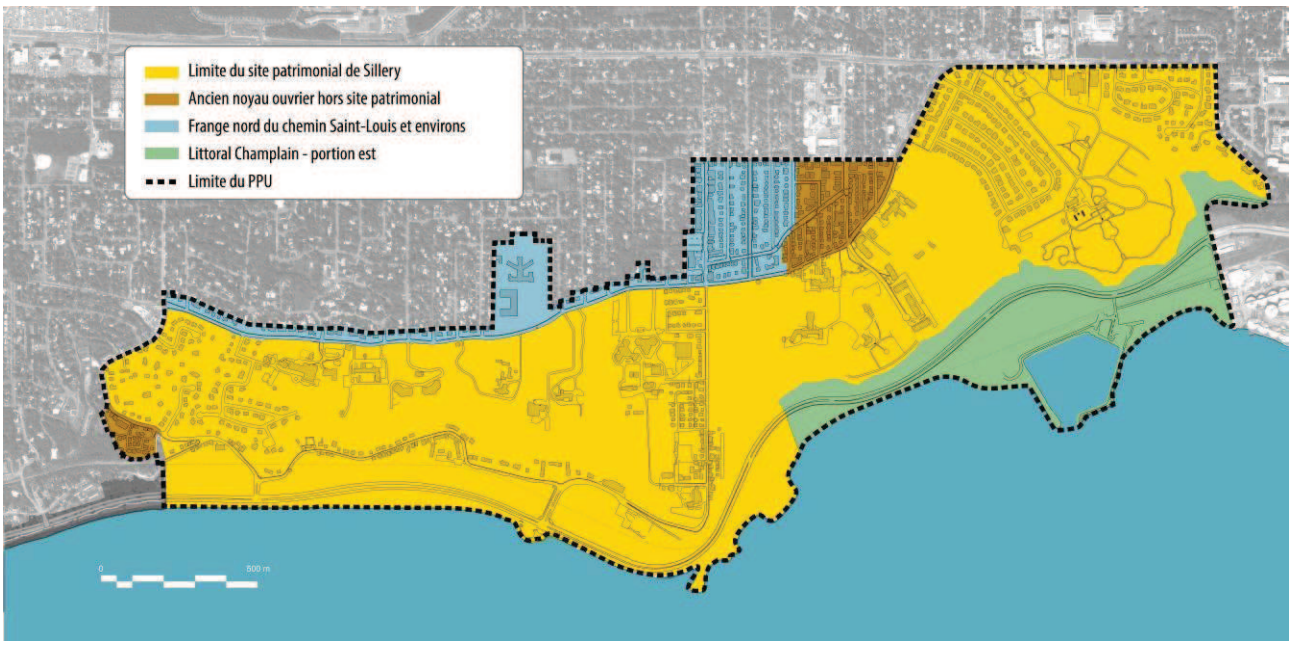
Les initiatives municipales sont, bien sûr, essentielles à la mise en œuvre de la vision d'avenir de la Ville de Québec pour le site patrimonial de Sillery. Cependant, la contribution du secteur privé est incontournable à l'atteinte des objectifs ciblés en matière de consolidation, de mise en valeur et d'embellissement. C'est pourquoi la Ville invite les propriétaires, promoteurs ou professionnels de l'aménagement à soutenir ses efforts en visant la réalisation d'interventions exemplaires et de grande qualité lorsqu'ils concevront un projet de construction, de rénovation, de recyclage et d'aménagement paysager pour ce secteur.

Annexes cartographiques

Carte 1 : Plan de localisation régionale



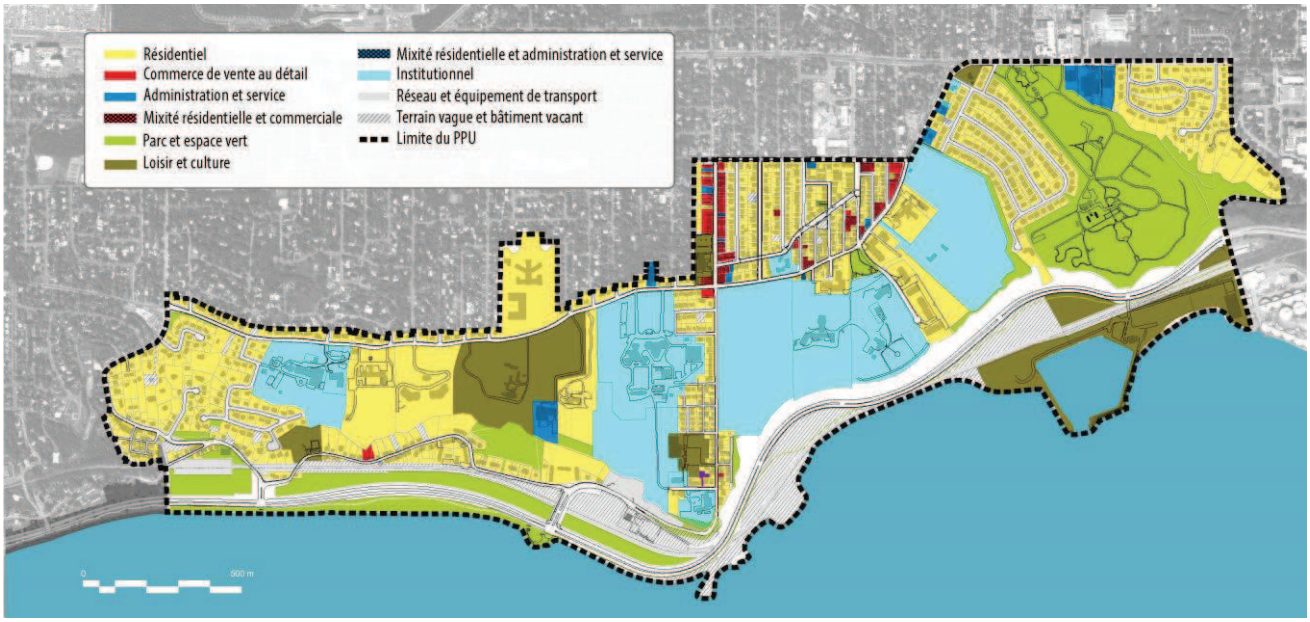
Carte 2 : Territoire d'application du Programme particulier d'urbanisme



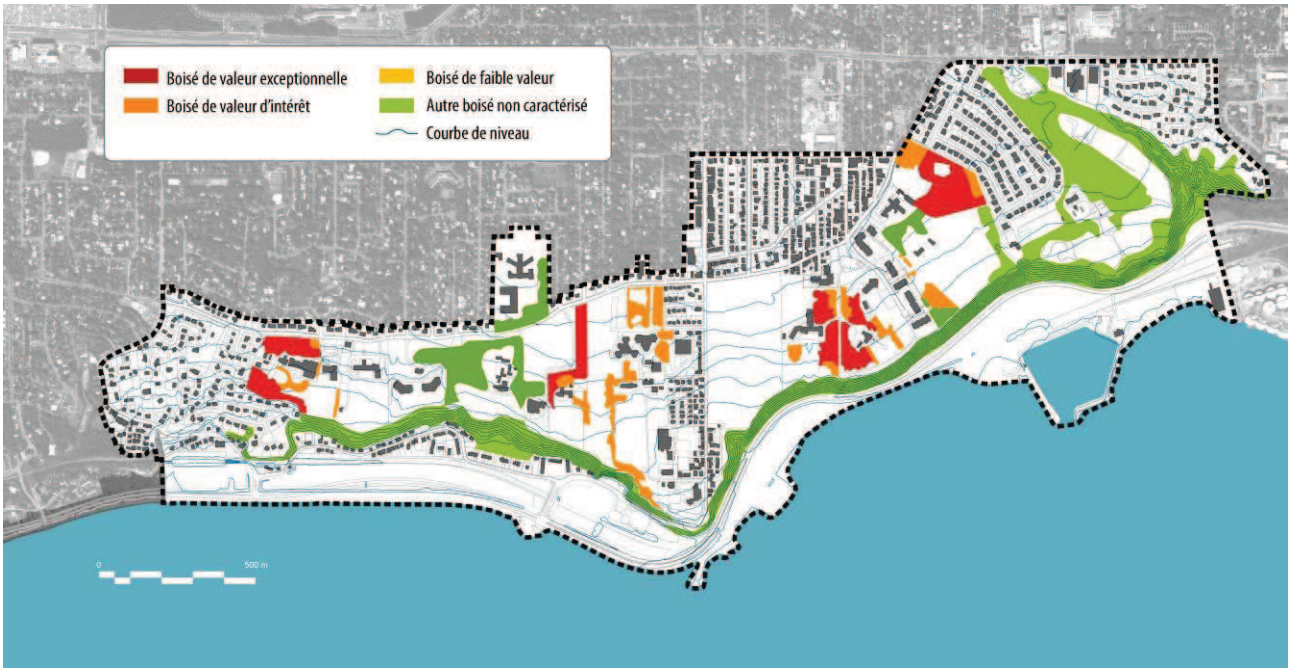
Carte 3 : *Grandes composantes du territoire*



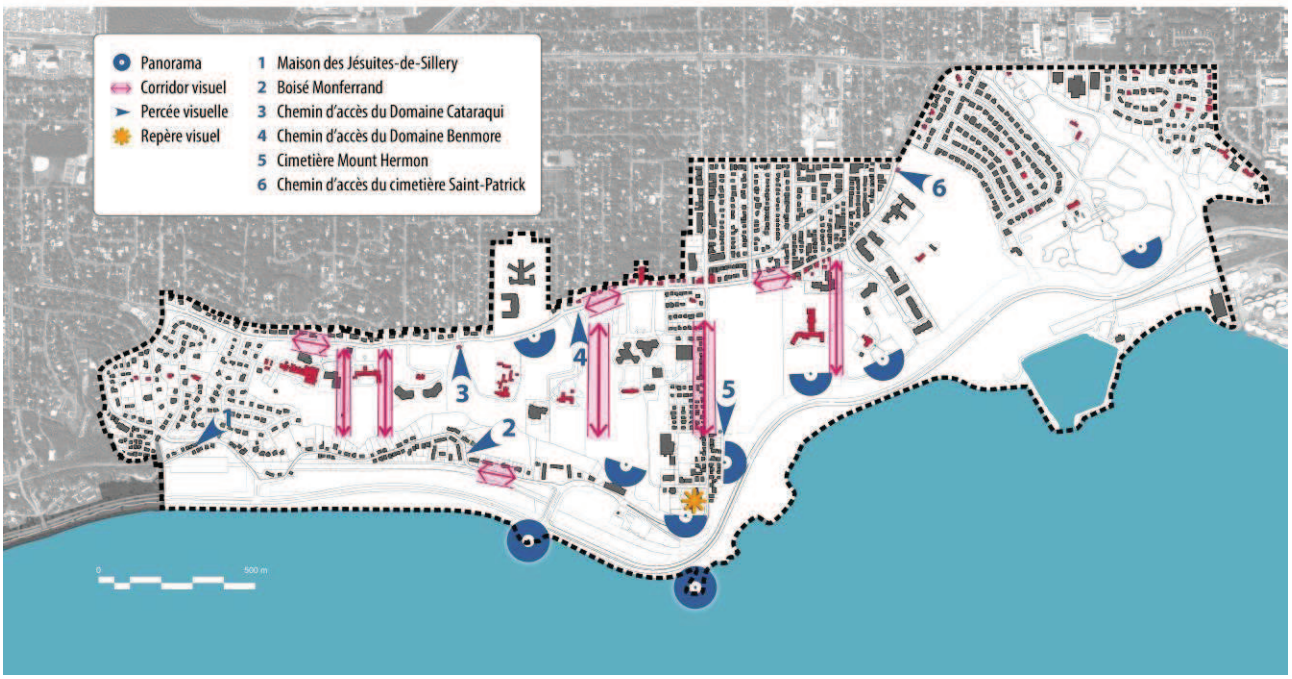
Carte 4 : Utilisation du sol



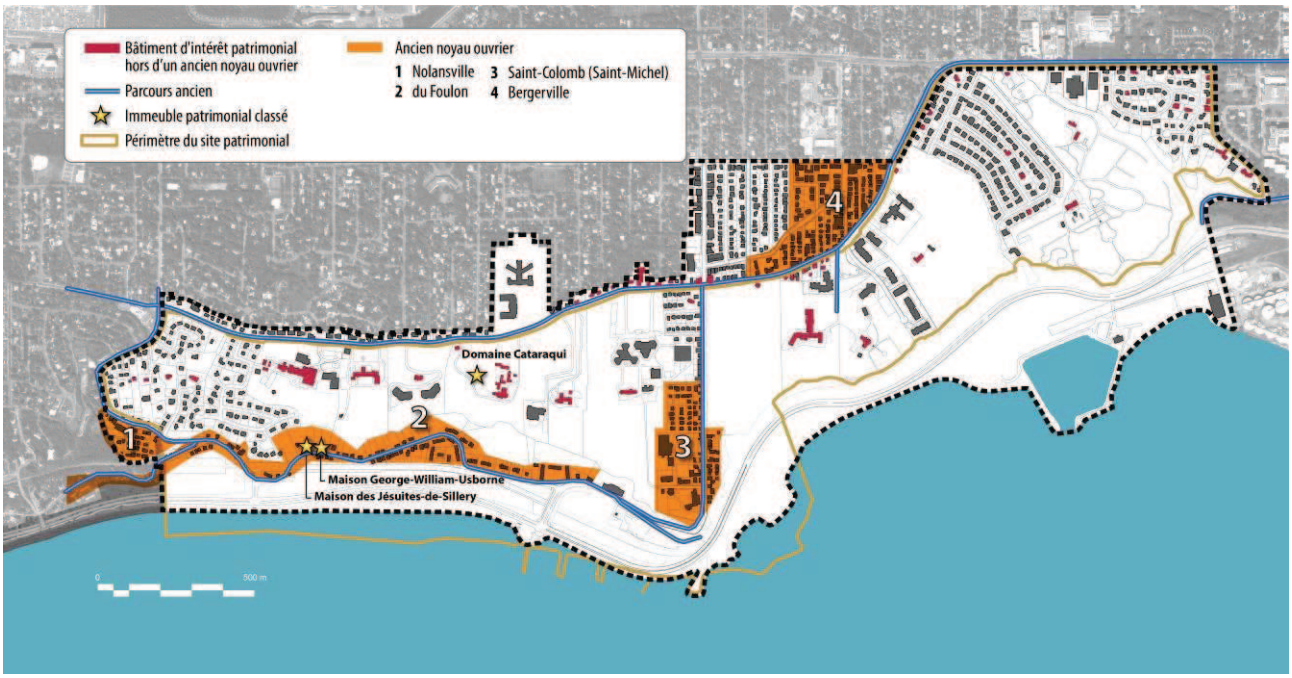
Carte 5 : Caractérisation des boisés



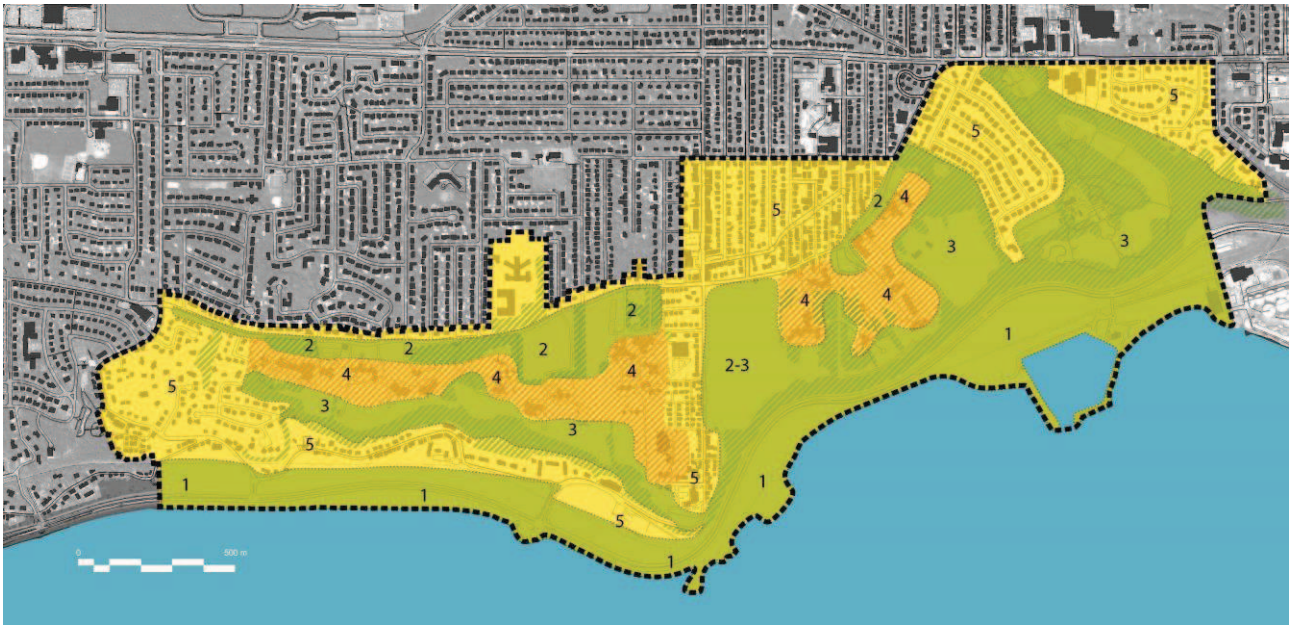
Carte 6 : Perspectives visuelles et éléments d'intérêt



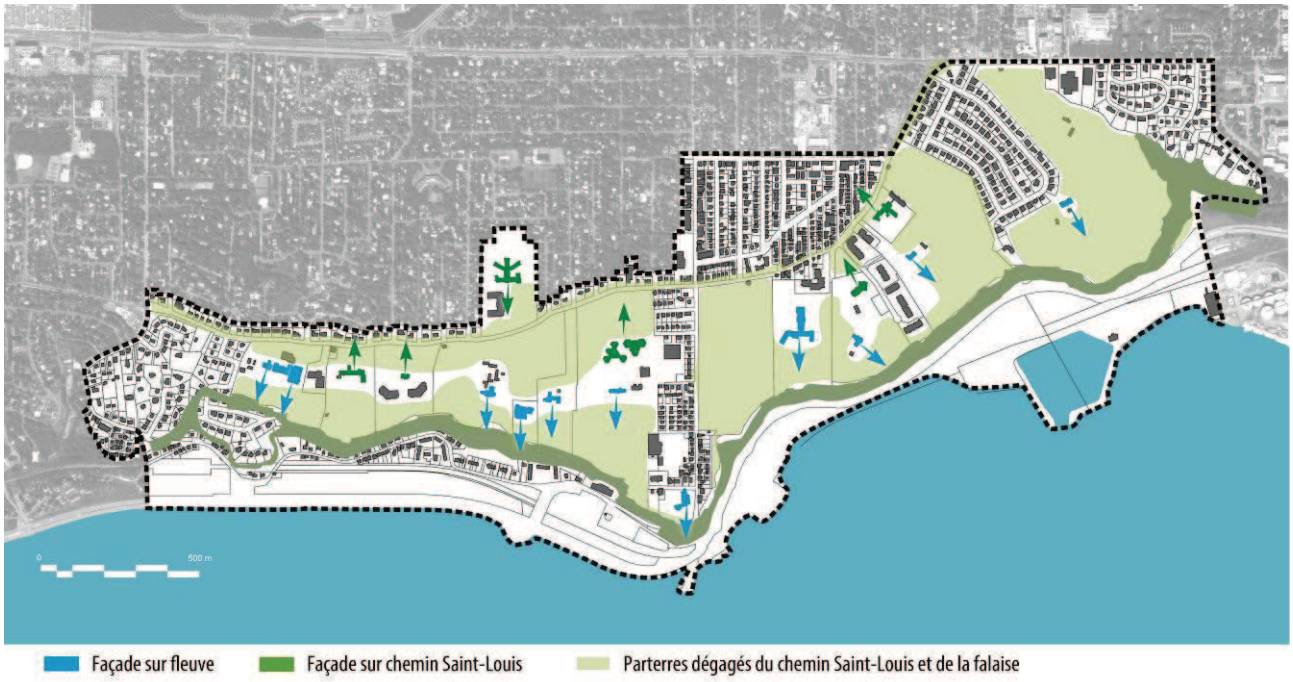
Carte 7 : Composantes d'intérêt patrimonial ou historique



Carte 8 : Approche conceptuelle



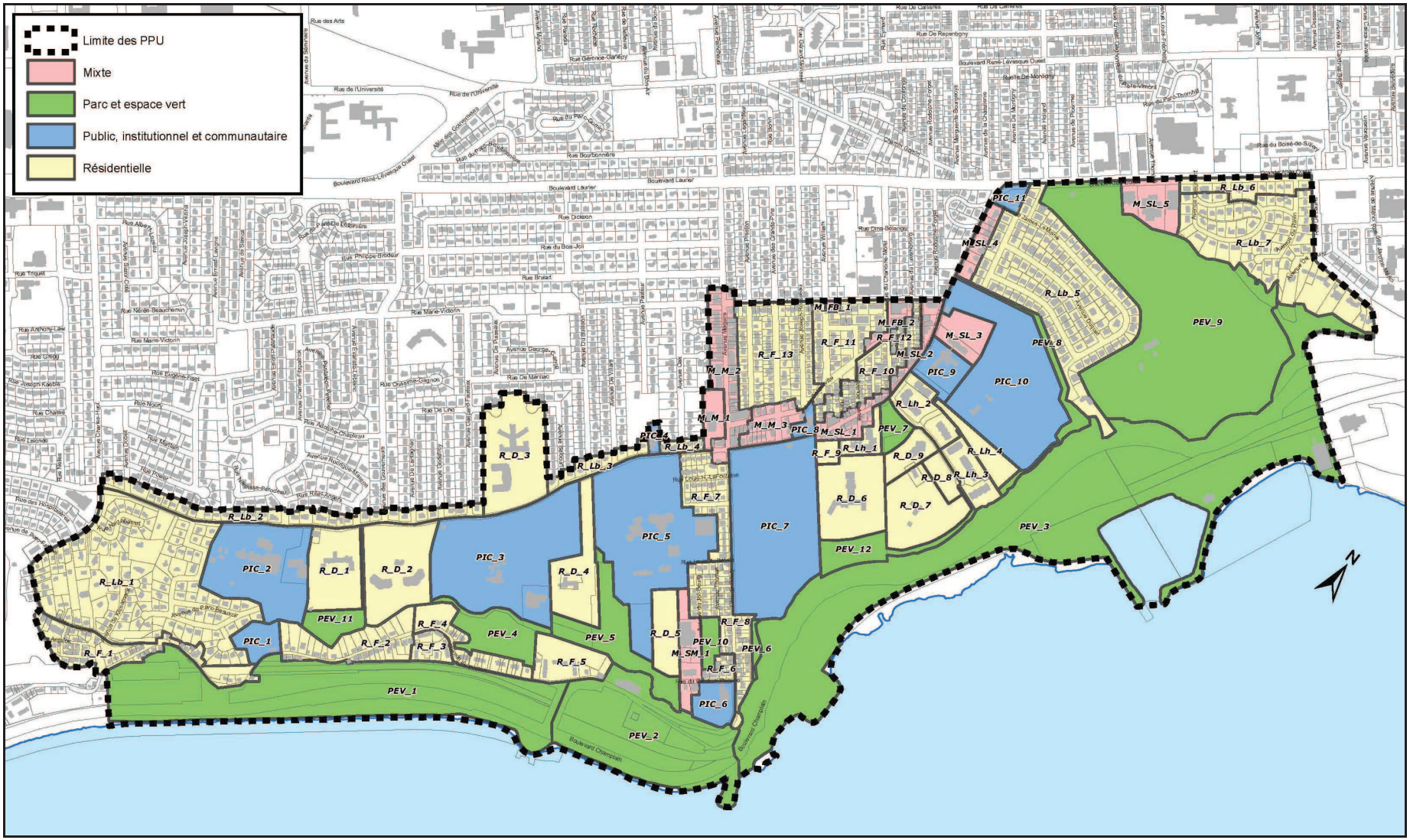
Carte 9 : Orientation des bâtiments spécialisés et parterres dégagés



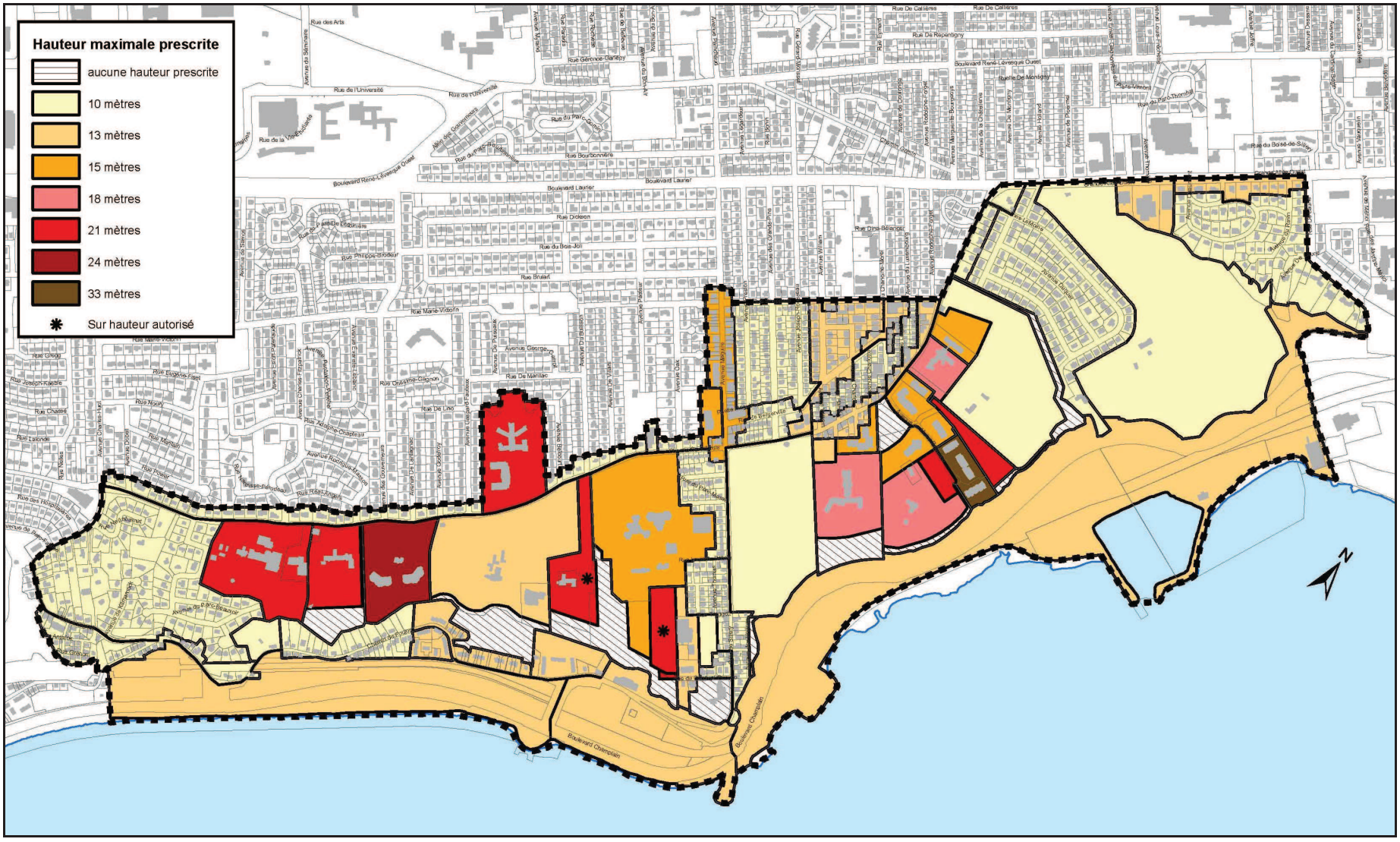
Carte 10 : Délimitation des aires protégées et constructibles



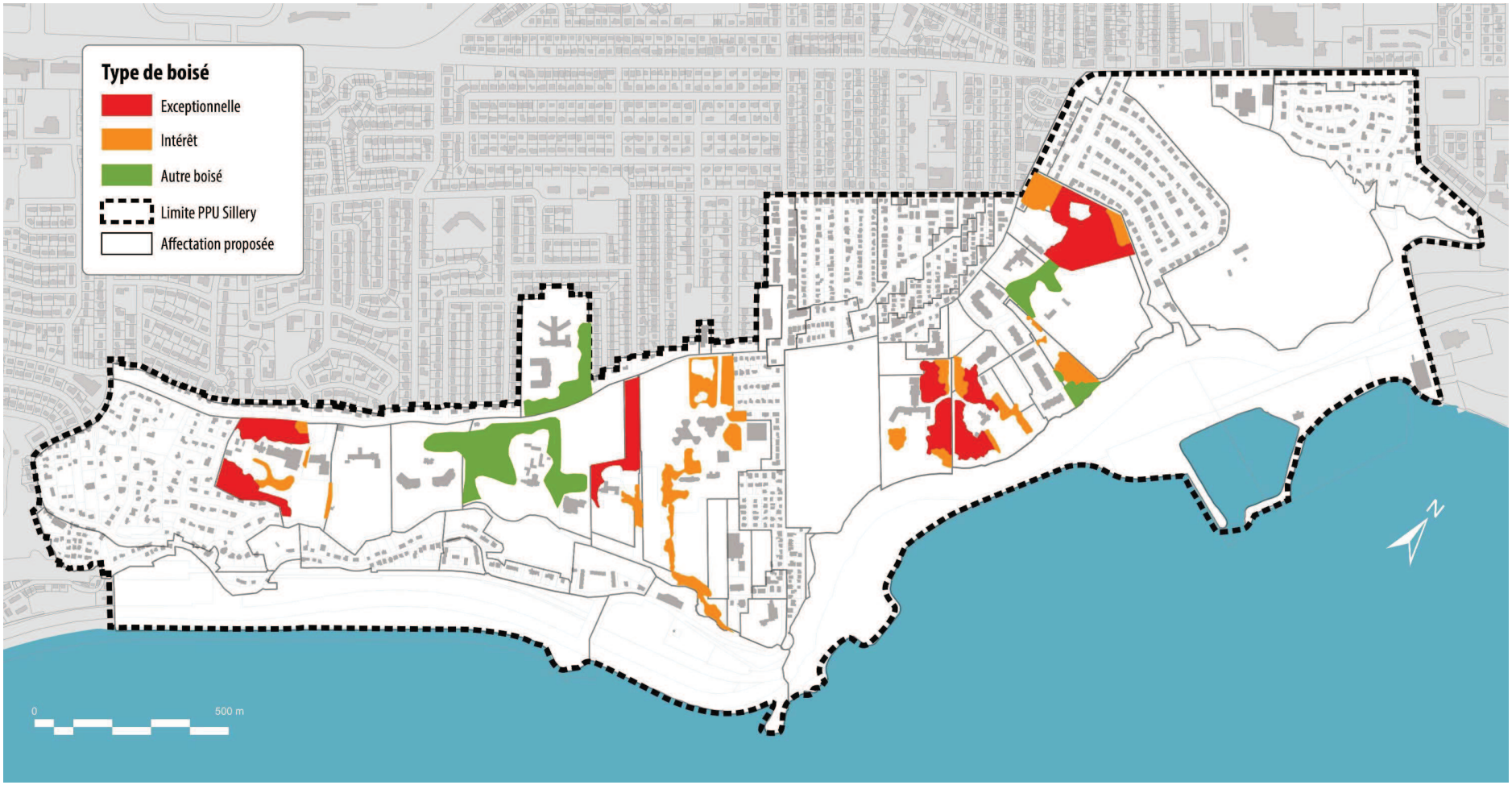
Carte 11 : Plan des affectations détaillées du sol


Limite des PPU
Mixte
Parc et espace vert
Public, institutionnel et communautaire
Résidentielle
PIC_1
PIC_2
PIC_3
PIC_4
PIC_5
PIC_6
PIC_7
PIC_8
PIC_9
PIC_10
PIC_11
PEV_1
PEV_2
PEV_3
PEV_4
PEV_5
PEV_6
PEV_7
PEV_8
PEV_9
PEV_10
PEV_11
PEV_12
R_D_1
R_D_2
R_D_3
R_D_4
R_D_5
R_D_6
R_D_7
R_D_8
R_D_9
R_Lb_1
R_Lb_2
R_Lb_3
R_Lb_4
R_Lb_5
R_Lb_6
R_Lb_7
R_Lh_1
R_Lh_2
R_Lh_3
R_Lh_4
R_F_1
R_F_2
R_F_3
R_F_4
R_F_5
R_F_6
R_F_7
R_F_8
R_F_9
R_F_10
R_F_11
R_F_12
R_F_13
M_M_1
M_M_2
M_M_3
M_SL_1
M_SL_2
M_SL_3
M_SL_4
M_SL_5
M_SM_1
M_FBL_1
M_FBL_2
Boulevard René-Lévesque Ouest
Boulevard Laurier
Boulevard Champlain
Rue de l'Université
Rue Dickson
Rue Bruland
Rue Marie-Victorin
Rue Philippe-Brodeur
Rue du Bois-Joli
Rue Bourbonnière
Rue du Parc-Cauchon
Rue Gérence-Gariépy
Rue des Arts
Rue De Repentigny
Rue De Casteres
Rue Triquet
Rue Chagg
Rue Joseph-Kaeble
Rue Chasse
Rue Lasonde
Rue Nolet
Rue Eugène-Fiset
Rue Nicole-Beauchemin
Rue Anthony-Law
Rue Noyon
Rue Martigny
Rue Proulx
Rue Des Hospitalières
Rue Jacques-Bédard
Rue Christophe-Colomb
Rue De Lind
Rue De Marillac
Rue Rioux-Angers
Rue Jacques-Cartier
Rue Pins-Bécancour
Rue du Boisé-de-Sillery
Avenue Du Parc-Beauvoir
Avenue Du Parc-Cauchon
Avenue Du Parc-Bourbonnière
Avenue Du Parc-Bois-Joli
Avenue Du Parc-Dickson
Avenue Du Parc-Bruland
Avenue Du Parc-Marie-Victorin
Avenue Du Parc-Philippe-Brodeur
Avenue Du Parc-Bourbonnière
Avenue Du Parc-Gérence-Gariépy
Avenue Du Parc-Boisé-de-Sillery
Avenue Du Parc-Laurier
Avenue Du Parc-Champlain
Avenue Du Parc-Bois-Joli
Avenue Du Parc-Cauchon
Avenue Du Parc-Bruland
Avenue Du Parc-Dickson
Avenue Du Parc-Laurier
Avenue Du Parc-Beauvoir
Avenue Du Parc-Bourbonnière
Avenue Du Parc-Gérence-Gariépy
Avenue Du Parc-Boisé-de-Sillery
Avenue Du Parc-Champlain
Avenue Du Parc-Marie-Victorin
Avenue Du Parc-Philippe-Brodeur
Avenue Du Parc-Bois-Joli
Avenue Du Parc-Cauchon
Avenue Du Parc-Bruland
Avenue Du Parc-Dickson
Avenue Du Parc-Laurier
Avenue Du Parc-Champlain

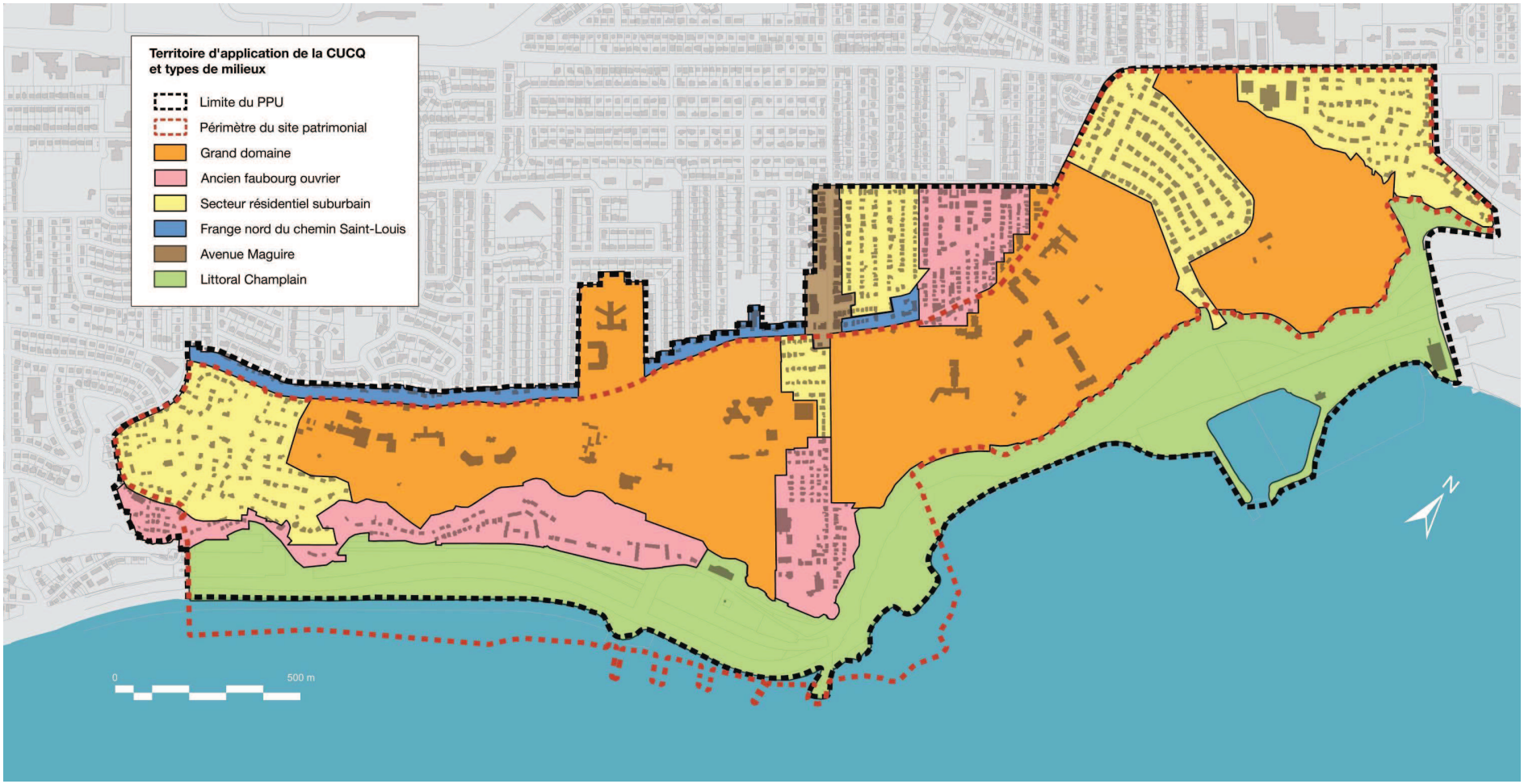
Carte 12 : Plan des hauteurs maximales



Carte 13 : Plan des boisés visés par des mesures de protection particulières



Carte 14 : Territoire d'application de la Commission et types de milieux



Carte et illustrations 15 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Maristes

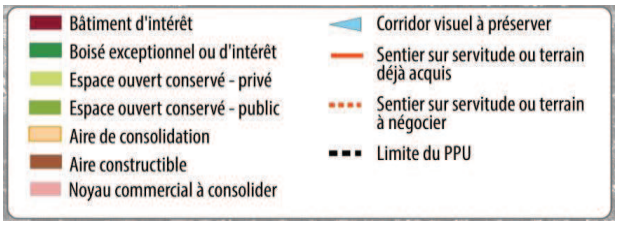
Localisation





Approche conceptuelle





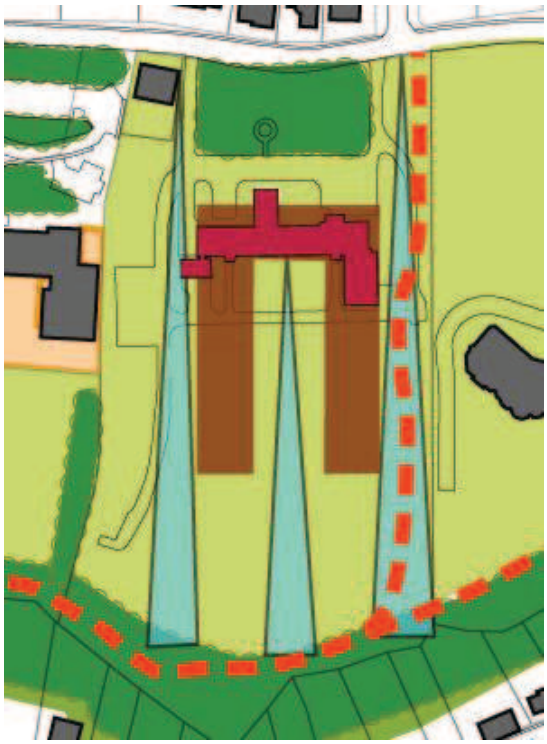
Carte et illustrations 16 : Stratégie d'intervention pour l'ancienne propriété des Sœurs Augustines

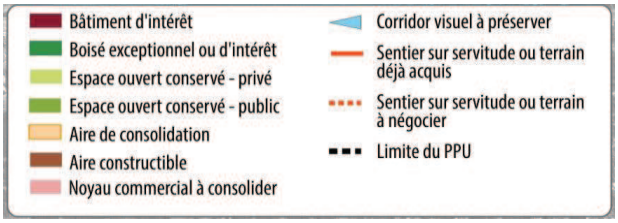
Localisation





Approche conceptuelle





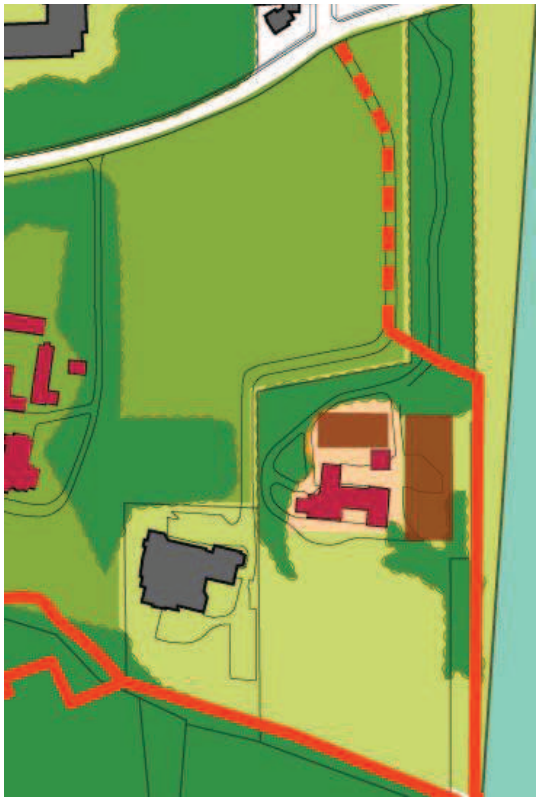
Carte et illustrations 17 : Stratégie d'intervention pour le domaine Benmore

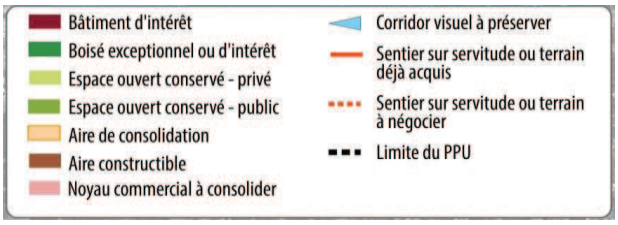
Localisation





Approche conceptuelle





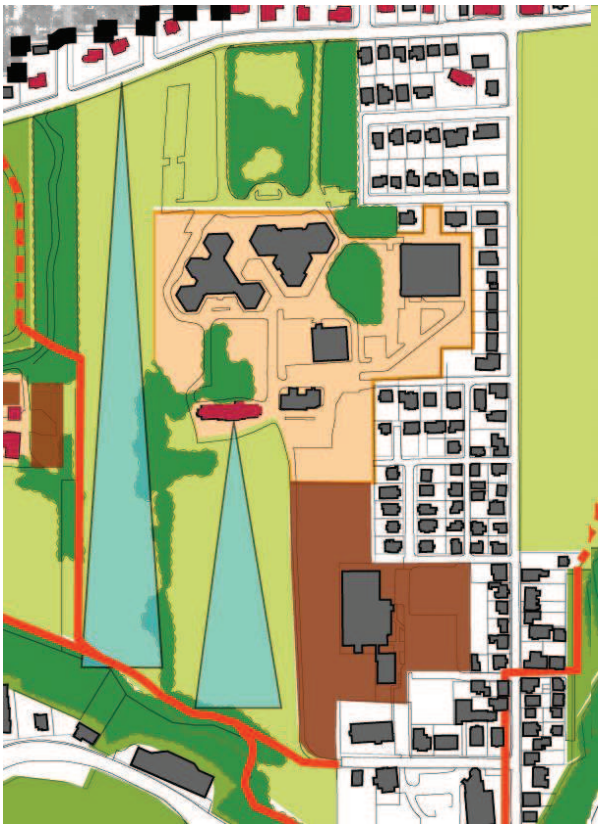
Carte et illustrations 18 : Stratégie d'intervention la propriété des Religieuses de Jésus-Marie

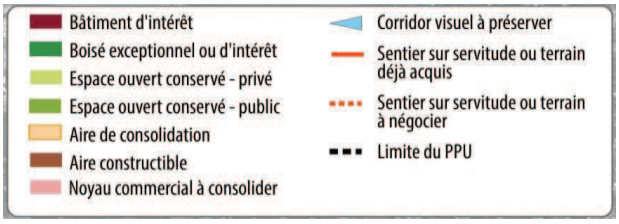
Localisation





Approche conceptuelle





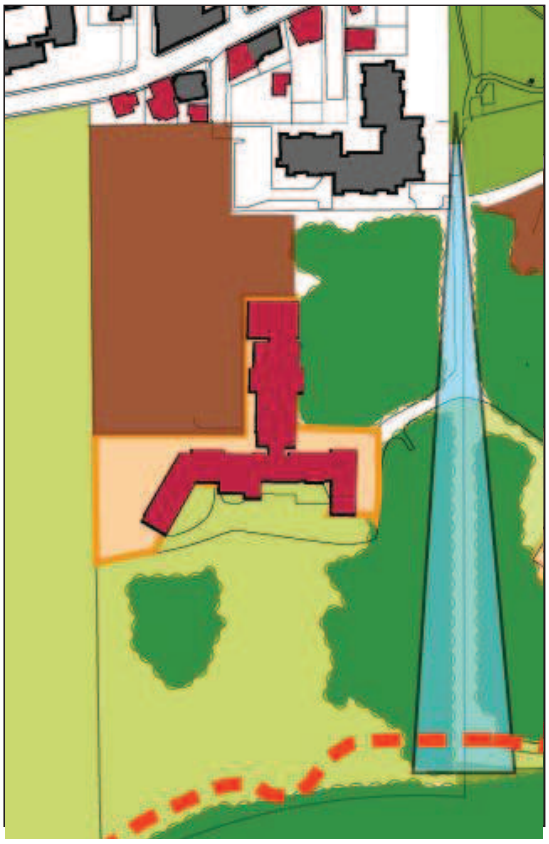
Carte et illustrations 19 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Sœurs de Sainte-Jeanne-d'Arc

Localisation





Approche conceptuelle



Carte et illustrations 20 : Stratégie d'intervention pour la propriété des Pères Augustins-de-l'Assomption

Localisation





Approche conceptuelle



Carte et illustrations 21 : Stratégie d'intervention pour le Cimetière St.Patrick's

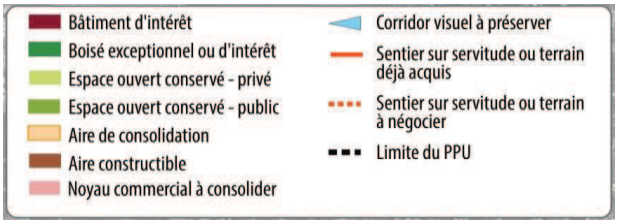
Localisation





Approche conceptuelle





Carte 22: Sentier linéaire de la falaise de Sillery et liens nord-sud



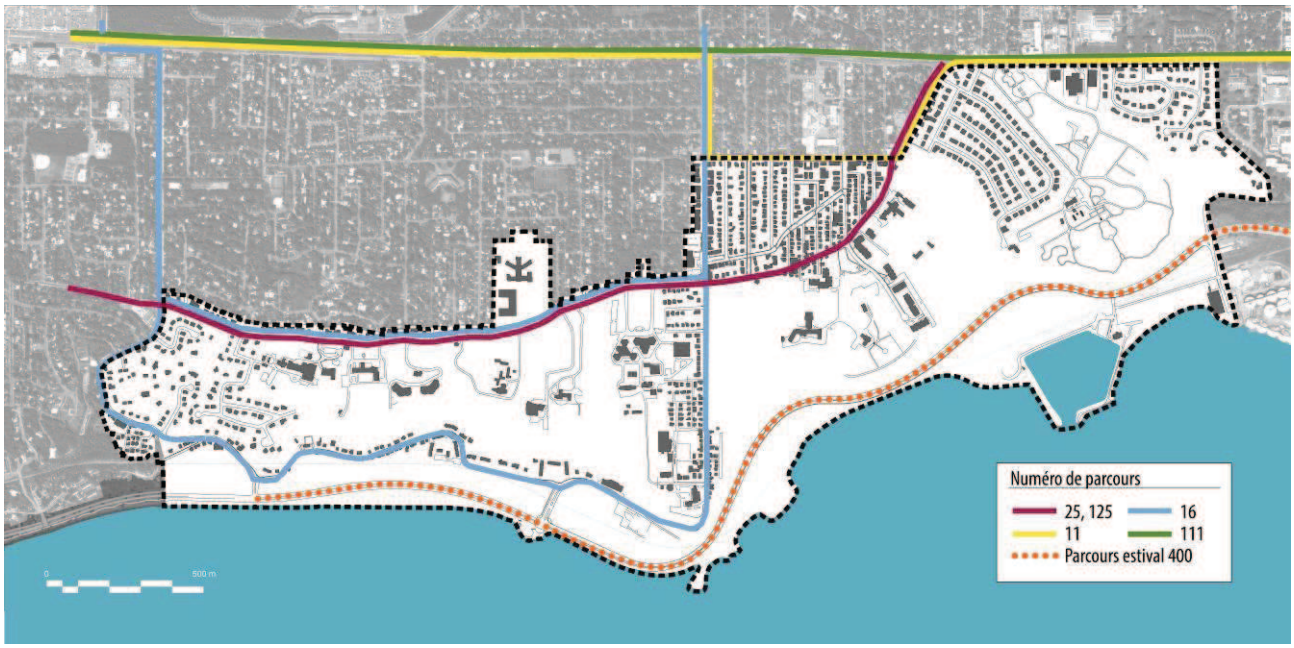
Carte 23 : Feux lumineux modifiés



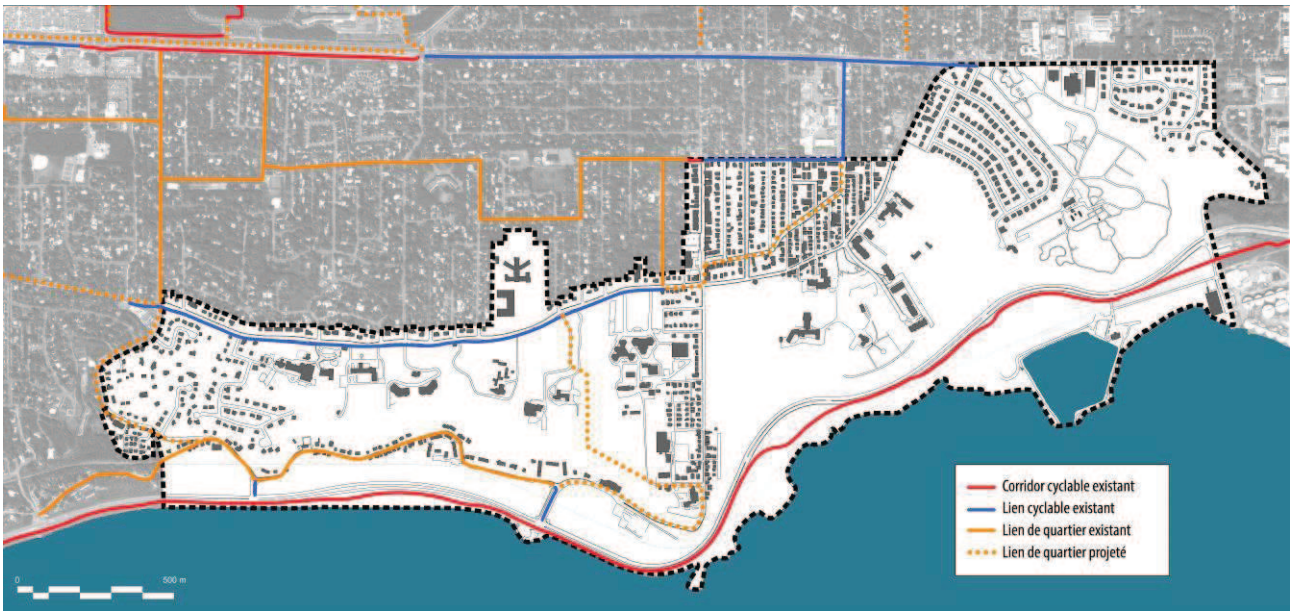
Carte 24 : Sens uniques projetés dans le faubourg Saint-Michel



Carte 25 : Desserte en transport en commun



Carte 26 : Réseau cyclable actuel et projeté au PDRC (2008)



Carte 27 : Plan synthèse des rues et parcours cyclables et piétonniers projetés



Annexe G
Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

2017, R.V.Q. 2496, a.1

Table des matières

1. Mise en contexte 3

1.1 Territoire visé 3

1.2 Programme particulier d'urbanisme : l'outil de planification retenu pour le pôle urbain Belvédère 4

1.3 Faits saillants des consultations tenues avant l'adoption du projet de programme particulier d'urbanisme 5

2. Portrait du territoire et enjeux 8

2.1 Profil sociodémographique de 2011 8

2.2 Activités et vocation du territoire 10

2.3 Cadre bâti 13

2.4 Mobilité et déplacements 16

2.5 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics 22

3. Vision et orientations 24

3.1 Politiques municipales existantes 24

3.2 Vision d'aménagement et de développement 24

3.3 Grandes orientations 25

4. Stratégies d'aménagement et de développement 27

4.1 Activités et vocation du territoire 27

4.2 Cadre bâti 29

4.3 Mobilité et déplacements 31

4.4 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics 35

5. Mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement 38

5.1 Aires d'affectation détaillée et dispositions normatives 38

5.2 Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec 67

5.3 Critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés 68

5.4 Programme d'acquisition d'immeubles 72

6. Conclusion 73

Annexe I – Cartes 74

Liste des tableaux

Tableau 1 – Répartition modale des déplacements dans le pôle urbain Belvédère 17
Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée 41

Liste des cartes

Carte 1 – Territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère 75
Carte 2 – Utilisation du sol 76
Carte 3 – Densité résidentielle nette 77
Carte 4 – Réseau de transport en commun actuel (2017) 77
Carte 5 – Réseau de transport actif et réseau routier actuels (2017) 78
Carte 6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif aux activités et à la vocation du territoire, ainsi qu'au cadre bâti 79
Carte 7 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif à la mobilité et à l'aménagement du domaine public 80
Carte 8 – Sous-secteurs du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère 81
Carte 9 – Plan des aires d'affectation détaillée 82
Carte 10 – Plan des hauteurs maximales prescrites 83
Carte 11 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici 84
Carte 12 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill 84
Carte 13 – Grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique 85
Carte 14 – Grandes propriétés du secteur de l'église du Très-Saint-Sacrement 86
Carte 15 – Grandes propriétés du secteur de l'écoquartier La Cité Verte 86

1. Mise en contexte

1.1 Territoire visé

Le pôle urbain Belvédère est situé au cœur de la ville de Québec.

En effet, localisé dans la Haute-Ville, il se situe à mi-chemin entre ses deux principales destinations : le secteur du centre-ville et de la colline Parlementaire, ainsi que le secteur du plateau centre de Sainte-Foy. Le pôle urbain Belvédère est lui-même un territoire très attractif, dans lequel se destinent près de 30 000 déplacements quotidiens[1]. En 2011, le territoire était habité par 8 710 personnes, alors que 9 855 personnes y travaillaient et qu'environ 2 300 étudiants le fréquentaient[2].

Sa superficie est d'environ 1,6 km^2, et ses limites approximatives sont les suivantes :

- au nord : le coteau Sainte-Geneviève et la côte de la Pente-Douce;
- à l'est : la rue Murray, l'avenue De Bienville, l'avenue des Laurentides et le parc des Champs-de-Bataille;
- au sud : l'avenue George-VI, l'avenue De Laune et la Grande Allée Ouest;
- à l'ouest : l'avenue Holland et l'avenue Saint-Sacrement, y compris cependant tous les terrains qui forment l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland.

Carte 1 – Territoire visé par le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère *: voir Annexe I*

Le pôle urbain Belvédère est un territoire mixte. Une diversité d'activités s'y exerce, de manière généralement harmonieuse. En effet, on y trouve des habitations de divers types réparties sur l'ensemble du territoire, des lieux d'emplois, des lieux d'enseignement, des établissements majeurs de santé, des espaces commerciaux et des équipements à vocation récréative ou communautaire, notamment des parcs. Cette mixité fait de ce territoire un milieu de vie relativement complet, qui répond à plusieurs égards aux principes du développement et de la mobilité durables. Il s'avère ainsi pertinent d'y stimuler le développement et de développer son attractivité.

Les limites du pôle urbain Belvédère ont été définies de manière à y inclure l'ensemble des milieux caractérisés par une forte intensité d'activités humaines, c'est-à-dire les endroits fréquentés par une grande concentration de personnes : des résidants, des employés, des visiteurs, etc. Étant donné l'attractivité générale de ce territoire et la pertinence de la renforcer, les milieux propices à supporter une intensification des activités humaines y ont aussi été inclus. Finalement, les milieux adjacents à ces secteurs actuellement ou potentiellement denses ont

1. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011.*
2. Statistique Canada (2011), *Enquête nationale des ménages*; Ville de Québec (2016), *Données sur les établissements d'enseignement*.

été intégrés dans le territoire, puisqu'ils sont influencés par celui-ci de manière directe ou indirecte.

1.2 Programme particulier d'urbanisme : l'outil de planification retenu pour le pôle urbain Belvédère

Un programme particulier d'urbanisme (PPU) est un outil de planification mis à la disposition des municipalités par la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (RLRQ, chapitre A-19.1). Il permet :

- de planifier l'aménagement du territoire d'un secteur stratégique de la ville et d'y orienter le développement futur en présentant une vision d'avenir, sur un horizon d'environ 25 ans;
- de préciser, d'encadrer et d'harmoniser les futures interventions de développement publiques et privées.

Afin d'atteindre ces objectifs, le PPU contient des stratégies d'aménagement et de développement relatives aux objets suivants :

- les activités qui s'exercent sur le territoire;
- les caractéristiques du cadre bâti à préserver ainsi que celles qui sont souhaitées pour les nouvelles constructions;
- les réseaux de mobilité et les infrastructures à prévoir pour faciliter les déplacements;
- l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics existants, de même que les infrastructures et les équipements à implanter.

Finalement, afin de favoriser la mise en œuvre de ces stratégies, il contient les principales règles d'urbanisme qui encadreront les projets de construction et qui devront être intégrées dans la réglementation d'urbanisme des arrondissements concernés.

Le PPU est donc l'outil retenu pour planifier le développement du pôle urbain Belvédère pour les motifs suivants :

- La majeure partie du territoire est désignée comme un pôle urbain régional dans le *Schéma d'aménagement et de développement* révisé de l'agglomération de Québec. L'élaboration d'un PPU pour ce territoire favorise l'intégration des orientations de ce schéma dans la planification de l'aménagement du territoire de la ville de Québec.
- Situé à la limite de deux anciennes villes, de deux arrondissements et de trois quartiers, ce territoire n'a jamais bénéficié d'une planification d'ensemble, malgré sa centralité à l'échelle régionale et sa forte attractivité.
- Dans un contexte de mobilité durable, la Ville de Québec souhaite orienter la croissance et la consolidation vers les milieux qui sont très bien desservis par le transport en commun.
- Le nombre élevé de personnes qui fréquentent le secteur quotidiennement milite en faveur d'aménagements et d'infrastructures de qualité, au bénéfice de la population qui est en place et de la population à venir.
- Un PPU permettra de coordonner la croissance et l'amélioration de la qualité des milieux de vie.

1.3 Faits saillants des consultations tenues avant l'adoption du projet de programme particulier d'urbanisme

Dans le but de connaître les besoins et les attentes de la population qui fréquente le pôle urbain Belvédère, deux phases de consultation publique ont été organisées avant le dépôt du programme particulier d'urbanisme : la première consistait en une collecte d'informations sur les besoins, alors que la seconde portait sur un avant-projet de PPU.

Les deux phases de consultation ont fait l'objet de rapports de consultation publique, qui sont disponibles sur le site Web de la Ville de Québec[3]. Cette section en présente les principaux faits saillants.

Ces consultations ont permis à la Ville de Québec d'adapter les stratégies proposées en fonction des commentaires de la population.

1.3.1 Cueillette d'information sur les besoins

Lors de la cueillette d'information sur les besoins organisée à l'automne 2015, les citoyens et les acteurs institutionnels et économiques ont pu s'exprimer sur leurs attentes à l'égard de la transformation et de l'aménagement du pôle urbain Belvédère. Les activités suivantes ont été réalisées : sondage en ligne, entretiens semi-dirigés avec les acteurs institutionnels et économiques et séance de travail avec les conseils de quartier concernés.

Les principaux éléments mentionnés par les participants sont résumés ci-après.

Activités et vocation du territoire

- La densification et l'ajout de logements à l'intérieur du territoire sont des questions qui préoccupent la population. On recommande que la localisation des nouveaux logements soit déterminée selon une logique d'ensemble.
- On souhaite le maintien du caractère des îlots résidentiels existants.
- À l'intérieur du territoire visé par le PPU, il manque de commerces de proximité, de restaurants, de marchés d'alimentation spacieux, etc., particulièrement dans le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère.
- L'accessibilité à des services personnels et professionnels est jugée adéquate.
- L'accessibilité à des équipements de loisirs est aussi jugée adéquate; on mentionne néanmoins qu'il serait souhaitable de l'améliorer par l'ajout d'équipements sportifs et de lieux à vocation communautaire afin d'augmenter l'offre.

Cadre bâti

- On souligne la présence de plusieurs éléments qui revêtent un intérêt architectural sur le territoire dont le caractère ancien ou vernaculaire de plusieurs bâtiments et résidences unifamiliales, les immeubles de la Grande Allée et de l'avenue des Braves ainsi que les édifices institutionnels.

3. www.ville.quebec.qc.ca/ppu

- On souhaite des interfaces harmonieuses entre les bâtiments existants et ceux que l'on prévoit construire.
- La diversité des types de logements est un atout du secteur qui doit être maintenu. On devrait notamment prévoir de nouvelles constructions adaptées aux familles.
- Des espaces verts devraient être maintenus sur les terrains lors de la réalisation de projets de construction.
- On souhaite une amélioration de l'environnement bâti et urbain dans le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère.

Mobilité et déplacements

- La facilité de se déplacer sur le territoire au moyen d'une diversité de modes de déplacement est une caractéristique du territoire que l'on doit maintenir et développer.
- On souhaite une bonification des aménagements favorables au vélo, notamment pour faciliter les accès au corridor Père-Marquette en provenance du nord et du sud.
- On désire des aménagements qui rendront les déplacements des piétons plus conviviaux et sécuritaires, notamment en ce qui a trait à la traversée des artères, à la perméabilité des grands îlots et à l'espace réservé aux piétons.
- On aimerait une amélioration de l'accès au transport en commun.
- La circulation de transit devrait être contenue sur les axes de transport est-ouest.
- On souhaite le maintien d'un nombre adéquat d'espaces de stationnement, qui seraient idéalement souterrains.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- L'omniprésence d'arbres est considérée comme un atout distinctif du secteur.
- La présence et la proximité d'espaces verts de qualité sont souvent soulignées comme des atouts du territoire.
- On déplore l'absence de lieux de rassemblement ou de places publiques.
- On souligne le mauvais état du pavillon de services du parc des Saints-Martyrs.
- On aimerait avoir accès à plus d'espaces verts.
- On désire une mise en valeur du coteau Sainte-Geneviève.
- On souhaite plus de mobilier urbain favorisant l'utilisation de l'espace public.

1.3.2 Faits saillants de la consultation sur l'avant-projet

Au printemps 2016, un avant-projet de programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère a été présenté. Des séances d'audition des opinions ont été organisées en septembre 2016, au cours desquelles les participants ont pu émettre leurs commentaires sur un contenu préliminaire.

Il en ressort que la majeure partie des participants adhère à la vision, aux orientations et aux stratégies d'aménagement et de développement proposées. Cependant, des préoccupations ont été exprimées relativement aux modalités de mise en œuvre.

Activités et vocation du territoire

- On demande que la mixité sociale et les besoins en logements sociaux soient abordés.
- On souligne que le noyau mixte Holland n'est pas secondaire puisqu'il revêt une importance particulière pour les résidants du quartier Saint-Sacrement.
- On remet en question le fait que l'habitation soit autorisée dans le secteur d'emplois Mérici.
- Quelques demandes de révision quant aux usages autorisés ont été formulées.

Cadre bâti

- Des préoccupations ont été exprimées relativement aux nouvelles constructions dans les parties du territoire qui doivent être densifiées, redéveloppées ou requalifiées :
    - distances de dégagement entre les constructions futures et les bâtiments existants;
    - modulation des hauteurs maximales autorisées.

- On souhaite qu'une plus grande importance soit accordée au patrimoine bâti du territoire.

Mobilité et déplacements

- On soulève des préoccupations relativement à la circulation automobile dans le territoire et aux répercussions qu'auront les nouveaux ensembles immobiliers sur celle-ci.
- On demande que les espaces de stationnement soient gérés de manière rationnelle et que les nouveaux espaces soient souterrains.
- On souhaite que les modalités d'aménagement des liens piétons ou cyclables qui doivent être créés soient précisées, notamment sur les grandes propriétés à redévelopper ou à requalifier.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

- On demande qu'une plus grande protection des arbres soit assurée.
- On suggère de revoir complètement l'aménagement du parc des Saints-Martyrs.
- On désire que les jardins communautaires existants soient intégrés dans la planification du territoire.

2. Portrait du territoire et enjeux

Le pôle urbain Belvédère étant un milieu mixte et complexe, un portrait du territoire et des gens qui l'habitent et le fréquentent permet d'en comprendre les dynamiques. De ce portrait se dégagent des enjeux qui sont abordés dans le programme particulier d'urbanisme.

2.1 Profil sociodémographique de 2011[4]

En 2011, la population du pôle urbain Belvédère présentait les caractéristiques suivantes :

- On dénombre 8 710 résidants sur le territoire, dont 3 605 hommes et 5 105 femmes.
- L'âge médian de la population est de 56,6 ans, alors qu'il est de 43,5 ans dans l'ensemble de la ville de Québec. Il y a cependant des variations considérables à l'intérieur du territoire du pôle urbain. De fait, dans le quadrilatère central[5], l'âge médian est de 38,8 ans, alors qu'il atteint 67,8 ans dans le secteur de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland et 64,4 ans dans le secteur des Jardins Mérici.
- 5,2 % de la population est âgée de moins de 15 ans (453 personnes), alors que ce pourcentage est de 13,1 % pour la ville de Québec.
- La population active compte 4 000 individus. Ainsi, plus de 50 % de la population est inactive. Cela s'explique notamment par l'âge médian élevé : une part importante de la population serait retraitée. Pour l'ensemble de la ville de Québec, le taux d'activité est nettement supérieur (69,9 %).
- Le revenu médian des personnes est de 37 635 $, et le revenu moyen s'élève à 50 985 $. Ces revenus sont supérieurs à ceux dans la ville de Québec, qui sont respectivement de 31 400 $ et de 37 907 $. On note par ailleurs des différences dans les diverses parties du territoire. De manière générale, le revenu médian est plus bas dans les parties nord du territoire et plus élevé dans les parties sud. Il varie ainsi entre 28 112 $ et 51 344 $[6].

En 2011, les ménages du pôle urbain Belvédère présentaient les caractéristiques suivantes :

- On trouve 5 005 ménages privés[7].
- La taille moyenne des ménages privés est de 1,6 personne, alors qu'elle est de 2,0 personnes pour la ville de Québec.
- Un peu plus de la moitié des ménages (56,7 % ou 2 840 ménages) ne sont composés que d'une seule personne, alors que cette proportion est de 38,6 % pour la ville de Québec. On trouve les plus fortes concentrations de personnes qui habitent seules dans les secteurs de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland et des Jardins Mérici. Par opposition, le quadrilatère central compte peu de ménages composés d'une seule personne.

4. Les informations sociodémographiques contenues dans la présente section proviennent des documents suivants : Statistique Canada (2011), *Enquête nationale auprès des ménages, profil semi-personnalisé*; Statistique Canada (2011), *Recensement 2011, profil semi-personnalisé.* Cela ne constitue pas une approbation de ce produit par Statistique Canada.
5. Il s'agit du quadrilatère formé approximativement par le chemin Sainte-Foy, l'avenue des Braves, le boulevard René-Lévesque et l'avenue Joffre.
6. Il s'agit du revenu avant imposition.
7. Un ménage privé est défini par Statistique Canada comme « une personne ou un groupe de personnes occupant un même logement ».

- Le revenu médian des ménages du territoire est de 48 858 $ et le revenu moyen se chiffre à 74 593 $, alors que ces revenus sont respectivement de 51 775 $ et de 65 153 $ pour la ville de Québec[8].
- Parmi ces ménages, on dénombre 1 830 familles[9], dont 33 % habitent avec au moins un enfant. La taille moyenne des familles est de 2,4 personnes. Pour la ville de Québec, elle s'élève à 2,7 personnes, et 52 % des familles habitent avec au moins un enfant.

En 2011, les visiteurs réguliers du pôle urbain présentaient les caractéristiques suivantes :

- Le territoire est fréquenté par 2 300 étudiants et 9 855 travailleurs. Les données du recensement montrent que les travailleurs se trouvent principalement aux abords du chemin Sainte-Foy et de la Grande Allée.
- Parmi les travailleurs, 8 395 (85,2 %) détiennent un certificat, un diplôme ou un grade postsecondaire, et 4 270 (43,3 %) ont un diplôme d'études supérieures (baccalauréat ou niveau supérieur).
- Le revenu médian des travailleurs du territoire est de 48 098 $, et le revenu moyen se situe à 58 297 $[10].

2.1.1 Enjeux

Sur la base de ces constats, la ville estime que de manière prioritaire, le PPU doit agir sur les enjeux qui suivent. Ceux-ci étant de portée globale, ils sont considérés de manière transversale dans le PPU et ne font pas, aux chapitres 3 et 4, l'objet d'orientations et de stratégies d'aménagement et de développement distinctes.

ENJEU 1 – VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Il appert que l'âge de la population du pôle urbain Belvédère est plus élevé que l'âge moyen des habitants de la ville de Québec, ce qui est le signe d'une population vieillissante. Cette caractéristique du milieu est à prendre en considération dans la définition des types d'habitations que l'on doit prévoir, notamment dans le but de faciliter le maintien des personnes âgées dans leur milieu de vie.

ENJEU 2 – PRÉSENCE DE FAMILLES AVEC DES ENFANTS

La présence limitée de familles avec des enfants dans le territoire ne favorise pas la mixité générationnelle. Pour attirer de jeunes familles, des types de logements adaptés à leurs besoins doivent être offerts. Notamment, l'accès à des espaces extérieurs privatifs est un critère important pour les familles.

8. Il s'agit du revenu avant imposition.
9. Une famille de recensement est définie par Statistique Canada comme « un couple marié (avec ou sans enfants), un couple en union libre (avec ou sans enfants) ou une famille comptant un seul parent ».
10. Il s'agit du revenu avant imposition.

ENJEU 3 – MIXITÉ SOCIALE

On constate que les revenus des résidants du territoire sont généralement plus élevés que le revenu moyen des résidants de la ville de Québec. Cela laisse présager que le territoire est moins accessible à une portion de la population. L'offre de logements qui répondent aux besoins des personnes ayant un revenu moins élevé doit être développée.

2.2 Activités et vocation du territoire

2.2.1 Répartition spatiale des activités

Une diversité d'activités, de différentes intensités, se déroule à l'intérieur du pôle urbain Belvédère. Cette variété favorise l'attractivité du territoire. Plus précisément, les différents usages s'exercent de la manière suivante sur le territoire :

Carte 2 – Utilisation du sol *: voir Annexe I*

- Des résidences sont réparties sur l'ensemble du territoire : on dénombre environ 5 500 logements. Il existe des secteurs qui ont une forte densité résidentielle, comme ceux des ensembles immobiliers Les Jardins Mérici ou Le Samuel-Holland, ainsi que des secteurs de faible ou de moyenne densité, comme les milieux résidentiels situés entre le chemin Sainte-Foy et le boulevard René-Lévesque.
- Des immeubles abritant des logements subventionnés se trouvent principalement dans la partie sud du territoire :
    - Onze logements subventionnés sont situés à l'intersection de l'avenue Chouinard et de la côte de la Pente-Douce, alors que 40 logements subventionnés, gérés par l'Office municipal d'habitation de Québec, ont récemment été construits dans le cadre du projet immobilier La Cité Verte. De plus, on trouve environ 160 logements subventionnés à moins de 500 mètres du territoire visé par le PPU,.
    - Les rénovations en cours au YWCA, auxquelles la Ville de Québec contribue financièrement, permettront d'offrir 60 chambres aux femmes en difficulté.

- Le territoire comprend plusieurs lieux d'emplois répartis dans trois secteurs principaux où il y a des terrains sous-utilisés comme des aires de stationnement extérieur :
    - le secteur d'emplois Mérici (situé aux abords de la Grande Allée Ouest, entre l'avenue de Laune et l'avenue Montcalm);
    - le secteur d'emplois Thornhill (situé à l'intersection de la Grande Allée Ouest et de l'avenue Thornhill);
    - le secteur d'emplois Chemin Sainte-Foy (situé aux abords du chemin Sainte-Foy, entre l'avenue Joffre et l'avenue Chouinard).

- L'offre commerciale sur le territoire est limitée. Elle est principalement proposée dans deux noyaux mixtes :
  - le noyau mixte Belvédère, situé à proximité de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère;
  - le noyau mixte Holland, situé à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland; ce secteur est adjacent à l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy, sur laquelle on trouve une diversité de commerces.

- Des secteurs commerciaux se trouvent à proximité (chemin Sainte-Foy, avenue Cartier, avenue Maguire et avenue Myrand) et répondent, du moins en partie, aux besoins en commerces de proximité des résidants du pôle urbain Belvédère.
- Plusieurs équipements publics ou institutionnels structurants sont présents à l'intérieur du périmètre du PPU :
  - deux écoles primaires : Holland School et institut Saint-Joseph;
  - deux écoles secondaires : Quebec High School et collège Saint-Charles-Garnier;
  - une école spécialisée : École oraliste de Québec;
  - un établissement d'enseignement postsecondaire : collège Mérici;
  - une bibliothèque : la succursale Collège-des-Jésuites, qui fait partie du réseau des bibliothèques de la Ville de Québec;
  - deux hôpitaux : hôpital du Saint-Sacrement et hôpital Jeffery Hale;
  - un centre communautaire : YWCA.

2.2.2 Densité résidentielle

- La densité résidentielle nette moyenne est de 95 logements par hectare. La densité résidentielle brute, quant à elle, atteint 34 logements par hectare[11]. À titre comparatif, la densité nette moyenne au centre-ville de Québec est de 180 logements par hectare.
- Certains corridors de transport en commun, notamment le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère, sont bordés en partie par des propriétés de faible densité.

Carte 3 – Densité résidentielle nette : *voir Annexe I*

2.2.3 Perspectives de croissance immobilière

Le pôle urbain Belvédère présente une grande attractivité pour l'expansion de divers usages, notamment les usages résidentiels et ceux qui concernent l'administration et les services. Étant donné la croissance anticipée du nombre de résidants et d'employés qui fréquentent le secteur, l'ajout d'usages commerciaux peut aussi être envisagé, dans une moindre mesure. Une étude des perspectives de croissance du marché immobilier conduite pour le compte de la Ville de Québec en 2015[12] établit les potentiels de croissance suivants, sur un horizon de 20 ans :

11. La densité nette est le ratio entre le nombre de logements par terrain et la superficie de ce terrain. La superficie des rues, des espaces publics et des propriétés non résidentielles n'est pas considérée dans ce calcul. La densité brute est le ratio entre le nombre de logements dans un territoire et la superficie totale de ce territoire.
12. DeRico Experts-conseil (2015). *Consultation sur le marché – Secteur pôle urbain Belvédère à Québec*.

- On estime que la croissance à l'intérieur du pôle urbain Belvédère atteint entre 1 500 et 2 000 nouveaux logements, tous les modes d'occupation et les types d'habitations confondus.
- En ce qui concerne le marché pour les locaux à bureaux, le secteur devrait absorber approximativement entre 18 000 et 28 000 mètres carrés d'espaces additionnels.
- Quant aux espaces commerciaux, l'augmentation attendue se situe entre 5 000 et 7 500 mètres carrés de superficie de plancher. Les futurs commerces auront besoin majoritairement de petites surfaces de plancher, et leur viabilité à long terme est tributaire d'une densification, particulièrement dans les secteurs mixtes.

2.2.4 Enjeux

Ce portrait des activités et de usages s'exerçant sur le territoire permet de dégager les cinq enjeux pour le développement du territoire suivants. Ceux-ci seront traités dans le cadre du PPU.

ENJEU 4 – DISPONIBILITÉ DE NOUVEAUX LIEUX RÉSIDENTIELS

Le territoire visé par le PPU est défini comme un pôle urbain, en raison de l'intensité élevée d'activités humaines qu'on y trouve et de la très bonne desserte par le transport en commun. Lorsqu'on considère de surcroît sa proximité avec d'autres centres urbains comme le centre-ville et le plateau centre de Sainte-Foy, ainsi qu'avec l'Université Laval, on constate que le territoire est très attractif pour l'implantation de nouvelles habitations. Cependant, en raison de la rareté des terrains disponibles, la localisation de ces nouveaux logements doit être planifiée avec cohérence pour que ces ajouts se fassent de manière harmonieuse.

ENJEU 5 – LOCALISATION DE LA CROISSANCE AUX ENDROITS LES MIEUX DESSERVIS PAR LE TRANSPORT EN COMMUN

Les corridors desservis par le transport en commun et les nœuds de correspondance sont les endroits où l'on doit encourager la croissance en priorité, afin de favoriser l'arrimage entre la planification des transports et l'aménagement du territoire. Par le passé, ces endroits n'ont pas été systématiquement ciblés comme des axes prioritaires de densification résidentielle.

ENJEU 6 – OFFRE DE NOUVEAUX LIEUX DE TRAVAIL

Étant donné la desserte par le transport en commun, le pôle urbain Belvédère est un emplacement de choix pour les lieux d'emplois, surtout dans un contexte de mobilité durable. On trouve déjà un nombre considérable d'employés dans les secteurs d'emplois existants. Cependant, afin que soit renforcée la structure urbaine de la ville de Québec, le pôle urbain pourrait accueillir plus d'employés, dans la mesure où les conditions permettant d'accroître le nombre de locaux destinés à l'emploi seront présentes.

ENJEU 7 – DYNAMISME DE L'ACTIVITÉ COMMERCIALE

Il y a, à l'intérieur du territoire visé par le PPU, peu de commerces de proximité qui répondent aux besoins des citoyens. Malgré la présence d'autres secteurs commerciaux à proximité, la population mentionne son insatisfaction quant à l'accès à des commerces où elle peut effectuer des achats courants et semi-courants. Cependant, à l'heure actuelle, les commerces du secteur éprouvent des difficultés, car ils n'obtiennent pas toujours l'achalandage nécessaire pour assurer leur rentabilité. La distribution et le dynamisme de l'offre commerciale sur le territoire sont donc des enjeux importants, qui sont par ailleurs liés à l'intensité de l'activité humaine. Le succès des commerces reposera, entre autres choses, sur une augmentation du nombre de personnes qui fréquentent et habitent le territoire du pôle urbain Belvédère.

ENJEU 8 – MISE EN VALEUR DES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET DES INSTITUTIONS

Les nombreux établissements publics et les multiples institutions sur le territoire contribuent de manière importante à l'attractivité du secteur. Les établissements d'enseignement et les hôpitaux répondent aux besoins des résidants et attirent des personnes de toute la région de Québec, alors que les équipements communautaires et de loisirs contribuent à la vie de quartier. Des conditions favorables au maintien de ces établissements doivent être créées.

2.3 Cadre bâti

2.3.1 Typologie des bâtiments

Tout comme la diversité d'usages, la diversité du cadre bâti est une caractéristique du pôle urbain Belvédère. Elle se traduit de la manière suivante :

- Plusieurs types de bâtiments résidentiels cohabitent harmonieusement à l'intérieur du territoire :
  - Les maisons unifamiliales et les duplex : ces habitations sont situées principalement dans la portion ouest du territoire, soit approximativement à l'ouest des avenues Louis-Fréchette et Thornhill, ainsi que le long de la Grande Allée Ouest et de l'avenue des Braves.
  - Les bâtiments multifamiliaux qui abritent plusieurs logements : ils sont principalement situés dans les parties nord et est du territoire, soit à l'est de l'avenue Louis-Fréchette et au sud du boulevard René-Lévesque. Dans ces secteurs, les bâtiments multifamiliaux cohabitent avec des bâtiments de plus faible gabarit, comme des duplex ou des triplex.
  - Les complexes résidentiels qui comptent un nombre supérieur de logements : Le Samuel-Holland, Les Jardins Mérici et Le Gibraltar.

- On trouve plusieurs immeubles institutionnels de type pavillonnaire. Ceux-ci correspondent aux établissements d'enseignement et de santé, aux lieux d'emplois et aux propriétés conventuelles (pavillon Saint-Dominique, terrains des services diocésains de l'archidiocèse

de Québec, grandes propriétés de la Grande Allée Ouest, terrains de La Cité Verte, terrains des hôpitaux du Saint-Sacrement et Jeffery Hale, et terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement). Les coefficients d'occupation du sol sont faibles pour ces propriétés, ce qui indique la présence de grands espaces sous-utilisés, notamment des aires de stationnement extérieur.

2.3.2 Architecture et patrimoine

Le territoire comprend plusieurs bâtiments d'une valeur architecturale et patrimoniale considérable qui sont répertoriés dans l'inventaire des bâtiments patrimoniaux de la Ville de Québec. Plus précisément :

- Trente-deux bâtiments présentent une valeur patrimoniale élevée.
- Parmi les bâtiments à valeur élevée, on en trouve plusieurs dont la vocation d'origine ou la vocation actuelle est institutionnelle :
    - l'église du Très-Saint-Sacrement;
    - l'hôpital du Saint-Sacrement;
    - le siège social de l'Industrielle Alliance situé sur la Grande Allée;
    - l'école secondaire Quebec High School;
    - l'ancienne école des Saints-Martyrs-Canadiens;
    - le collège Saint-Charles-Garnier;
    - la résidence Monseigneur-Lemay des Sœurs du Bon-Pasteur.
- Des résidences unifamiliales réparties sur l'ensemble du territoire présentent une bonne valeur ou une valeur élevée. On en trouve par ailleurs une concentration éloquente sur la Grande Allée Ouest (dix bâtiments) et sur l'avenue des Braves (sept bâtiments).

Le milieu bâti en général présente les caractéristiques suivantes, qui sont dignes de mention :

- La Grande Allée Ouest est un parcours cérémonial d'entrée dans la ville; les grands parterres et les bâtiments implantés en retrait contribuent au caractère particulier de l'endroit.
- Certains secteurs sont caractérisés par une dévitalisation du cadre bâti, notamment le secteur de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère, ainsi que le versant ouest de l'avenue Belvédère.
- On a vu, au cours des dernières années, l'apparition de nouvelles constructions qui s'inscrivent dans le courant de l'architecture durable. À titre d'exemple, le projet immobilier La Cité Verte se démarque par son approche de développement durable.

2.3.3 Enjeux

Ainsi, ce portrait permet d'identifier les principaux éléments sur lesquels la Ville de Québec devra agir, relativement aux cadres bâtis existant et projeté à l'intérieur du territoire. Ces éléments sont résumés par les enjeux suivants :

ENJEU 9 – OFFRE D'UNE DIVERSITÉ DE TYPES DE RÉSIDENCES

Le territoire visé par le PPU comprend plusieurs types de bâtiments adaptés aux familles : des résidences unifamiliales ou jumelées, des maisons en rangée, des duplex ou des triplex. Le maintien de ces types de résidences est important pour favoriser la présence d'une diversité d'occupants à l'intérieur du territoire. Ces types de constructions sont aussi appréciés par les résidants. Le développement devra donc tenir compte de l'intérêt que présentent ces bâtiments, en complémentarité avec les bâtiments multifamiliaux, comme les appartements locatifs et les copropriétés, qui répondent aussi à une importante demande.

ENJEU 10 – PRÉSENCE DE GRANDS ESPACES VACANTS SOUS-UTILISÉS

À l'intérieur du périmètre concerné par le PPU, on relève plusieurs terrains sous-utilisés. Avec un faible coefficient d'occupation du sol, ces terrains comprennent de grands espaces non construits, qui ne sont souvent utilisés à aucune autre fin. Il n'est pas question de combler tous ces espaces, car ceux-ci jouent un rôle important dans l'attractivité du secteur, notamment les espaces verts. Cependant, une optimisation de l'utilisation de certains terrains pourra contribuer à augmenter l'intensité des activités humaines à l'intérieur du territoire.

ENJEU 11 – INTERFACE ENTRE LES CONSTRUCTIONS EXISTANTES ET LES NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Le territoire comprend des bâtiments aux caractéristiques intéressantes à maintenir. Il est donc important de soigner l'interface entre les nouvelles constructions et les constructions existantes pour assurer un développement harmonieux et intégré.

ENJEU 12 – PRÉSERVATION DE L'INTÉRÊT PARTICULIER DE CERTAINS BÂTIMENTS ET AXES

On trouve, dans le territoire du pôle urbain Belvédère, des bâtiments et des axes qui présentent un intérêt architectural ou patrimonial particulier. Le développement du territoire devra se faire de manière à contribuer à la mise en valeur de ces lieux et de ces axes.

ENJEU 13 – IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES NOUVELLES CONSTRUCTIONS

Le développement d'un secteur et l'ajout de nouvelles constructions ne peuvent se faire sans impact sur l'environnement. Cependant, diverses pratiques d'aménagement et de construction existantes permettent de minimiser les impacts négatifs et de prévoir des apports positifs (ex. : certifications). Bien qu'elles gagnent graduellement en popularité, ces pratiques restent peu répandues.

2.4 Mobilité et déplacements

La mobilité est un élément majeur pour le développement du pôle urbain Belvédère. Autant l'accessibilité régionale que les possibilités de se déplacer à travers le territoire sont importantes. L'approche qui est préconisée vise à améliorer et à optimiser tous les modes de transport de manière à maintenir des conditions de mobilité acceptables pour le bien de tous.

2.4.1 Répartition modale

Selon l'enquête Origine-Destination[13], le pôle urbain Belvédère est un secteur attractif qui générait 29 500 déplacements par jour en 2011, une hausse de 15 % par rapport à 2001. La proportion des déplacements effectués avec chacun des modes de transport était la suivante :

- Près de 7 déplacements sur 10 (68 %) s'effectuaient en automobile durant la période de pointe du matin. Il s'agit d'une baisse comparativement à 2001 (72 %).
- La part modale du transport en commun est en hausse depuis 10 ans, passant de 15 % en 2001 à 20 % en 2011. L'implantation en 2008 du parcours Métrobus 802, qui croise les parcours Métrobus 800 et 801, a pu contribuer à l'augmentation de l'achalandage.
- Le travail demeure la principale raison pour laquelle on se rend dans le secteur, avec une part de 33 %. Il est suivi par les études (22 %).
- Les déplacements non motorisés, telle la marche, sont en légère baisse depuis 10 ans, avec une part de 8,3 % en 2011.

13. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011*.

Tableau 1
Répartition modale des déplacements dans le pôle urbain Belvédère

Modes de transport	Déplacements à l'heure de pointe du matin (6 h 30 – 9 h) (pour tout motif, sauf le retour)				
	2001		2011		Variation
	Nombre	%	Nombre	%	
Transport en commun	1 520	15,3	2 400	20,1	+4,8 %
Transport actif	870	8,8	1000	8,3	-0,5 %
Automobile	7 180	72,2	8 150	68,4	-3,8 %
Autres	380	3,7	370	3,1	-0,6 %
Total	9 950	100	11 920	100	

Source : Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011*.

2.4.2 Hiérarchie et configuration du réseau routier

Le réseau routier du pôle urbain Belvédère est organisé de la manière suivante :

- Il n'obéit pas à un découpage parfaitement rectiligne, de forme quadrillée, en raison des grands îlots non subdivisés, tels que ceux qui sont situés entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest. Le réseau est particulièrement discontinu dans l'axe nord-sud, ce qui crée des barrières limitant la mobilité des usagers. Cette mobilité est également contrainte par la présence de falaises qui séparent la Haute-Ville et la Basse-Ville.
- Trois artères principales traversent le pôle urbain dans l'axe est-ouest et relient la colline Parlementaire au plateau centre de Sainte-Foy (chemin Sainte-Foy, boulevard René-Lévesque et Grande Allée Ouest).
- Une artère principale, l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement, relie le territoire au boulevard Charest.
- Une collectrice secondaire, l'avenue Belvédère, assure la liaison vers le boulevard Charest via la côte de la Pente-Douce.
- La côte Gilmour donne accès au territoire à partir du boulevard Champlain.

2.4.3 Transport en commun

Le pôle urbain Belvédère bénéficie d'une excellente desserte par le transport en commun :

- Le territoire est très bien desservi par le transport en commun : il est traversé par 4 parcours Métrobus (800, 801, 802 et 807) qui circulent sur le boulevard René-Lévesque, dans l'axe de l'avenue Belvédère, et sur le chemin Sainte-Foy. Ces parcours à haut niveau de service assurent la connectivité du territoire avec les secteurs de la Pointe-de-Sainte-Foy, du plateau centre de Sainte-Foy, de l'Université Laval, de la colline Parlementaire, du pôle Fleur-de-Lys, d'Expocité, de Limoilou, de D'Estimauville, de Beauport et de Charlesbourg
- Des voies réservées aux autobus sont aménagées sur le boulevard René-Lévesque, ce qui assure une fiabilité du service aux périodes de pointe. D'autres mesures préférentielles sont

envisagées sur le chemin Sainte-Foy, pour faire suite à l'implantation récente du parcours Métrobus 807.
- Le territoire est desservi par des parcours réguliers : le parcours 11, qui circule toutes les 30 minutes sur la Grande Allée, et le parcours 1, qui relie la station Belvédère à la gare fluviale en passant par les secteurs de Saint-Sauveur, de Saint-Roch et du Vieux-Port.
- Des parcours Express (214, 283, 294 et 295) et des parcours réguliers en liaison avec les parcours Métrobus permettent un rayonnement à l'échelle régionale.
- On trouve deux points majeurs de correspondance du transport en commun :
    - sur le boulevard René-Lévesque, entre les avenues Calixa-Lavallée et Belvédère; ce point de correspondance est notamment doté d'un abribus tempéré.
    - à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère.

- Le service rapide par bus (SRB) que l'on prévoit mettre en place circulera au nord du territoire, sur le boulevard Charest. Il sera séparé du pôle urbain Belvédère par le coteau Sainte-Geneviève. Des escaliers, notamment les escaliers Joffre et Verdun, permettront d'accéder à des stations.

Carte 4 – Réseau de transport en commun actuel (2017) *: voir Annexe I*

2.4.4 Transport actif

Le pôle urbain Belvédère est doté d'infrastructures de transport actif facilement accessibles par les résidants et les travailleurs, même si des améliorations demeurent nécessaires afin de faciliter l'utilisation des modes actifs. De façon générale, ce pôle urbain dispose d'atouts majeurs grâce à sa centralité :

- La trame des rues entre le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy est orthogonale, ce qui facilite les déplacements des piétons et des cyclistes.
- Le corridor cyclable Père-Marquette, mis en place en 2011, permet de relier l'Université Laval à la colline Parlementaire et de réduire le transit automobile. Il est également relié à la Basse-Ville par l'avenue Calixa-Lavallée et la bande cyclable sur la côte de la Pente-Douce. Des comptages réalisés sur 141 jours à l'été 2016 à l'aide d'un compteur de vélo permettent d'affirmer que c'est l'axe est-ouest le plus emprunté en haute-ville, avec une moyenne de 1 098 passages par jour.
- La présence de trottoirs des deux côtés de presque toutes les rues encourage la marche. Les déplacements à pied sont le plus souvent sécurisés par une phase protégée pour piétons aux intersections où il y a des feux.
- Le secteur compte deux escaliers (Joffre et Verdun) reliant la Haute-Ville à la partie nord du territoire. De plus, le sentier des plaines d'Abraham, un sentier d'interprétation multifonctionnel accessible aux piétons et aux cyclistes qui relie la promenade Samuel-de-Champlain et les plaines d'Abraham, est situé à l'extrémité est du territoire.
- La Ville est dotée du *Guide pratique d'accessibilité universelle* qu'elle met en application lors de l'aménagement des voies publiques en vue de faciliter les déplacements des personnes

ayant des déficiences motrices, auditives et visuelles et de la population en général. À cet égard, le pôle urbain Belvédère fait l'objet d'améliorations continues lors de travaux de réfection des infrastructures (ex. : aménagement ou élargissement de trottoirs libres d'obstacles, ajout de phases exclusives aux carrefours munis de feux pour piétons et interventions physiques à proximité des zones d'arrêt d'autobus).

En contrepartie, le secteur comporte certaines déficiences, qui s'expliquent par le réseau de rues, la topographie ou le cadre bâti :

- Les grandes propriétés réduisent la perméabilité du territoire, plus particulièrement dans la partie située entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest; il n'existe aucun lien nord-sud entre les avenues Thornhill et du Cardinal-Bégin, ce qui représente une distance de plus de 500 mètres.
- Le corridor Père-Marquette n'offre aucun lien vers le sud et la Grande Allée Ouest.
- Les bandes cyclables sur le boulevard Laurier, qui s'arrêtent à l'avenue Holland, ne sont pas liées au corridor Père-Marquette, à la colline Parlementaire, ni aux équipements récréatifs majeurs tel le parc des Champs-de-Bataille.
- Il existe seulement une trentaine de supports à vélo sur la voie publique, et ceux-ci se limitent à quelques endroits : avenue Calixa-Lavallée, intersection de l'avenue Holland et du chemin Sainte-Foy et intersection de l'avenue Chouinard et de la côte de la Pente-Douce.

Carte 5 – Réseau de transport actif et réseau routier actuels (2017) : *voir Annexe I*

2.4.5 Circulation automobile

Malgré les infrastructures en place qui favorisent les modes collectifs et actifs, les données révèlent que l'auto en solo demeure le mode de transport privilégié par les résidants et les travailleurs du territoire, quoique la part relative de l'automobile soit en baisse depuis 2001.

Une analyse sommaire de la capacité du réseau routier et des débits de circulation tend à montrer ce qui suit :

- La circulation est généralement fluide sur les rues locales à l'intérieur du territoire.
- Les conditions de circulation sont acceptables dans l'axe est-ouest, avec assez peu de congestion aux périodes de pointe, sauf aux intersections qui croisent les grands axes nord-sud. Cette fluidité est rendue possible par la présence de trois artères parallèles et continues qui couvrent l'ensemble du territoire et qui permettent ainsi de disperser la circulation automobile, de donner facilement accès aux commerces et aux entreprises et d'absorber le flux de véhicules en transit. La capacité d'absorption du réseau est accrue par le réseau d'autobus à haute fréquence desservant le secteur.
- Les débits de circulation ont peu augmenté sur les 3 artères est-ouest au cours des dernières années. Ils ont fluctué entre 15 000 et 21 000 véhicules par jour.
- On observe que le flux de véhicules a même diminué sur certains axes, en particulier sur la Grande Allée, si l'on compare les comptages sur une période de 8 à 10 ans. Cette baisse,

qui est supérieure à 10 %, s'observe autant dans la partie est, à la hauteur de l'avenue Honoré-Mercier, qu'à proximité de l'avenue de Mérici, aux périodes de pointe du matin et du soir.
- La vitesse moyenne des véhicules sur la Grande Allée est relativement stable tout au long de la journée, y compris aux périodes de pointe. Cela vient confirmer l'absence de congestion sur cet axe.

L'organisation des rues dans l'axe nord-sud est moins efficace pour assurer la mobilité des usagers :

- Le faible nombre de liens nord-sud, en raison de la topographie, fait en sorte que l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement et l'avenue Belvédère doivent supporter des débits de circulation élevés. Cela entraîne des ralentissements et des files d'attente aux périodes de pointe.
- La côte Saint-Sacrement constitue un maillon faible du réseau routier, car elle doit supporter la majorité du trafic qui se dirige vers la Basse-Ville. De plus, sa capacité est limitée par l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest, qui est souvent saturée aux périodes de pointe. Les conditions de circulation sur l'avenue Saint-Sacrement sont donc tributaires du fonctionnement des feux à cette intersection.
- L'avenue Thornhill, qui relie la Grande Allée Ouest et le boulevard René-Lévesque, comporte une géométrie restreinte qui limite les interventions possibles.
- À part la côte Saint-Sacrement, on compte seulement deux autres côtes à l'intérieur ou à proximité du périmètre, soit la côte de la Pente-Douce et la côte Gilmour.
- Plusieurs intersections croisant l'axe avenue Holland/avenue Saint-Sacrement et l'avenue Belvédère sont proches de la saturation. L'importance des mouvements de virage à gauche complique les manœuvres des conducteurs à certaines intersections. Cette situation peut créer de l'interblocage qui est susceptible de perturber la circulation normale à l'intersection.

2.4.6 Conditions de stationnement

- Bien qu'il soit en hausse depuis 10 ans, le taux de motorisation des résidants du pôle urbain Belvédère est inférieur à une automobile par logement (0,84), ce qui est bien en dessous du taux observé à l'échelle de la ville (1,23).
- La majorité des résidants du pôle urbain Belvédère dispose d'un espace de stationnement hors rue auquel elle a accès. Les autres peuvent stationner dans la rue en tout temps en obtenant un permis de stationnement (vignette). Le stationnement est généralement permis sur au moins un côté de la rue, voire des deux côtés sur plusieurs rues secondaires.
- Les travailleurs du secteur disposent généralement d'espaces de stationnement en nombre suffisant sur leur lieu de travail. La difficulté à trouver une place de stationnement peut survenir exceptionnellement, surtout lors d'activités spéciales.

2.4.7 Enjeux

Il est possible de dégager de ce portrait plusieurs enjeux relatifs à la mobilité et aux transports qui devront être pris en compte par le PPU. Les enjeux prioritaires sont les suivants :

ENJEU 14 – ACCESSIBILITÉ À DES INFRASTRUCTURES FAVORISANT LES TRANSPORTS AUTRES QUE LA VOITURE EN SOLO

Dans un contexte de mobilité durable, il faut poursuivre le développement d'infrastructures qui favorisent les modes de transport autres que la voiture, comme les liens cyclables, les chemins piétonniers ou les aires d'attente du transport en commun, afin de faciliter le recours à ces modes de déplacement.

De plus, l'accessibilité aux arrêts de transport en commun doit constamment être améliorée pour accommoder les usagers et minimiser l'éloignement des lieux de travail et de résidence. L'aménagement des aires d'attente du transport en commun est par ailleurs important pour faciliter les déplacements et rendre l'expérience conviviale, particulièrement dans les points de correspondance.

ENJEU 15 – PERMÉABILITÉ DU TERRITOIRE

Doté en partie d'une trame urbaine orthogonale, le territoire est généralement perméable et, ainsi, favorable aux déplacements actifs. Cependant, il manque certains liens qui permettraient des déplacements plus directs et plus efficaces. Les grandes artères est-ouest ont aussi parfois un effet de barrière pour les piétons et les cyclistes.

ENJEU 16 – CONNECTIVITÉ RÉGIONALE DU TERRITOIRE

Les liens routiers permettant d'accéder au nord de la ville sont peu nombreux, mais cruciaux pour l'accessibilité régionale du secteur. Les liens est-ouest, que l'on trouve en plus grand nombre, sont eux aussi très importants. La capacité des réseaux routiers ainsi que des réseaux de transport en commun et de transport actif de répondre aux besoins de déplacement à long terme doit être conservée, en tenant compte de l'ensemble des paramètres associés à l'évolution du pôle urbain Belvédère, comme la population active et vieillissante, l'arrivée de nouveaux résidants et travailleurs, l'implantation de nouveaux commerces, etc.

2.5 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

2.5.1 Parcs et espaces publics

Les espaces publics sont une composante importante de tout milieu de vie et contribuent à la qualité de vie des résidants et des usagers d'un territoire. Dans le pôle urbain Belvédère, on trouve les éléments suivants :

- Plusieurs parcs de la Ville de Québec sont présents sur le territoire : le parc Samuel-Holland, le parc de la Pente-Douce (parc à chiens), le parc des Saints-Martyrs et le parc Jacques-Marquette. Le parc des Braves, qui est de compétence fédérale, s'ajoute à ceux-ci.
- Le parc des Saints-Martyrs montre des signes de désuétude, notamment en ce qui a trait aux terrains de tennis et au pavillon d'accueil, et il est peu ouvert sur le quartier.
- Deux parcs régionaux sont situés aux limites du territoire : le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille.
- Aucune place publique n'agit comme lieu de rassemblement ou de rencontre à l'intérieur du territoire. Les parcs sont quant à eux généralement situés en périphérie du pôle urbain.
- Les points de correspondance du transport en commun ne bénéficient pas d'un traitement particulier de l'espace public visant à faciliter les déplacements des piétons.
- Le mobilier urbain est limité (bancs, poubelles, etc.).
- Un projet d'aménagement d'une promenade linéaire aux abords du coteau Sainte-Geneviève, reliant le quartier Saint-Jean-Baptiste au quartier Saint-Sacrement, a été élaboré au cours des années 1990. Cette promenade traversera le territoire du pôle urbain Belvédère. Certaines portions ont été réalisées, mais le lien continu n'est pas encore existant[14].

2.5.2 Foresterie urbaine, paysages et espaces verts

- La couverture arborescente du territoire (canopée) est de 25 %, alors que la moyenne dans la ville de Québec se situe à 32 %. Il s'agit de la canopée la plus élevée du territoire de l'arrondissement de La Cité-Limoilou. En effet, la moyenne se chiffre à 17 % dans cet arrondissement.
- On trouve des alignements d'arbres matures sur différents axes routiers : Grande Allée Ouest, rues nord-sud, quelques rues est-ouest entre le boulevard René-Lévesque et le chemin Sainte-Foy, etc. Ces alignements sont toutefois discontinus en bordure du chemin Sainte-Foy et du boulevard René-Lévesque.
- La Grande Allée est un parcours cérémonial d'accueil de la capitale qui donne accès au centre-ville.
- Plusieurs grands espaces verts privés sont situés sur les terrains des établissements d'enseignement, des établissements d'hébergement et de santé, des sièges sociaux ou des lieux d'emplois. Ces terrains comptent par ailleurs plusieurs arbres ou massifs d'arbres, notamment des arbres remarquables.

14. Le document intitulé *Concept d'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève*, préparé en 1999 par la Ville de Québec, est la référence actuelle pour ce projet.

- Les arbres ne se trouvent pas uniquement sur les grands axes routiers ou les grandes propriétés. La grande majorité des terrains résidentiels est parsemée d'arbres matures en façade, mais aussi dans les cours arrière.
- Plusieurs espaces vacants couverts de matériau minéral sont présents à l'intérieur du territoire, notamment les stationnements de surface des divers établissements.
- Il existe des percées visuelles remarquables vers le nord et les Laurentides, notamment à partir du chemin Sainte-Foy et dans l'axe de l'avenue Calixa-Lavallée.

2.5.3 Enjeux

En somme, l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics dans le pôle urbain Belvédère soulève les enjeux prioritaires suivants, qui seront traités par le PPU :

ENJEU 17 – UTILISATION DE L'ESPACE PUBLIC PAR LES CITOYENS

L'utilisation de l'espace public par les citoyens est une condition incontournable pour assurer le dynamisme du territoire. Pour ce faire, des espaces adaptés, ouverts et accessibles doivent être présents au cœur du territoire, là où l'intensité des activités humaines est la plus élevée. L'espace public, notamment les rues, doit par ailleurs être convivial. Les espaces très achalandés, comme les points de correspondance du transport en commun, doivent faire l'objet d'une attention et d'un traitement particuliers. La Ville doit s'assurer d'entretenir les parcs et de les doter d'équipements adaptés aux besoins de la population, tout en maintenant une canopée élevée.

ENJEU 18 – ACCESSIBILITÉ DES PARCS ET DES ESPACES VERTS

Le territoire comprend divers espaces verts et parcs de qualité, sans compter les grands parcs urbains situés aux limites du territoire. Ces espaces ne sont toutefois pas tous très accessibles pour les résidants et usagers du territoire. De surcroît, ils ne sont pas reliés entre eux. D'autres, notamment le coteau Sainte-Geneviève, sont méconnus de la population. Il faudra tenir compte, dans les projets d'aménagement du territoire, du fait qu'il est important de rendre les espaces verts accessibles.

ENJEU 19 – MAINTIEN ET BONIFICATION DU COUVERT ARBORESCENT ET VERDISSEMENT DU TERRITOIRE

Le territoire du pôle urbain Belvédère se démarque par une forte présence d'arbres, notamment en bordure d'axes routiers, et par les nombreux espaces verts publics et privés. Certains projets de construction auront pour effet de réduire les espaces verts privés et le couvert arborescent. Il faudra minimiser cette conséquence par la mise en valeur de projets ayant de faibles impacts environnementaux et compenser par la plantation de nouveaux arbres et la déminéralisation d'espaces au bénéfice des générations futures.

3. Vision et orientations

3.1 Politiques municipales existantes

Au cours des dernières années, la Ville de Québec a élaboré plusieurs politiques en lien avec l'aménagement du territoire qui influenceront le développement du pôle urbain Belvédère. Ces politiques constitueront donc des compléments du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère. Parmi les politiques de la Ville, notons celles qui sont les plus susceptibles d'influencer le développement du territoire :

- *Vision stratégique 2040 du* Schéma d'aménagement et de développement révisé *de l'agglomération de Québec* (en cours d'élaboration);
- *Vision des déplacements à vélo* (2016);
- *Vision de l'arbre 2015-2025* (2016);
- *Vision du patrimoine* (en cours d'élaboration);
- *Vision du développement social* (2013) et *Guide pratique d'accessibilité universelle* (2010);
- *Vision du développement de l'art public* 2013-2020 (2013);
- *Plan de mobilité durable* (2011);
- *Vision pour le développement durable* (2010);
- *Politique d'habitation* (2006).

3.2 Vision d'aménagement et de développement

Le pôle urbain Belvédère a évolué pour devenir une centralité urbaine et un pôle de destinations. La Ville de Québec souhaite que cette évolution se poursuive au cours des 25 prochaines années. Ainsi, elle propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures à l'intérieur de ce territoire. Cette vision repose sur les orientations générales de la Ville de Québec en matière de renforcement des pôles urbains régionaux, de consolidation des milieux construits, de mobilité durable et de qualité des milieux de vie.

En 2040, le pôle urbain Belvédère…

- sera reconnu comme un **lieu attractif** de la région de Québec et comme un endroit de choix pour vivre et travailler;
- se sera développé et structuré de manière à favoriser **l'accessibilité au transport en commun**;
- sera reconnu pour ses nombreux **lieux d'emplois** et des **services de proximité**;
- aura accueilli de **nouveaux résidants** et de **nouvelles familles**;
- sera un endroit **dynamique** fréquenté par sa population grandissante;
- sera un territoire où des **caractéristiques identitaires** auront été maintenues et mises en valeur;
- sera un territoire **accessible** au moyen d'une diversité de modes de transport et où les **déplacements actifs** seront valorisés;

- offrira à la population des **lieux publics** et des espaces verts accessibles et de qualité;
- demeurera un secteur où les **arbres** sont présents en quantité appréciable et même plus, avec une cible d'augmentation de la **canopée de 3 %**.

3.3 Grandes orientations

Pour répondre aux enjeux de développement qui ont été relevés pour le pôle urbain Belvédère et pour favoriser la réalisation de la vision d'aménagement et de développement, la Ville de Québec se dote de treize grandes orientations. Celles-ci guideront les interventions pour chaque stratégie d'aménagement et de développement présentée à la section 4. Les enjeux relatifs au profil sociodémographique du territoire étant de portée globale, ceux-ci sont visés par plusieurs orientations du PPU.

Activités et vocation du territoire

1. Concentrer et développer l'offre commerciale aux endroits les plus achalandés et structurants du territoire.

2. Soutenir la croissance du nombre de locaux pour bureaux et d'employés dans le territoire.

3. Accroître le nombre de logements sur les terrains et les axes propices à la densification, en combinant cette croissance avec le maintien de secteurs résidentiels de moyenne densité.

4. Mettre en valeur les équipements institutionnels et publics qui répondent aux besoins des citoyens.

Cadre bâti

5. Augmenter l'occupation du sol des propriétés qui sont sous-utilisées et qui présentent de grands espaces vacants.

6. Favoriser un meilleur encadrement bâti le long des corridors de transport en commun.

7. Favoriser une cohabitation harmonieuse des différents types de constructions.

8. Mettre en valeur le cadre bâti d'intérêt patrimonial et favoriser une architecture de qualité et durable.

Mobilité et déplacements

9. Maintenir et accroître l'accessibilité du territoire, en facilitant l'accès à des zones d'attente du transport en commun fonctionnelles et attrayantes.

10. Maintenir et augmenter la perméabilité du territoire, en développant les réseaux de transport actif et en favorisant la création de liens piétonniers directs entre les principaux lieux d'emplois, les arrêts de transport en commun et les secteurs où se concentre l'activité commerciale.

11. Optimiser le fonctionnement du réseau routier par le déploiement de systèmes de transport intelligent et de mesures adaptées au contexte d'intervention.

Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

12. Aménager des rues et des espaces publics extérieurs conviviaux et accessibles qui contribueront à dynamiser le territoire.

13. Mettre en valeur les parcs et les éléments naturels du territoire.

4. Stratégies d'aménagement et de développement

Dans le but de favoriser la mise en œuvre de sa vision d'aménagement et de développement pour le pôle urbain Belvédère, la Ville de Québec propose quatre stratégies comprenant des objectifs spécifiques et des principes d'aménagement. Ces stratégies visent les quatre thématiques principales du PPU et guideront les actions de la Ville et de ses partenaires à l'égard du territoire pour les 25 prochaines années. Les cartes 6 et 7 présentent de manière conceptuelle l'ensemble de ces objectifs.

Carte 6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif aux activités et à la vocation du territoire ainsi qu'au cadre bâti : *voir Annexe I*

Carte 7 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif à la mobilité et à l'aménagement du domaine public : *voir Annexe I*

4.1 Activités et vocation du territoire

Le pôle urbain Belvédère est un lieu mixte et diversifié qui compte à la fois des lieux de résidence et d'emplois, des établissements et des institutions variés ainsi que certains commerces. La Ville de Québec souhaite maintenir et développer cette vocation. Pour ce faire, les sept objectifs spécifiques qui suivent sont établis.

4.1.1 Développer le noyau mixte Belvédère

- Développer le secteur situé aux alentours de l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Belvédère en tant que noyau mixte du pôle urbain Belvédère, en cohérence avec la présence d'un point de correspondance majeur du transport en commun.
- Privilégier la présence de commerces ou de services de restauration au rez-de-chaussée et prévoir des superficies maximales de plancher adaptées à la fois aux commerces de proximité et aux marchés d'alimentation.
- Favoriser une densification résidentielle harmonieuse et une mixité des usages, notamment en encourageant l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments.

4.1.2 Poursuivre le développement du noyau mixte Holland

- Confirmer le statut du secteur situé aux alentours de l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Holland en tant que noyau mixte de forte densité. Ce noyau est déjà établi, étant donné la présence des complexes résidentiels Le Samuel-Holland et Le Gibraltar.
- Compléter le développement de ce noyau par la transformation des propriétés dévitalisées et des terrains sous-utilisés, comme les terrains de stationnement.
- Privilégier la présence de commerces ou de services de restauration au rez-de-chaussée, avec des superficies maximales de plancher adaptées à la fois aux commerces de proximité et aux marchés d'alimentation.

- Assurer la continuité des aménagements du noyau mixte avec l'aménagement et la mise en valeur de l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy, entre l'avenue Holland et la rue Eymard.
- Favoriser l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments qui sont à construire.
- Faciliter l'implantation d'espaces voués aux activités sociales et communautaires.

4.1.3 Développer les secteurs d'emplois et de services existants

- Prévoir des dispositions permettant l'ajout de locaux pour bureaux à l'intérieur des trois secteurs d'emplois et de services existants, qui sont situés aux endroits suivants :
  - secteur Mérici : versant sud de la Grande Allée Ouest, entre les avenues De Laune et George-VI;
  - secteur Thornhill : à l'intersection de la Grande Allée et de l'avenue Thornhill;
  - secteur Chemin Sainte-Foy : entre les avenues Joffre et Chouinard.

- Privilégier les usages associés à l'administration et aux services, afin de réserver en priorité des terrains pour l'établissement de lieux d'emplois. Des superficies de plancher importantes seront autorisées, ce qui favorisera une augmentation notable du nombre d'employés fréquentant le pôle urbain Belvédère.
- Autoriser des usages résidentiels, à proximité des milieux résidentiels établis ou aux étages supérieurs des bâtiments.

4.1.4 Densifier l'habitation aux abords des corridors de transport en commun

- Favoriser une densification résidentielle modérée en bordure des trois principaux corridors de transport en commun traversant le pôle urbain, soit le chemin Sainte-Foy, le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère, afin que ces corridors accueillent de nouveaux bâtiments multifamiliaux.
- Favoriser la densification résidentielle des grandes propriétés sous-utilisées et des aires de stationnement de surface situées à proximité de ces corridors, de manière à orienter les nouvelles résidences vers ceux-ci.
- Donner la priorité aux usages résidentiels, sauf dans les noyaux mixtes et les secteurs d'emplois nommés précédemment, où d'autres usages seront par ailleurs autorisés.

4.1.5 Consolider les milieux résidentiels établis

- Favoriser le maintien des milieux à caractère résidentiel ainsi que la consolidation de leurs caractéristiques principales.
- Encourager l'insertion de nouvelles constructions qui reflètent les densités et les types des résidences existantes, c'est-à-dire principalement des maisons unifamiliales isolées, jumelées ou en rangée, des duplex ou des triplex, selon les différentes parties du territoire. Ces types d'habitations sont particulièrement bien adaptés aux besoins des familles.
- Donner priorité aux usages résidentiels et favoriser la compatibilité de tout autre usage avec le milieu résidentiel.

4.1.6 Mettre en place des conditions favorables au maintien et au développement des équipements publics, institutionnels ou communautaires du territoire

- Favoriser les usages publics, institutionnels ou communautaires sur les parties de terrains occupées par des établissements d'enseignement ou de santé.
- Appuyer la rénovation du centre communautaire YWCA (en cours).
- Maintenir la succursale Collège-des-Jésuites, qui fait partie du réseau des bibliothèques de la Ville de Québec.
- Favoriser la pérennité des parcs du territoire en n'y autorisant que des usages récréatifs.
- Encourager le maintien et l'ajout d'espaces verts aux abords du coteau Sainte-Geneviève en n'autorisant, sur les terrains publics, que des usages récréatifs.

4.1.7 Favoriser la mixité générationnelle et sociale

- Permettre l'établissement de divers types de résidences répondant aux besoins et aux aspirations des familles, des personnes seules, des personnes âgées et de tout autre type de clientèle.
- Dans le cas éventuel d'un projet de redéveloppement ou de requalification sur le site des services diocésains de l'archidiocèse de Québec, évaluer les besoins en matière de logements sociaux et favoriser l'intégration de ces logements dans le projet de redéveloppement tout en s'assurant de la viabilité financière du projet dans le futur.

4.2 Cadre bâti

Le cadre bâti est une composante importante d'un milieu de vie. Autant la préservation des bâtiments d'intérêt qui sont existants, l'évolution et la transformation de constructions qui sont désuètes ou qui ne répondent plus à leur vocation d'origine que l'intégration des nouvelles constructions sont des considérations importantes dans la planification d'un territoire. Afin de favoriser une évolution du cadre bâti qui soit harmonieuse et qui s'inscrive dans ses orientations, la Ville de Québec établit les cinq objectifs spécifiques et les principes d'aménagement qui suivent.

4.2.1 Localiser les bâtiments de plus fort gabarit aux endroits où l'intensité des activités humaines actuelles ou souhaitées est la plus forte, tout en favorisant une transition harmonieuse avec les milieux résidentiels

- Cibler les parties du territoire présentant le plus gros potentiel d'achalandage et d'animation urbaine pour la construction de bâtiments de plus fort gabarit :
  - noyaux mixtes Belvédère et Holland;
  - secteurs d'emplois Mérici, Thornhill et Chemin Sainte-Foy;
  - corridors de transport en commun à haut niveau de service (Métrobus) : terrains situés à proximité du chemin Sainte-Foy, de l'avenue Belvédère et du boulevard René-Lévesque;
  - grandes propriétés à redévelopper et à requalifier.

- Favoriser le maintien des caractéristiques existantes des milieux résidentiels à consolider, en prévoyant des hauteurs maximales qui reflètent les caractéristiques du cadre bâti existant et en déterminant un nombre d'étages maximal qui encourage une constance dans les types de bâtiments.
- Assurer des interfaces harmonieuses entre les bâtiments existants et les bâtiments à construire, en prévoyant des mesures qui assureront des transitions graduelles dans les hauteurs des bâtiments, lorsqu'elles sont pertinentes :
    - Prévoir un angle d'éloignement entre les secteurs de densification et de consolidation du cadre bâti.
    - Permettre l'atteinte des hauteurs maximales autorisées sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment et moduler la localisation de cette hauteur maximale de manière à favoriser les transitions.

4.2.2 Stimuler le redéveloppement et la requalification des grandes propriétés

- Optimiser l'utilisation du sol des grandes propriétés sous-utilisées en prévoyant des conditions qui y permettront l'ajout de nouvelles constructions. Les parties du territoire visées sont :
    - les terrains de La Cité Verte et ceux situés dans le noyau mixte Holland;
    - les terrains du pavillon Saint-Dominique et des services diocésains de l'archidiocèse de Québec;
    - les terrains situés dans les secteurs d'emplois Mérici et Thornhill.

- Favoriser la construction sur les aires de stationnement de surface.
- Prévoir un dégagement entre les futures constructions et le milieu existant pour favoriser des transitions harmonieuses.
- Redévelopper ces propriétés tout en contribuant à l'amélioration de l'environnement urbain, notamment par l'ajout d'espaces publics et de chemins piétonniers ou cyclables.
- Encourager le maintien ou l'ajout d'arbres et d'espaces verts.

4.2.3 Mettre en valeur des axes présentant un intérêt particulier

- Mettre en valeur l'axe de l'avenue des Braves, en appuyant les mesures suivantes :
    - Maintenir le caractère actuel de l'avenue, notamment par la mise en valeur des maisons unifamiliales prestigieuses situées de part et d'autre de celle-ci.
    - Protéger la percée visuelle d'intérêt vers le parc des Braves et les Laurentides.

- Mettre en valeur l'axe de la Grande Allée Ouest, en appuyant les mesures suivantes :
    - Préserver les maisons unifamiliales prestigieuses, qui sont situées principalement sur le versant nord de la Grande Allée Ouest.
    - Mettre en valeur les grands parterres en façade des bâtiments non résidentiels, qui sont typiques de la Grande Allée Ouest.
    - Favoriser le maintien des caractéristiques paysagères de la Grande Allée en tant que parcours cérémonial d'accueil de la capitale.

4.2.4 Mettre en valeur le patrimoine bâti du territoire

- Encourager la préservation et l'entretien des bâtiments institutionnels présentant une valeur patrimoniale élevée.
- Favoriser le respect et la mise en valeur des caractéristiques patrimoniales des bâtiments présentant une valeur patrimoniale élevée dans tout projet de redéveloppement ou de requalification.

4.2.5 Assurer la qualité architecturale des projets de développement

- Favoriser l'animation sur rue au moyen d'un encadrement bâti optimal et d'une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles et emplacement des accès).
- Assurer une architecture de grande qualité qui intègre les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants et qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants que l'on doit maintenir.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

4.3 Mobilité et déplacements

La mobilité des personnes est un élément central pour maintenir le dynamisme et l'attractivité du pôle urbain Belvédère. Elle doit être assurée à l'intérieur du territoire, par un éventail d'options accessibles et durables, ainsi que pour accéder au territoire. La Ville de Québec fixe donc les sept objectifs spécifiques qui suivent.

4.3.1 Accroître l'accessibilité régionale du pôle urbain Belvédère par la mise en valeur des points de correspondance du transport en commun

- Consolider les deux points de correspondance du transport en commun qui sont présents sur le territoire :
  - à la rencontre des parcours Métrobus 800, 801 et 802, soit à l'intersection du boulevard René-Lévesque et de l'avenue Calixa-Lavallée;
  - à la rencontre des parcours Métrobus 802 et 807, soit à l'intersection du chemin Sainte-Foy et de l'avenue Belvédère.

- Aménager des aires d'attente conviviales dans ces points de correspondance et collaborer avec les propriétaires riverains pour faciliter l'aménagement d'aires d'attente spacieuses, afin de répondre aux besoins des usagers du transport en commun.
- Prévoir des aménagements qui rendront les déplacements entre les arrêts confortables, sécuritaires et efficaces.
- Améliorer le traitement des chemins piétonniers qui donnent accès à ces points de correspondance.
- Prévoir des supports à vélo à proximité de ces points de correspondance.

4.3.2 Créer un axe de mobilité active nord-sud

- Renforcer le transport actif dans l'axe de l'avenue Joffre, étant donné la présence d'une école secondaire, d'une école primaire, d'une école spécialisée, d'une bibliothèque et d'un escalier donnant accès à la Basse-Ville.
- Évaluer les aménagements qui favoriseraient un meilleur partage de la chaussée entre les différents usagers, dans la continuité logique des aménagements qui ont été faits au cours des dernières années, notamment aux abords de la bibliothèque et des écoles. Ces endroits sont très achalandés aux heures de début et de fin des classes.
- Travailler en concertation avec les établissements scolaires et les résidants riverains afin de prévoir des aménagements qui répondront à leurs besoins.

4.3.3 Faciliter les déplacements des piétons

- Reconnaître les axes suivants comme des parcours piétonniers d'importance qu'il faut maintenir et, lors d'interventions sur la chaussée, maintenir ou améliorer les aménagements pour les piétons (ex. : trottoirs, avancées de trottoirs, îlots de refuge, etc.), selon l'espace disponible :
  - chemin Sainte-Foy;
  - boulevard René-Lévesque;
  - Grande Allée Ouest;
  - avenue Holland;
  - avenue Thornhill;
  - avenue Joffre;
  - avenue du Cardinal-Bégin;
  - avenue Belvédère;
  - avenue des Braves;
  - ruelle des Braves.

- Plus précisément, prévoir les améliorations suivantes sur ces axes :

  - Consolider les aménagements menant à l'escalier Joffre, qui donne accès au boulevard Charest Ouest et à une station du service rapide par bus (SRB) projeté pour les territoires des villes de Québec et de Lévis.
  - Prévoir des aménagements qui faciliteront la traversée de la Grande Allée Ouest, entre l'avenue Thornhill et l'avenue Cardinal-Bégin, un tronçon de près de 600 mètres qui est actuellement dépourvu de tels aménagements.
  - Ajouter un feu pour piétons à l'intersection de la Grande Allée Ouest et des avenues de Mérici et Vauquelin.
  - Ajouter un feu pour piétons à l'intersection de la Grande Allée Ouest et de la ruelle des Braves.
  - Prévoir des mesures qui faciliteront la traversée du boulevard René-Lévesque et du chemin Sainte-Foy, notamment à l'intersection de l'avenue Joffre, en cohérence avec l'axe de mobilité active qui a été défini précédemment.
  - Faciliter l'accès à l'hôpital du Saint-Sacrement, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

- De manière générale, favoriser l'accessibilité universelle des espaces publics.

4.3.4 Améliorer la perméabilité du territoire et favoriser la traversée des grands îlots

- Établir de nouveaux liens accessibles aux piétons ou aux cyclistes aux endroits où la trame urbaine est moins perméable, plus précisément :
  - entre La Cité Verte et la côte de la Pente-Douce, par les rues Catherine-Jérémie et Saint-Ours, et par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement;
  - entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest, sur les propriétés à redévelopper ou à requalifier;
  - entre la Grande Allée Ouest et le secteur des Jardins Mérici, sur les propriétés à redévelopper ou à requalifier.

- Lors de l'élaboration des projets de redéveloppement ou de requalification des grandes propriétés du territoire, travailler avec les propriétaires dans le but de concrétiser ces nouveaux liens.

4.3.5 Créer des liens cyclables conviviaux qui permettront de traverser le territoire du nord au sud, qui relieront les axes cyclables existants et qui donneront accès aux équipements récréatifs majeurs

- Créer un lien cyclable dans un axe nord-sud qui permettra ultimement de relier la côte de la Pente-Douce à la Grande Allée. La réalisation de cet axe cyclable pourra se faire par phases, selon les possibilités. Les tronçons que l'on doit créer sont les suivants :
  - entre la côte de la Pente-Douce et l'avenue Joffre, en passant par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement;
  - sur l'avenue Joffre;
  - entre le boulevard René-Lévesque et la Grande Allée Ouest, en passant par les grandes propriétés situées entre ces deux artères.

- Dans le cas éventuel d'un réaménagement complet de la Grande Allée, prolonger les bandes cyclables jusqu'au parc des Champs-de-Bataille et jusqu'à l'avenue De Bougainville.

4.3.6 Maintenir des conditions de circulation automobile acceptables et limiter les effets des nouveaux ensembles immobiliers sur la circulation

- Maintenir les mesures d'optimisation des conditions de circulation qui ont été entreprises au cours des dernières années afin d'atténuer les difficultés observées, notamment :
  - la synchronisation des feux de circulation sur le chemin Sainte-Foy (2014) et la Grande Allée (2016);
  - l'ajout d'un feu de circulation à l'intersection de l'avenue Belvédère et de la côte de la Pente-Douce, pour sécuriser les mouvements des véhicules et faciliter les manœuvres;
  - l'optimisation des feux à l'intersection de l'avenue Saint-Sacrement et du boulevard Charest pour fluidifier la circulation, notamment dans la côte Saint-Sacrement;
  - l'optimisation des feux de circulation à l'intersection de la rue Marie-de-l'Incarnation et du boulevard Charest, pour améliorer la circulation routière.

    - l'ouverture de la côte Gilmour à l'année (2014), ce qui offre désormais un accès supplémentaire au territoire.

- Réviser la synchronisation des feux de circulation sur le boulevard René-Lévesque et l'avenue Belvédère.
- Encourager les employeurs à entreprendre des démarches de gestion des déplacements de leurs employés, ce qui limitera l'accroissement de la circulation associée au développement. Parmi l'éventail de mesures possibles, notons l'encouragement du transport en commun, la promotion du vélo comme moyen de transport, le télétravail facilité par les nouvelles technologies et une plus grande flexibilité des horaires.
- Assurer une veille des conditions de circulation à l'intérieur du territoire, notamment en lien avec les projets de développement, et adopter des mesures correctives si nécessaire. La Ville dispose de plusieurs outils qui lui permettent de réguler les débits de circulation sur le réseau routier. La mise en place de ces mesures, qui sont déjà appliquées pour certaines, permettra de rendre le réseau routier plus performant et plus efficient, en particulier :
    - la synchronisation optimisée des feux de circulation;
    - la surveillance des conditions de circulation avec un système de caméras et de senseurs (boucle au sol), ce qui rend possible la modification à distance du fonctionnement des feux en temps réel au moyen des nouveaux serveurs artériels;
    - la correction géométrique aux intersections et à leurs approches;
    - la possibilité d'interdire certains mouvements, en particulier le virage à gauche, pour accroître la fluidité de la circulation et éliminer l'interblocage;
    - la modification de la réglementation relative au stationnement dans la rue.

En outre, bien qu'il soit difficile d'évaluer l'effet des projets de développement sur les conditions de circulation à moyen et à long terme, il faudra prendre en considération les éléments suivants dans la détermination des mesures appropriées à mettre en place :

- Le potentiel de développement est dispersé sur le plan géographique, ce qui facilitera l'absorption de la circulation générée par ce développement par le réseau routier actuel.
- La majorité du potentiel se trouve sur des terrains aux abords d'une artère est-ouest où les conditions de circulation sont actuellement acceptables.
- Certains projets entraîneront une augmentation du débit de circulation sur les voies nord-sud aux périodes de pointe, ce qui pourra entraîner un allongement des files d'attente.
- L'automobiliste s'adapte constamment aux conditions de circulation et pourrait modifier son trajet pour accéder à la Haute-Ville ou se déplacer autrement qu'en automobile.
- Les potentiels de développement le long de la Grande Allée Ouest se trouvent dans un secteur plus sensible, ce qui pourrait nécessiter des mesures d'atténuation pour préserver l'accessibilité au secteur, particulièrement durant les périodes de pointe.
- En contrepartie, il faut considérer que les projets de développement s'étendront sur 25 ans ou plus. La Ville pourra ainsi s'adapter et apporter les modifications nécessaires au réseau routier pour maintenir des conditions de circulation acceptables.

4.3.7 Mettre en place une gestion rationnelle des espaces de stationnement hors rue

- Prévoir, pour l'ensemble du pôle urbain Belvédère, des exigences de stationnement adaptées à un milieu urbain dense. Notamment, l'imposition d'un nombre de cases de stationnement maximal et minimal relativement bas aura pour effet de réduire le nombre d'espaces de stationnement aménagés lors de la réalisation des projets de développement ainsi que d'encourager la mobilité durable et l'utilisation du transport en commun.
- De manière générale, dans les secteurs de densification, exiger que la majorité des espaces de stationnement soient situés dans des constructions souterraines ou, dans une moindre mesure, dans des constructions intérieures.

4.4 Aménagement des rues, des parcs et des espaces publics

La qualité de l'aménagement du domaine public, qui est principalement composé des rues, des parcs et des espaces publics, est essentielle à la création d'un milieu de vie convivial. À Québec, le caractère hivernal de la ville doit en outre être pris en compte dans l'aménagement des espaces publics extérieurs. La dernière stratégie d'aménagement et de développement s'attarde donc à créer ce milieu de vie de qualité, par l'établissement de six objectifs spécifiques.

4.4.1 Aménager une place publique dans le noyau mixte Belvédère

- Aménager, dans le noyau mixte Belvédère, une place publique ouverte et accueillante.
- Intégrer, dans l'aménagement de cet espace public, des aires d'attente d'autobus et des chemins piétonniers efficaces entre les arrêts d'autobus.
- Prévoir du mobilier urbain adapté qui incite les résidants et les usagers du territoire à fréquenter et à utiliser cette place publique.

4.4.2 Créer un espace public dans le noyau mixte Holland

- Aménager un espace public en façade de l'église du Très-Saint-Sacrement, de manière à créer un espace de rassemblement convivial.
- Ajouter du mobilier urbain dans le but de développer la convivialité du noyau mixte.
- Prévoir des aménagements qui faciliteront les déplacements des piétons à l'intérieur même du noyau mixte, ainsi que vers l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy.

4.4.3 Poursuivre l'aménagement de la promenade du coteau Sainte-Geneviève

- Poursuivre les aménagements qui visent à créer une promenade publique continue aux abords du coteau Sainte-Geneviève :
    - Consolider les espaces verts qui existent en bordure de la falaise de manière à assurer leur protection (promenade au nord de La Cité Verte, parc de la Pente-Douce, parc des Braves).
    - Relier les aménagements réalisés sur le terrain de La Cité Verte au réseau piétonnier existant (créer des accès vers l'avenue Holland et la rue Catherine-Jérémie).

    - Créer un lien optimal entre la côte de la Pente-Douce et la rue Catherine-Jérémie, par les terrains de l'hôpital du Saint-Sacrement, en y intégrant un lien cyclable.
    - Mettre en valeur l'escalier qui mène au parc des Braves à partir de la côte de la Pente-Douce et en faciliter l'accès.
    - Intégrer l'espace public qui doit être créé sur les terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement dans le concept d'aménagement, comme porte d'entrée de la promenade.

- Mettre en valeur les accès à la promenade à partir du chemin Sainte-Foy, par une signalisation et des aménagements appropriés.

4.4.4 Améliorer l'offre de parcs et d'espaces verts et poursuivre la mise en valeur des équipements existants

- Créer un nouvel espace vert ayant une vocation récréative dans le secteur d'emplois Mérici, à proximité de l'ensemble immobilier Les Jardins Mérici.
- Revoir l'aménagement du parc des Saints-Martyrs :
    - Évaluer les besoins;
    - Rénover les terrains de tennis;
    - Améliorer les installations du pavillon de services;
    - Améliorer l'intégration du parc dans le quartier, particulièrement du côté de la rue Père-Marquette et de l'avenue Calixa-Lavallée.

- Valoriser les parcs du territoire en tant que lieux de rassemblement et de socialisation.
- Accroître l'accessibilité des parcs du territoire, en les ouvrant sur le quartier ainsi qu'en assurant une diversité d'accès et la sécurité à leurs abords.
- Maintenir l'accessibilité des grands parcs urbains qui sont situés aux limites du territoire (parc du Bois-de-Coulonge et parc des Champs-de-Bataille), en consolidant et en aménageant des liens de transport actif qui donnent accès à ces parcs.
- Maintenir l'accessibilité du parc de voisinage Jacques-Marquette.
- Collaborer avec les établissements scolaires afin de les encourager à donner accès à leurs espaces verts aux citoyens.

4.4.5 Ajouter du mobilier urbain le long des parcours piétonniers principaux, de l'axe de mobilité active Joffre et des axes présentant un intérêt particulier

- Ajouter du mobilier urbain, notamment des bancs, aux emplacements suivants :
    - en bordure des parcours piétonniers principaux;
    - aux abords de l'axe de mobilité active;
    - dans les noyaux mixtes Belvédère et Holland;
    - dans les secteurs d'emplois Mérici et Thornhill;
    - en bordure de l'avenue Belvédère, puisqu'elle relie les quatre parcours Métrobus traversant le territoire.

- Afin de contribuer à mettre en valeur des axes présentant un intérêt particulier, à savoir l'avenue des Braves et la Grande Allée Ouest, y installer du mobilier urbain de qualité pour en faire des promenades qui relient les trois grands parcs urbains : le parc des Braves, le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille.

4.4.6 Encourager la mise en valeur du couvert arborescent et y participer

- Augmenter la canopée du pôle urbain Belvédère de 3 %, c'est-à-dire la faire passer à 28 %.
- Exiger le maintien ou la plantation d'arbres dans le cadre des projets de développement privés.
- Exiger des aires vertes considérables sur les grandes propriétés à redévelopper ou à requalifier, afin d'assurer le maintien d'espaces verts et d'arbres.
- Prévoir des dégagements suffisants lors des projets de construction afin que soient maintenus et bonifiés les alignements d'arbres en bordure des rues.
- Encourager les propriétaires privés, notamment les grands propriétaires fonciers, à planter des arbres et à verdir les parties inutilisées de leur propriété, plus particulièrement sur les propriétés suivantes :
    - hôpital du Saint-Sacrement;
    - école secondaire Quebec High School;
    - terrains de l'hôpital Jeffery Hale;
    - terrains de La Cité Verte;
    - terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement;
    - terrains dans les secteurs d'emplois Thornhill et Mérici.

- Prévoir la plantation d'arbres lors de l'élaboration des projets d'aménagements publics et planter des arbres dans les emprises municipales disponibles.
- Favoriser la plantation le long des principaux parcours piétonniers en mettant en place des mesures adaptées :
    - chemin Sainte-Foy : déminéralisation et plantation sur le domaine privé;
    - boulevard René-Lévesque : protection des alignements existants, déminéralisation et plantation sur le domaine privé;
    - Grande Allée Ouest : protection des arbres existants et plantation sur le domaine privé;
    - avenue Holland : plantation sur le domaine privé;
    - avenue Thornhill : déminéralisation;
    - avenue Joffre : plantation sur le domaine privé et protection des arbres existants;
    - avenue Belvédère : protection des arbres existants et plantation sur le domaine privé;
    - avenue des Braves : plantation sur le domaine public.

5. Mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement

Afin d'assurer la mise en œuvre des stratégies d'aménagement et de développement énoncées dans le Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère, des mesures normatives et qualitatives sont mises de l'avant. D'une part, les principales règles d'urbanisme qui encadrent le développement sont définies. D'autre part, des attentes à l'égard de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec sont formulées. Finalement, des critères qualitatifs sont présentés relativement à des secteurs particuliers de redéveloppement ou de requalification.

5.1 Aires d'affectation détaillée et dispositions normatives

5.1.1 Aires d'affectation détaillée

La carte 8 découpe le territoire en aires d'affectation détaillée. Ces aires sont regroupées par grands sous-secteurs, en fonction de l'aire d'influence approximative des principales artères du territoire :

- sous-secteur du chemin Sainte-Foy (SF);
- sous-secteur de l'avenue Belvédère (Bel);
- sous-secteur du boulevard René-Lévesque (RL);
- sous-secteur de la Grande Allée Ouest (GA).

Carte 8 – Sous-secteurs du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère : *voir Annexe I*

Par ailleurs, cinq catégories d'aires d'affectation détaillée sont présentes sur le territoire. Chacune d'elles représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- **Commerce de détail et services urbains (CD/Su) :** les usages dominants sont les espaces administratifs, les commerces ainsi que les services personnels et professionnels.
- **Mixte (M) :** une mixité des usages est préconisée.
- **Récréation, parc et espace vert (PEV) :** des usages de récréation extérieure ou de conservation naturelle sont autorisés, de façon quasi exclusive.
- **Publique, institutionnelle et communautaire (PIC) :** les usages relatifs aux établissements d'enseignement, de santé et de loisirs ainsi qu'aux établissements communautaires ou religieux sont principalement autorisés.
- **Résidentielle (R) :** les usages autorisés concernent l'habitation ou sont complémentaires à celle-ci.

Les différentes aires d'affectation détaillée définies à la carte 9 établissent les unités territoriales à l'égard desquelles s'appliqueront la hauteur prescrite à la carte 10 ainsi que les différentes normes d'urbanisme prévues au tableau 2.

Carte 9 – Plan des aires d'affectation détaillée *: voir Annexe I*

5.1.2 Dispositions normatives

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires d'affectation détaillée désignées à la carte 9 sont énoncées à la carte 10 quant à la hauteur maximale prescrite et aux règles spécifiques à celle-ci, ainsi qu'au tableau 2 quant à plusieurs autres normes.

Hauteurs maximales prescrites

Les hauteurs maximales prescrites sont celles prévues à la carte 10. Ces hauteurs en mètres devront, par concordance, être intégrées au règlement sur l'urbanisme des arrondissements de La Cité–Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge.

La hauteur maximale prescrite des bâtiments s'exprime d'abord en mètres. Selon le type de bâtiment et l'usage qu'on y trouve, le nombre d'étages pour une hauteur donnée peut varier. De manière générale, un étage résidentiel est d'une hauteur moyenne de trois mètres, alors que celle-ci est de quatre mètres pour un étage commercial ou de bureau. Par exemple, un bâtiment de douze mètres pourrait avoir jusqu'à quatre étages résidentiels ou trois étages commerciaux.

Dans les milieux résidentiels à consolider, un nombre d'étages minimal ou maximal est parfois exigé, afin de favoriser une meilleure intégration des constructions futures. Ce nombre d'étages doit être respecté en plus du nombre de mètres. Cette exigence, qui est indiquée au tableau 2, est donc une exigence supplémentaire.

Carte 10 – Hauteurs maximales prescrites *: voir Annexe I*

Autres normes d'urbanisme

Les objets suivants sont visés par des règles prescrites au tableau 2 du programme particulier d'urbanisme :

- groupes d'usages prescrits, spécifiquement autorisés, spécifiquement exclus, contingentés ou conditionnels;
- implantation d'un projet d'ensemble;
- hauteurs minimales et maximales en étage d'un bâtiment principal et autres normes de calcul;
- normes de lotissement;

- normes d’implantation;
- normes d’aménagement
- dispositions relatives au stationnement hors rue et au chargement et déchargement des véhicules;
- dispositions relatives à la protection des arbres;
- de manière exceptionnelle, la gestion des droits acquis ou l’affichage.

Ces dispositions normatives devront, par concordance, être intégrées dans le règlement sur l’urbanisme des arrondissements de La Cité-Limoilou et de Sainte-Foy–Sillery–Cap-Rouge. Toute autre norme relative aux objets visés par les règles prévues dans le PPU devra être retirée.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un conseil d’arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d’aménagement et de développement.

Par ailleurs, les objets suivants ne sont pas visés par des règles prévues dans le programme particulier d’urbanisme : usages associés, densités, pourcentage d’occupation au sol, pourcentage minimal de grands logements, superficie d’aire d’agrément, type d’entreposage, type d’affichage (sauf mention contraire), gestion des droits acquis (sauf mention contraire) et toute autre disposition particulière qui n’est pas relative à un objet spécifiquement visé par le PPU.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
PEV_SF_1	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_2	H1 – i – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 30 %	Minimum : 3 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_3	P7 R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_4	H1 – i : de 12 à 200 logements – j : 6 logements et plus – r : 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

[15] Lorsque la mention « s. o. » est inscrite dans la colonne « Règle particulière – Affichage ou droits acquis », l'aire d'affectation n'est visée par aucune règle particulière relative à l'affichage ou aux droits acquis, et aucune concordance stricte ne découle du PPU relativement à ces objets.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_SF_5	H1 – i : 12 logements et plus – j : 6 logements et plus – r : 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur, terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_6	H1 – i : 12 logements et plus – j : 6 logements et plus – r : 6 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé C3 : R, R+, 1 P3 : R, R+, 1 R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m^2	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur, terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_7	H1 – i, j : de 3 à 75 logements – projet d'ensemble autorisé H2 – i – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Aire verte : 30 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_SF_8	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : de 1 à 2 logements – r : 1 logement et plus – projet d'ensemble autorisé R1		Marge arrière : 15 m Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages Minimum : 2 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_9	H1 : 2, 2+ – i, j : 10 logements et plus H2 C1 : R, R+, 1 C2 : R, R+, 1 C20 : R, R+, 1 C21 : R – 400 m^2 maximum par établissement P1 : R, R+, 1 P5 : R, R+, 1 P6 : 2, 2+ R1		Aire verte : 15 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type : urbain dense Stationnement souterrain : 65 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_10	H1 : 2, 2+ – i : 10 logements et plus C1 : R, R+, 1 C2 : R, R+, 1 C20 : R, R+, 1 P5 : R, R+, 1 R1		Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586) Un tablier de manœuvre peut être aménagé sur un autre lot que celui de l'usage qu'il dessert (article 676).	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
M_SF_11	H1 – i, j : de 1 à 45 logements – projet d'ensemble autorisé H2 H3 C1 C2 : R, R+, 1 C3 C20 : R, R+, 1 P1 P2 P3 P5 R1	*Usages spécifiquement autorisés :* Centrale de production d'énergie thermique Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 % Une partie d'un bâtiment principal qui existait le 12 mai 2008 et qui a été érigée après 1926 doit être conservée (article 438)	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Abattage d'au plus 10 % de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 autorisé (article 698)	s. o.
R_SF_12	H1 – i : de 12 à 48 logements – j : de 6 à 24 logements – r : de 6 à 12 logements – projet d'ensemble autorisé H2 – projet d'ensemble autorisé H3 – projet d'ensemble autorisé R1		Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 35 m Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Conservation de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 (article 699)	s. o.
R_SF_13	H1 – i, j, r : de 1 à 2 logements C3 P1 P3 R1		Marge à l'axe – Chemin Sainte-Foy : 80 m Aire verte : 40 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Conservation de la superficie boisée existante le 12 mai 2008 (article 699)	s. o.
PEV_SF_14	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
M_SF_15	H1 – i, j : 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 C3 P1		Aire verte : 15 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_16	H1 – i, j : 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé – logement protégé : R+ H2 H3 – i, j, r : 9 logements et moins C1 : S, R, 2, 3 C2 : S, R, 2, 3 C3 : S, R, 2, 3 C20 : S, R, 2, 3 C30 : 100 % intérieur P1 P3 P5 P6 I2 : R, 1 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage spécifiquement exclu :* Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Aire verte : 15 %		Type : urbain dense Stationnement intérieur : 100 % (article 585) Un mur-écran doit être aménagé autour d'une aire de chargement ou de déchargement (article 686).	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_17	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant : 4 m Aire verte : 25 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 60 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de l'avenue Ernest-Gagnon, atteindre une hauteur de 24 m (article 331.0.2)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
M_SF_18	H1 – i : 10 logements et plus – j : 5 logements et plus H2 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Marge avant : 4 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 6 m Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_RL_33 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_19	H1 – i, j, r H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1		Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir des limites des aires d'affectation détaillée R_RL_33 et R_RL_34 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_20	H1 – i, j, r : de 1 à 8 logements R1		Aire verte : 25 %	Maximum : 3 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_21	H1 – i, j H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1		Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_22	P3 P7 R1	*Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Marge avant : 23 m Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
CD/Su_SF_23	H1 – i, j C1 P3 P5 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_24	H1 – i, j, r : 4 logements et moins R1		Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692) Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_SF_25	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_SF_26	H1 – i, j, r C1 C2 C20 C21 P3 P5 I2 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_SF_27	H1 – i, j, r H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 25 %	Maximum : 4 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_SF_28	H1 – i : 5 logements et plus C1 C2 – 500 m² maximum par établissement P3 P5 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus rapproché du chemin Sainte-Foy, atteindre une hauteur de 24 m (article 331.0.2) Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_29	H1 – i, j, r H3 – i, j, r : 9 logements et moins R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 3 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_SF_30	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_SF_31	H1 – i, j; 10 logements et plus – projet d'ensemble autorisé H2 P6 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes *Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 45°, calculé à partir de l'axe du chemin Sainte-Foy (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_RL_32	P3 R1		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_33	H1 – i, j : de 1 à 2 logements R1		Aire verte : 20 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_34	H1 – i : de 1 à 8 logements – j : de 1 à 4 logements – r : de 1 à 3 logements, 4 bâtiments maximum par rangée R1		Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_RL_35	C3 P1 P3 R1 R2		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_RL_36	H1 – i : de 1 à 3 logements – j : de 1 à 2 logements – r : de 1 à 2 logements, 4 bâtiments maximum par rangée R1	*Usage contingenté :* Le nombre maximal d'établissements destinés à un usage du groupe P3 est de deux (article 301)	Chaque logement doit posséder une entrée principale distincte (article 692) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_37	H1 – i, j R1		Marge avant : 4 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 20 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir des limites des aires d'affectation détaillée R_RL_38 et R_RL_33 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_38	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : 1 logement R1		Marge avant : 4,5 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_39	H1 – i : 1 logement R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 6,5 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
PIC_RL_40	H1 – i : de 2 à 12 logements – j : de 1 à 3 logements – r : 1 logement, 12 bâtiments maximum par rangée H2 C1 P1 P2 R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 40 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_41	H1 – i H2 P6 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Centre d'hébergement et de soins de longue durée de plus de 65 personnes	Marge avant : 40 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 40 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_61	Malgré la hauteur maximale autorisée, 60 % de la projection au sol d'une construction principale peut atteindre une hauteur de 34 m (article 331.0.2).	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement souterrain : 90 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
PIC_RL_42	H1 – i H2 P1 P2 P3 P6 P7 R1	*Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Marge avant : 45 m Marge latérale : 20 m Marge arrière : 30 m Aire verte : 40 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_61 Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_63 Un usage du groupe *R1 parc* est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_RL_44	H1 – i, j R1		Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_Bel_45	H1 – i, j, r R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_46	H1 – i : de 1 à 8 logements – j : de 1 à 4 logements R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_47	H1 – i : 1 logement R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Consulat, vice-consulat ou agence consulaire *Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Taille minimale de lot : 470 m^2 Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
PEV_Bel_48	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_Bel_49	C3 P3 R1		Aire verte : 40 %		Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_Bel_50	R1				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_Bel_51	H1 : 2, 2+ – i, j, r : 10 logements et plus C1 : R, 1, 2 C2 : R, 1 C3 : R, 1 C20 : R, 1 C21 : R P1 : R, 1 P3 : R, 1 P5 : R, 1 I2 : R, 1 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Droits acquis : aucune note particulière relative à la gestion des droits acquis ne peut être prescrite. Affichage : s. o.
M_Bel_52	H1 – i : 6 logements et plus C1 : R, 1, 2 C2 : R, 1, 2 C3 : R, 1, 2 C20 : R, 1 C21 : R – 200 m^2 maximum par établissement P3 : R, 1, 2 P5 : R, 1, 2 R1		Marge avant : 3 m Aire verte : 15 %	Angle d'éloignement de 45°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée PIC_RL_42 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
M_Bel_53	H1 : 2, 2+ – i; 10 logements et plus C1 C2 C3 C20 : R, 1 C21 : R – 200 m² maximum par établissement P3 P5 R1	*Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m²	Marge avant : 4 m Marge arrière : 10 m Une construction souterraine peut être implantée en marge avant jusqu'à la ligne avant de lot (article 380) 3 arbres doivent être maintenus ou plantés dans la marge avant (article 380.0.3) Aire verte : 15 %	Angle d'éloignement de 60°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_Bel_56 (article 331.0.1)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 70 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_Bel_54	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : de 1 à 2 logements – r : 1 logement, 4 bâtiments maximum par rangée – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte : 30 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_Bel_55	H1 – i : 6 logements et plus C1 : R, 1, 2 C2 : R, 1, 2 C20 : R, 1 P1 : R, 1, 2 P3 : R, 1, 2 P5 : R, 1, 2 I2 : R, 1, 2 R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 4 m Aire verte : 15 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_Bel_56	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_57	C1 C2 C20 C31 P3 P5 R1	*Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m^2	Marge avant : 6 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 6 m Aire verte : 30 %	Minimum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
CD/Su_GA_58	C1 – projet d'ensemble autorisé C2 – 500 m² maximum par établissement C20 – 500 m² maximum par établissement R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 20 m Marge arrière : 20 m Aire verte : 30 % Zone tampon d'une profondeur de 10 m exigée à la limite nord de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (du côté de l'avenue des Maires-Gauthier et de la rue du Père-Vimont) Zone tampon d'une profondeur de 5 m exigée à la limite ouest de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (du côté de l'avenue de Ploërmel) Un usage du groupe *R1 parc* est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Angle d'éloignement de 30°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée R_RL_38 (article 331.0.1) Éléments de mécanique inclus dans le calcul de la hauteur (article 334)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % Stationnement souterrain : 75 %	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_59	C1 C2 C20 R1		Marge avant : 49 m Marge latérale : 6 m Marge arrière : 12 m Aire verte : 40 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_GA_60	H1 – i : 1 logement R1		Largeur minimale du bâtiment principal : 11 m Marge avant : 60 m Marge latérale : 3 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 4 m (article 351) Aire verte : 40 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_61	H1 – r : 1 logement, maximum 6 bâtiments par rangée – projet d'ensemble autorisé R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 4 m Marge arrière : 8 m Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Stationnement : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_62	H1 – i : 1 logement R1		Marge avant : 8 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 4 m (article 351) Aire verte : 40 %	Maximum : 3 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_GA_63	H1 – i : de 1 à 2 logements R1		Marge avant : 6 m Marge latérale : 2 m Marge arrière : 8 m La distance maximale entre la marge avant et la façade principale est de 3 m (article 351) Aire verte : 30 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_64	H1 – i : de 1à 4 logements R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Marge avant : 10 m Empiètement d'un escalier en cour avant autorisé (article 383) Aire verte : 20 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_65	C1 P3 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 %	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 20 m (article 331.0.2).	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_GA_66	H1 – i : de 1 à 2 logements – j : de 1 à 2 logements – r : de 1 à 2 logements, maximum 6 bâtiments par rangée R1		Marge avant : 5 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	Affichage : Type 1 – Général Droits acquis : s. o.
R_GA_67	H1 – i : 1 logement R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Maximum : 2 étages Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_68	H1 : 2, 2+ – i, j H2 : 2, 2+ C1 C2 : R, 1 – 500 m^2 maximum par établissement P3 P5 : R, 1, 2 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 % Zone tampon d'une profondeur de 35 m exigée à la limite de l'aire d'affectation détaillée R_GA_73 Un usage du groupe *R1 parc* est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 34 m (article 331.0.2).	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
PIC_GA_69	C3 P3 P4 R1	*Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 5 000 m^2	Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PEV_GA_70	R1 R2 R3				Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_71	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
CD/Su_GA_72	C1 P3 P5 : R, 1, 2 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m^2	Marge avant : 30 m Aire verte : 20 % Zone tampon d'une profondeur de 35 m exigée aux limites des aires d'affectation détaillée R_GA_71 et R_GA_73 Un usage du groupe *R1 parc* est autorisé dans une zone tampon (article 720.0.1)	Malgré la hauteur maximale autorisée, 75 % de la projection au sol d'une construction principale peut, du côté le plus éloigné de la Grande Allée Ouest, atteindre une hauteur de 20 m (article 331.0.2)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_GA_73	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_GA_74	H1 – i, j, r – projet d'ensemble autorisé R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 75 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
R_SF_75	H1 – i : de 1 à 4 logements R1	*Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301)	Taille minimale de lot : 470 m^2 Marge avant : 6 m Aire verte : 25 %	Maximum : 2 étages	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
PIC_SF_76	P2 R1 R2 R4	*Usage spécifiquement autorisé :* Marché public temporaire (article 123)	Aire verte : 20 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
R_SF_77	H1 – i, j, r : 37 logements et plus H2 H3 C3 P2 R1		Aire verte : 25 %	Calcul de la hauteur sur un terrain en pente (article 340)	Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 100 % (article 585)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.
M_SF_78	H1 : 2, 2+ – i C1 C2 : R, 1 – 400 m² maximum par établissement C3 : S, R, 1 C20 : R, 1 – 100 m² maximum par établissement P5 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain	Marge avant : 3 m Aire verte : 10 % Lorsqu'un usage du groupe C1 est exercé au rez-de-chaussée, la façade principale du bâtiment doit comporter une vitrine (article 692).		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Stationnement intérieur : 90 % (article 585) Stationnement souterrain : 75 % (article 586)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Tableau 2 – Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Aire d'affectation détaillée	Groupes d'usages prescrits	Usages contingentés, spécifiquement prescrits ou spécifiquement exclus	Normes de lotissement, d'implantation ou d'aménagement	Hauteur maximale ou minimale en étage prescrite et dispositions particulières (hauteur maximale en mètres prescrite : voir carte 10)	Stationnement	Protection des arbres	Règle particulière – Affichage ou droits acquis[15]
M_Bel_79	H1 – i, j, r C1 : R, 1 – 500 m² maximum par établissement C3 : R, 1 P1 : R, 1 P3 : R, 1 P5 : R, 1 R1	*Usage spécifiquement autorisé :* Lave-auto dans un stationnement souterrain *Usage contingenté :* La distance minimale entre deux endroits destinés à la location, pour une courte durée, d'une chambre à une clientèle de passage, associée à un logement est de 100 m (article 301) *Usage spécifiquement exclu :* Établissement d'enseignement secondaire d'une superficie de plancher de plus de 12 000 m²	Marge avant : 4 m Aire verte : 20 %		Type : urbain dense Stationnement en façade prohibé (article 633) Une case de stationnement requise peut être aménagée sur un lot situé dans l'aire d'affectation détaillée R_Bel_45 (article 610)	Arbres en milieu urbain (article 702)	s. o.

Légende des abréviations au tableau 2

Typologie des usages

H1 : logement
H2 : habitation avec services communautaires
H3 : maison de chambres et pension
C1 : services administratifs
C2 : vente au détail et services
C3 : lieu de rassemblement
C20 : restaurant
C21 : débit d'alcool
C30 : stationnement et poste de taxi
C31 : poste d'essence
P1 : équipement culturel et patrimonial
P2 : équipement religieux
P3 : établissement d'éducation et de formation
P4 : établissement d'éducation postsecondaire
P5 : établissement de santé sans hébergement
P6 : établissement de santé avec hébergement
P7 : établissement majeur de santé
I2 : industrie artisanale
R1 : parc
R2 : équipement récréatif extérieur de proximité
R3 : équipement récréatif extérieur régional

i : usage autorisé dans un bâtiment isolé
j : usage autorisé dans un bâtiment jumelé
r : usage autorisé dans un bâtiment en rangée

Localisation des usages

R : usage autorisé : 1) au rez-de-chaussée, 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier, 3) au sous-sol, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur

R+ : usage autorisé lorsqu'un bâtiment possède plusieurs rez-de-chaussée : 1) au rez-de-chaussée, 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier, 3) à un étage situé entre deux rez-de-chaussée où cet usage est autorisé

1 : usage autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée

1+ : usage autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée, pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès à cet étage se fasse uniquement à partir de l'intérieur de l'établissement

2 : usage autorisé au deuxième étage

2+ : usage autorisé aux étages situés au-dessus du deuxième étage

3 : usage autorisé au troisième étage

Aménagement des terrains

Aire verte : Superficie minimale d'un terrain, exprimée par un pourcentage de la superficie totale, qui doit être sous couverture végétale. Un maximum de 25 % de cette superficie peut prendre la forme d'un toit vert.

5.2 Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) est un organisme de la Ville de Québec créé en 1928 et voué à l'embellissement urbain qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage dans les parties du territoire sur lesquelles elle a compétence.

Afin de favoriser une architecture et un design urbain de qualité, la mise en valeur du patrimoine bâti et la préservation des caractéristiques paysagères de sites d'intérêt, il est recommandé de donner compétence à la CUCQ sur l'ensemble du territoire visé par le PPU pour le pôle urbain Belvédère.

Le Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (R.V.Q. 1324) permet, de façon générale, d'atteindre les objectifs spécifiques fixés par le PPU pour le pôle urbain Belvédère. De fait, les critères d'évaluation des projets de construction édictés dans le règlement de la CUCQ sont conformes aux principes d'aménagement du PPU. Les principaux critères que les projets devront respecter sont les suivants :

- Favoriser la densification sur les artères de consolidation, soit le boulevard René-Lévesque, le chemin Sainte-Foy, la Grande Allée et l'avenue Belvédère.
- Favoriser l'animation sur rue au moyen d'un encadrement bâti optimal et d'une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles et emplacement des accès).
- Assurer une architecture de grande qualité qui intègre les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants et qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants que l'on doit maintenir.
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du territoire.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

Cependant, afin de favoriser l'atteinte de certains objectifs spécifiques et principes d'aménagement, il est recommandé d'apporter les modifications suivantes aux critères du Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec :

- Lorsque la réglementation d'urbanisme autorise des hauteurs supplémentaires sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment, préciser la répartition privilégiée, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées.
- Encourager le maintien des caractéristiques paysagères de la Grande Allée en tant que parcours cérémonial d'accueil de la capitale.
- Favoriser des constructions qui minimisent les effets sur l'ensoleillement des espaces publics et des propriétés riveraines.
- Favoriser les aménagements et les pratiques de construction qui s'inscrivent dans le courant du développement durable.

- Favoriser un redéveloppement ou une requalification des grandes propriétés désignées à la carte 6 qui s'inscrit dans les objectifs spécifiques du PPU. À cette fin, des critères spécifiques sont énoncés à la section 5.3. Il est recommandé que la CUCQ utilise, en plus des critères généraux, des critères d'évaluation des projets qui reflètent ces critères spécifiques, principalement en ce qui a trait :
    - à la localisation privilégiée des accès aux espaces de stationnement;
    - au maintien ou à la création d'espaces verts et d'espaces extérieurs publics;
    - à l'aménagement des espaces verts et des espaces extérieurs qui contribuent à l'amélioration de l'environnement urbain en général;
    - à la protection du couvert arborescent, notamment des arbres remarquables ou des massifs d'arbres d'intérêt.

5.3 Critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés

La carte 6 montre de grandes propriétés à redévelopper et à requalifier, notamment avec l'objectif d'y optimiser l'utilisation du sol. Cependant, ce redéveloppement devra se faire en respectant les critères de design énoncés ci-après. Pour y parvenir, les mesures suivantes sont préconisées : les dispositions normatives sont prévues en conséquence à la section 5.1, et le règlement de la CUCQ sera modifié afin d'assurer le respect de critères relatifs au design urbain des sites, conformément à la section 5.2.

5.3.1 Redéveloppement et requalification des grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici

Les critères de design applicables aux quatre propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Les grands parterres situés en façade des bâtiments de la Grande Allée Ouest sont préservés, et les caractéristiques paysagères de l'artère sont mises en valeur.
- Les hauteurs supplémentaires autorisées par la réglementation d'urbanisme sont situées le plus loin possible de la Grande Allée Ouest.
- Des percées visuelles vers le nord, à partir du site des Jardins Mérici, sont mises en valeur.
- Une percée visuelle vers le bâtiment du collège Mérici, à partir de la Grande Allée Ouest, est mise en valeur.
- L'implantation des nouvelles constructions tient compte, dans la mesure du possible, de la végétation existante sur le site. Lorsque c'est impossible, de nouveaux arbres sont plantés. Une attention particulière est donnée aux arbres remarquables.
- La plantation d'arbres est favorisée dans les espaces verts existants, afin de compléter les alignements d'arbres aux abords de la Grande Allée Ouest.
- Une bande de terrain est aménagée en espace vert de récréation extérieure entre les propriétés à redévelopper ou à requalifier et l'ensemble résidentiel Les Jardins Mérici. Cet espace vert devra être planté d'arbres et perméable, et il pourra accueillir un équipement récréatif dont la vocation sera précisée en collaboration avec les citoyens.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.

- La perméabilité physique du lieu est favorisée, notamment par la création d'un lien piétonnier nord-sud reliant l'ensemble résidentiel Les Jardins Mérici à l'avenue Belvédère.
- Les accès au site pour les véhicules devront être localisés en priorité sur la Grande Allée Ouest ou sur la rue des Jardins-Mérici.

Carte 11 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici : *voir Annexe I*

5.3.2 Redéveloppement et requalification des grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill

Les critères de design applicables aux trois propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Une gradation des hauteurs entre les résidences existantes et les bâtiments à construire est favorisée, notamment par l'application d'un angle d'éloignement aux abords des milieux résidentiels qui sont à consolider.
- Des arbres sont plantés à l'intérieur des espaces verts que l'on veut créer sur le site, plus particulièrement aux limites du terrain adjacentes aux milieux résidentiels qui sont à consolider.
- Un lien piétonnier reliant l'avenue Thornhill et l'avenue des Maires-Gauthier est aménagé. Il est situé à une distance respectable des résidences riveraines, et des arbres sont plantés afin de préserver l'intimité des résidences. Lorsque l'espace est disponible, une rangée d'arbres à feuillage persistant est plantée aux extrémités du site de redéveloppement ou de requalification.
- De manière à offrir une interface conviviale avec l'avenue des Maires-Gauthier, un espace extérieur de qualité est aménagé, et les bâtiments à construire ont une façade (principale ou secondaire) qui donne sur cette avenue. De plus, toutes les façades des bâtiments font l'objet d'un traitement architectural de qualité.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.
- Les accès au site pour les véhicules devront être situés en priorité sur la Grande Allée Ouest ou sur l'avenue Thornhill.

Carte 12 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill : *voir Annexe I*

5.3.3 Redéveloppement et requalification des terrains des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique

Le terrain des services diocésains de l'archidiocèse de Québec est un site particulier qui pourrait éventuellement être redéveloppé ou requalifié. Aucun projet n'est en cours d'élaboration pour ce terrain. Pour cette raison, les dispositions normatives ne sont pas modifiées par rapport à la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur du PPU. Cependant,

le PPU établit des critères d'aménagement qui devront être respectés lors de l'élaboration d'un projet de redéveloppement ou de requalification pour ce terrain. En temps opportun, la Ville de Québec pourra modifier les dispositions normatives du PPU afin d'autoriser un projet respectant ces critères. Le site du pavillon Saint-Dominique présente aussi un potentiel de redéveloppement auquel des critères s'appliquent.

Ainsi, les critères de design applicables à ces deux propriétés sont les suivants :

- Les hauteurs autorisées favorisent des transitions avec les milieux résidentiels adjacents qui doivent être consolidés.
- L'implantation des nouvelles constructions tient compte, dans la mesure du possible, de la végétation existante sur le site. Lorsque c'est impossible, de nouveaux arbres sont plantés. Une attention particulière est donnée aux arbres remarquables.
- Les jardins partagés qui existent sur le site sont intégrés dans le concept de requalification.
- La perméabilité physique du lieu est favorisée, notamment par l'aménagement de liens piétonniers ou cyclables du nord vers le sud reliant le boulevard René-Lévesque à la Grande Allée. Ces liens sont situés à une distance respectable des résidences riveraines, et des arbres sont maintenus ou plantés afin de préserver l'intimité de ces résidences. Lorsque l'espace est disponible, une rangée d'arbres à feuillage persistant est plantée aux extrémités du site de redéveloppement ou de requalification.
- Les bâtiments à construire ont une façade (principale ou secondaire) donnant sur les liens piétonniers ou cyclables qui doivent être créés.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.
- Les sites des services diocésains et du pavillon Saint-Dominique sont connectés l'un à l'autre.

Carte 13 – Grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique : *voir Annexe I*

5.3.4 Redéveloppement et requalification des terrains de l'église du Très-Saint-Sacrement

Le site de l'église du Très-Saint-Sacrement est un site particulier qui pourrait éventuellement être redéveloppé ou requalifié. Aucun projet n'est en cours d'élaboration pour ce site. Pour cette raison, les dispositions normatives ne sont pas modifiées par rapport à la situation qui prévalait avant l'entrée en vigueur du PPU. Cependant, le PPU établit des critères d'aménagement qui devront être respectés lors de l'élaboration d'un projet de redéveloppement ou de requalification pour ce terrain. En temps opportun, la Ville de Québec pourra modifier les dispositions normatives du PPU afin d'autoriser un projet respectant ces critères.

Les critères de design applicables aux deux propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- L'église du Très-Saint-Sacrement est préservée et mise en valeur.

- Un espace extérieur est aménagé en façade de l'église de manière à créer une porte d'entrée sur la promenade du coteau Sainte-Geneviève et l'artère commerciale du chemin Sainte-Foy.
- Des arbres sont plantés dans les espaces verts qui existent déjà ou qui seront créés, plus particulièrement aux abords du chemin Sainte-Foy.
- Les percées visuelles vers l'église à partir du chemin Sainte-Foy, de l'avenue Holland et de la Basse-Ville sont préservées. L'église doit demeurer un point de repère visuel.
- La présence d'espaces extérieurs bétonnés ou asphaltés est minimisée.

Carte 14 – Grandes propriétés du secteur de l'église du Très-Saint-Sacrement : *voir Annexe I*

5.3.5 Redéveloppement et requalification du secteur de l'écoquartier La Cité Verte

Au cours des dernières années, l'écoquartier La Cité Verte a fait l'objet d'une démarche de planification rigoureuse, à laquelle de nombreux acteurs ont été associés. À la suite de cette démarche et des modifications réglementaires afférentes, la construction de ce projet immobilier a été entamée, il y a quelques années. Les critères établis à l'époque sont ainsi reconduits dans le PPU.

Les principaux critères de design applicables aux propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Assurer une intégration du développement projeté au quartier Saint-Sacrement en créant un ensemble harmonieux qui intègre le caractère monumental, patrimonial et paysager de la Résidence Monseigneur-Lemay et du milieu bâti environnant dans un ensemble construit cohérent.
- Favoriser la création d'îlots limités par des rues ou des voies de circulation piétonnières ou cyclables qui poursuivent ceux de la trame bâtie du quartier ou s'y apparentent.
- Permettre le maintien du caractère institutionnel du site par le biais de la conservation et la mise en valeur de certains bâtiments existants.
- Prévoir la conservation d'un espace libre de tout bâtiment entre l'alignement des bâtiments existants conservés et le chemin Sainte-Foy, et ce, sur toute la largeur du site ; ailleurs sur le site, assurer un bon encadrement des rues par les bâtiments.
- Implanter les nouveaux bâtiments de manière à respecter le caractère monumental des bâtiments existants conservés et, particulièrement, celui de la Résidence Monseigneur-Lemay.
- Intégrer des lieux publics à des endroits stratégiques.
- Permettre l'aménagement d'un espace public linéaire de qualité au sommet de la falaise.
- Favoriser la mise en place d'aménagements et d'équipements maximisant l'efficacité énergétique, le contrôle et la récupération des eaux de ruissellement et la gestion intégrée des matières résiduelles.
- Implanter les nouveaux bâtiments du territoire de manière à respecter un principe de gradation par rapport aux bâtiments existants dans le territoire et le milieu bâti environnant.

- Implanter les nouveaux bâtiments du territoire de manière à respecter le caractère monumental de la Résidence Monseigneur-Lemay par une répartition adéquate des gabarits des bâtiments et par l'expression de la prédominance de la Résidence Monseigneur-Lemay.

Carte 15 – Grandes propriétés du secteur de l'écoquartier La Cité Verte : *voir Annexe I*

5.4 Programme d'acquisition d'immeubles

La Ville de Québec envisage la possibilité de se porter acquéreuse, de gré à gré ou par expropriation, de tout ou de parties d'immeuble, en vue leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le programme particulier d'urbanisme, dans les aires d'affectation détaillée suivantes :

- PIC_RL_40
- PIC_RL_42
- M_Bel_51
- M_Bel_52
- M_Bel_53
- CD/Su_GA_58
- CD/Su_GA_68
- CD/Su_GA_72
- PIC_SF_76

6. Conclusion

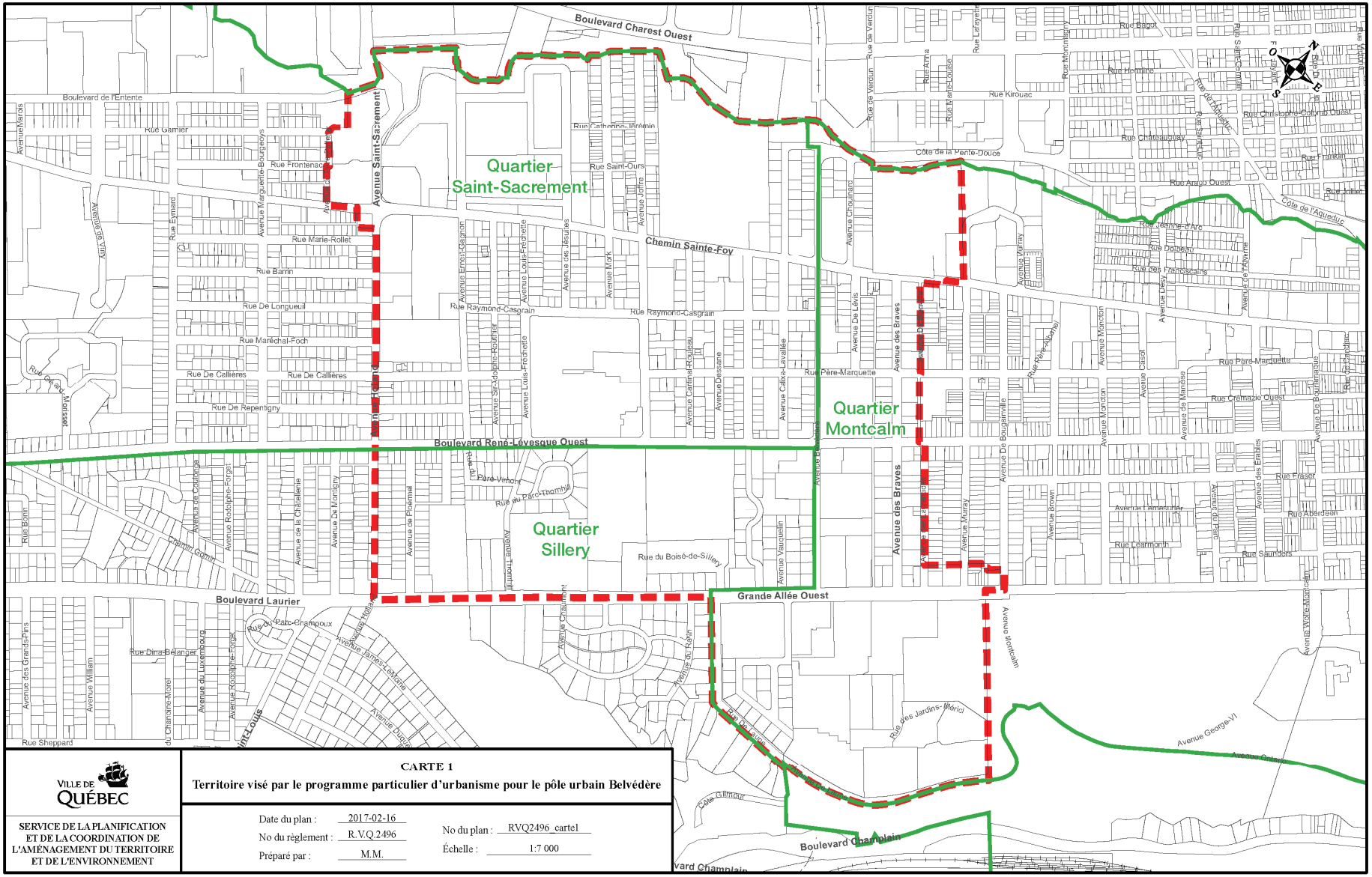
Le pôle urbain Belvédère est un territoire mixte et diversifié. Il comprend des milieux résidentiels, des secteurs d'emplois, des établissements d'enseignement ou de santé et quelques espaces à vocation commerciale. Plusieurs de ses caractéristiques en font un lien attractif pour y habiter, y travailler ou y étudier. Parmi celles-ci, notons l'excellente desserte en transport en commun de ce territoire, qui le rend accessible à partir des autres pôles de la ville de Québec, et sa proximité avec de grands espaces verts à vocation régionale, comme le parc du Bois-de-Coulonge et le parc des Champs-de-Bataille. Ces qualités en font un milieu de choix pour accueillir davantage de résidants et pour attirer de nouveaux employeurs, notamment en y stimulant le développement immobilier et en améliorant l'aménagement de l'espace public.

Cependant, malgré l'attractivité marquée du territoire, plusieurs enjeux pour son développement peuvent être dégagés. La Ville de Québec souhaite donc agir sur ceux-ci, dans les limites de ses compétences. Le programme particulier d'urbanisme est l'outil de planification retenu.

Le PPU pour le pôle urbain Belvédère, en présentant une vision d'avenir pour 2040, met en place des stratégies d'aménagement et de développement relatives aux activités et à la vocation du territoire, au cadre bâti, à la mobilité et aux déplacements, ainsi qu'à l'aménagement des rues, des parcs et des espaces publics. Celles-ci contribueront à maintenir la place du pôle urbain Belvédère dans la ville de Québec et à stimuler sa croissance. Les dispositions normatives prescrites, l'encadrement architectural proposé, les critères spécifiques relatifs au redéveloppement et à la requalification des grandes propriétés et le programme d'acquisition d'immeubles favoriseront la mise en œuvre de ces stratégies. Le PPU est désormais la référence pour l'aménagement et le développement de ce territoire.

Finalement, les stratégies mises de l'avant dans le PPU ne pourront se réaliser entièrement qu'avec la collaboration de tous les acteurs impliqués : Ville de Québec, citoyens, établissements de santé et d'enseignement, propriétaires fonciers, etc. La Ville de Québec les invite donc tous à participer activement à sa mise en œuvre.

Annexe I – Cartes



VILLE DE QUÉBEC

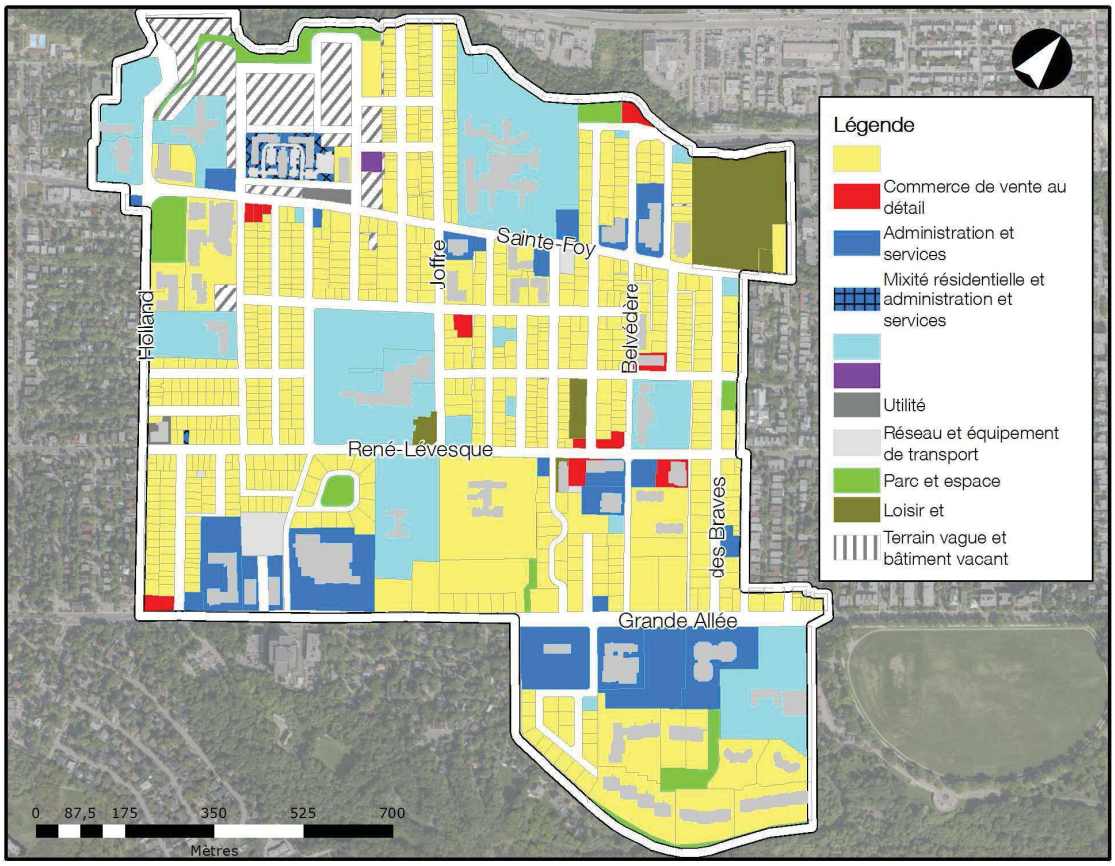
SERVICE DE LA PLANIFICATION ET DE LA COORDINATION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT

CARTE 1

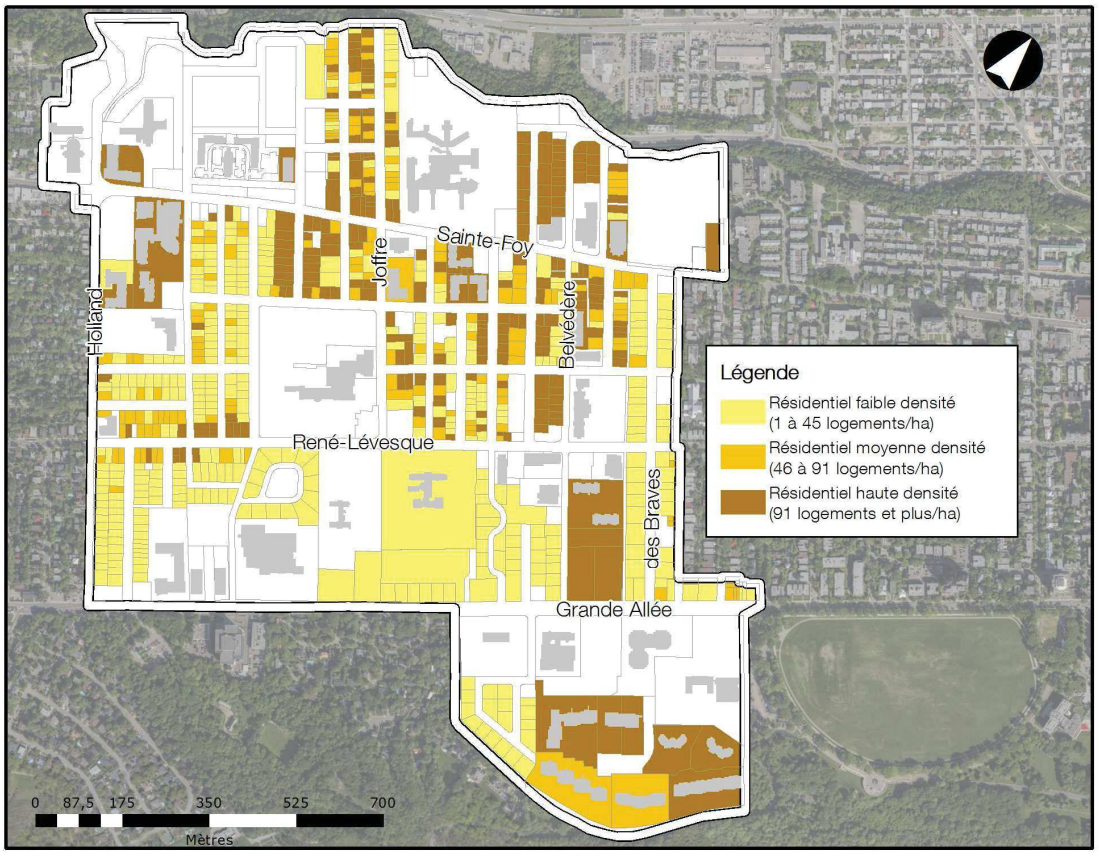
Territoire visé par le programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère

Date du plan : 2017-02-16
No du règlement : R.V.Q.2496
Préparé par : M.M.

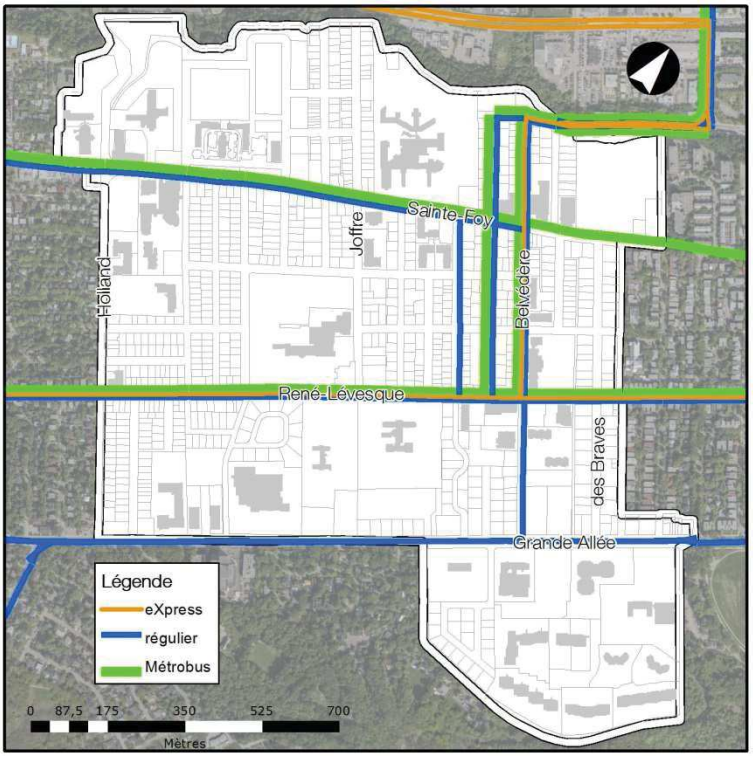
No du plan : RVQ2496_carte1
Échelle : 1:7 000



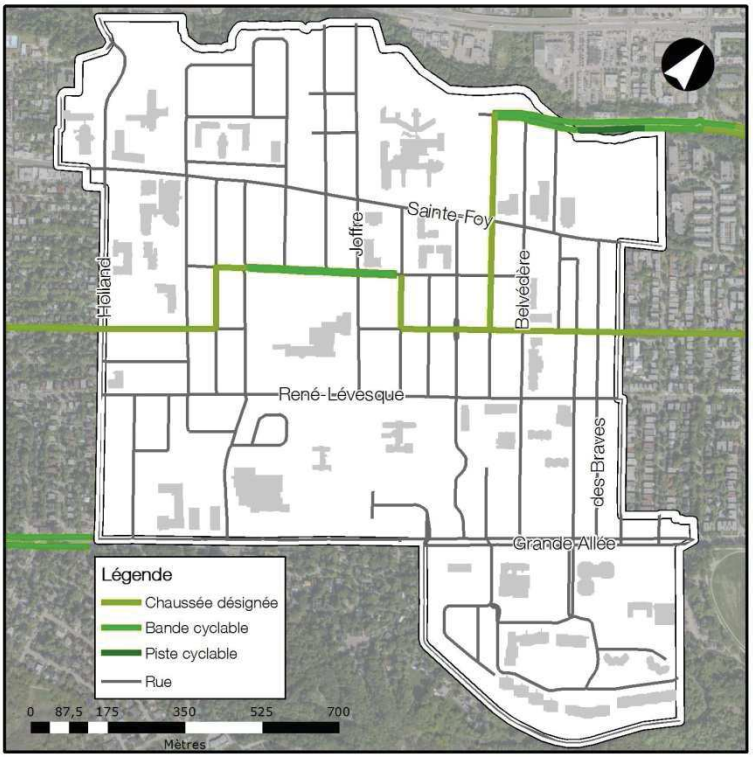
Carte 2 – Utilisation du sol



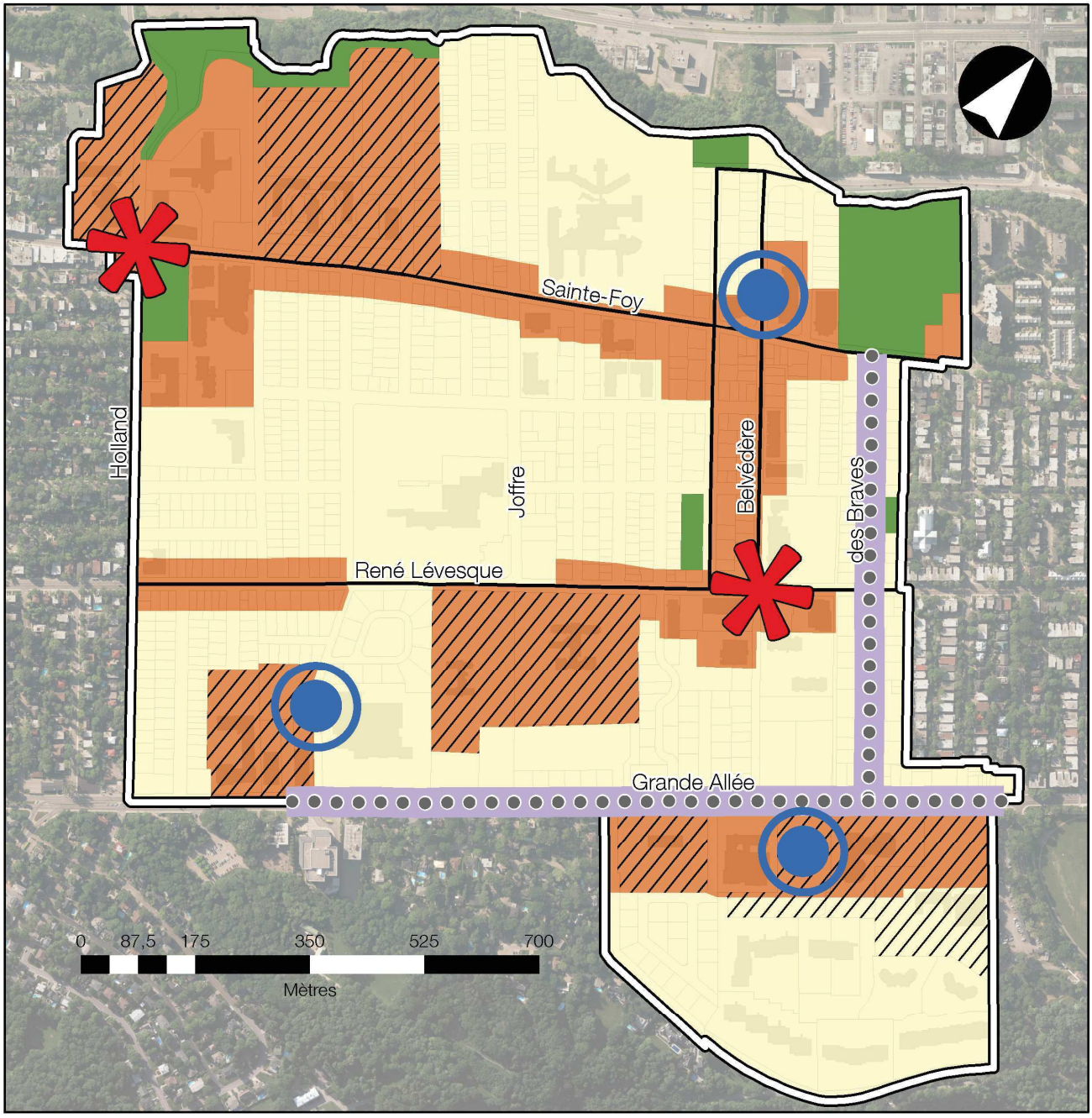
Carte 3 – Densité résidentielle nette



Carte 4 – Réseau de transport en commun actuel (2017)



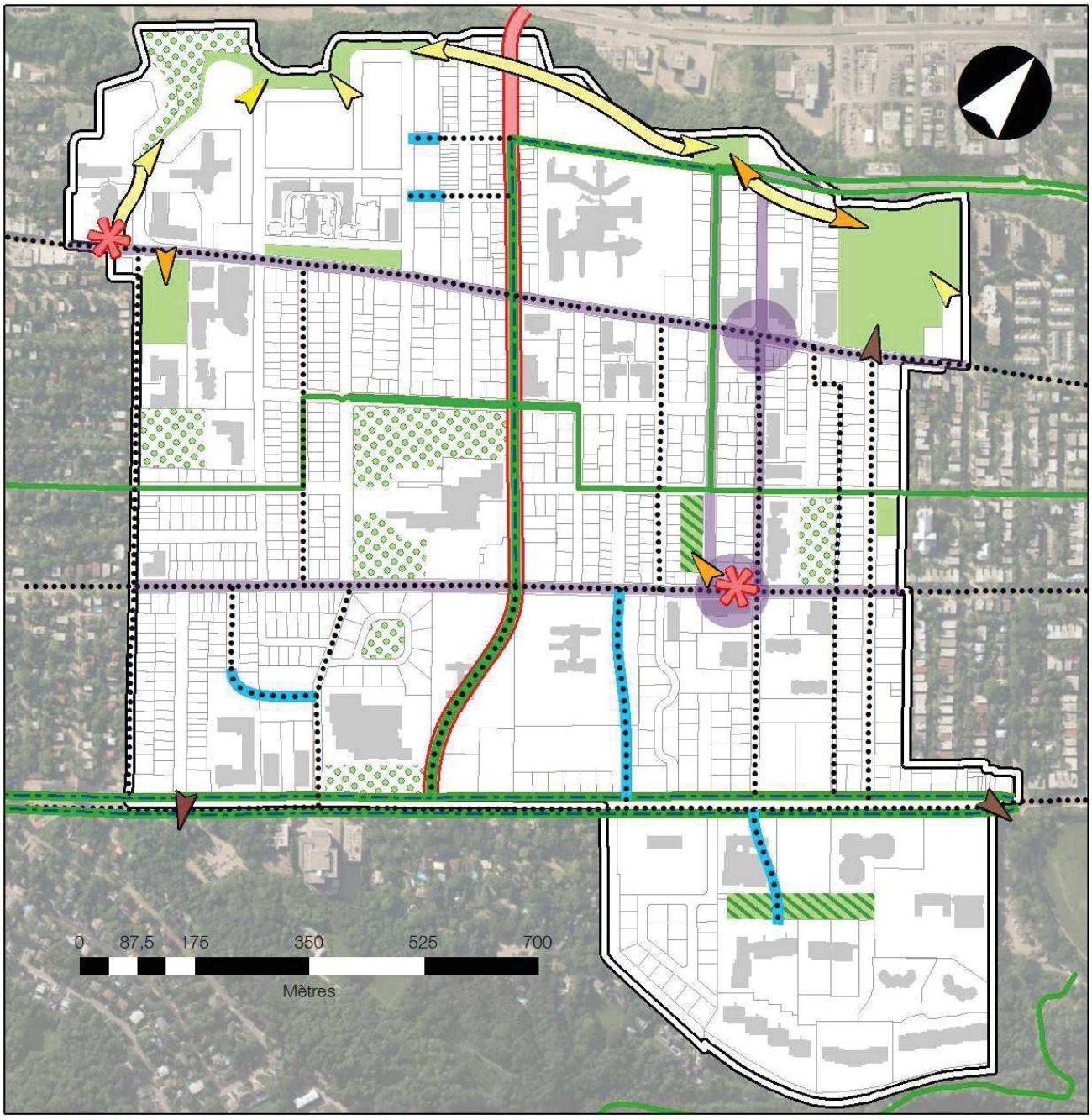
Carte 5 – Réseau de transport actif et réseau routier actuels (2017)



Légende

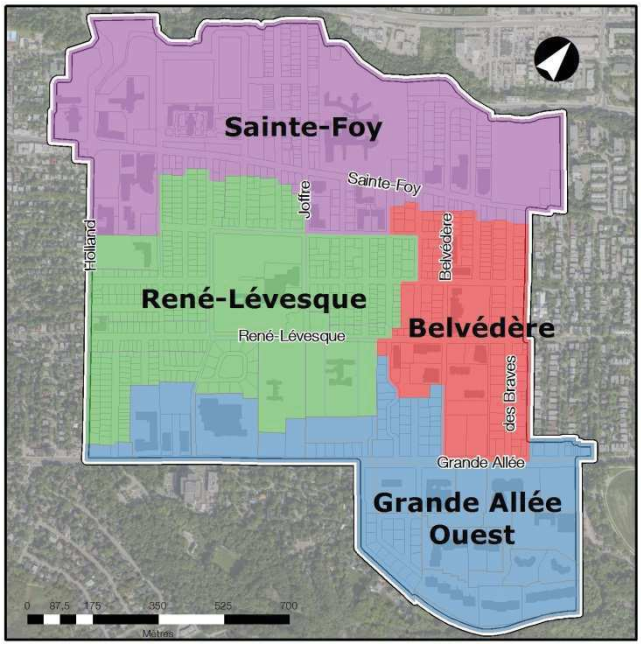
- Noyau mixte
- Secteur d'emplois
- Axe Métrobus
- Densification
- Consolidation
- Parc
- Propriétés à redévelopper ou à requalifier
- Axe d'intérêt particulier à mettre en valeur

Carte 6 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif aux activités et à la vocation du territoire, ainsi qu'au cadre bâti

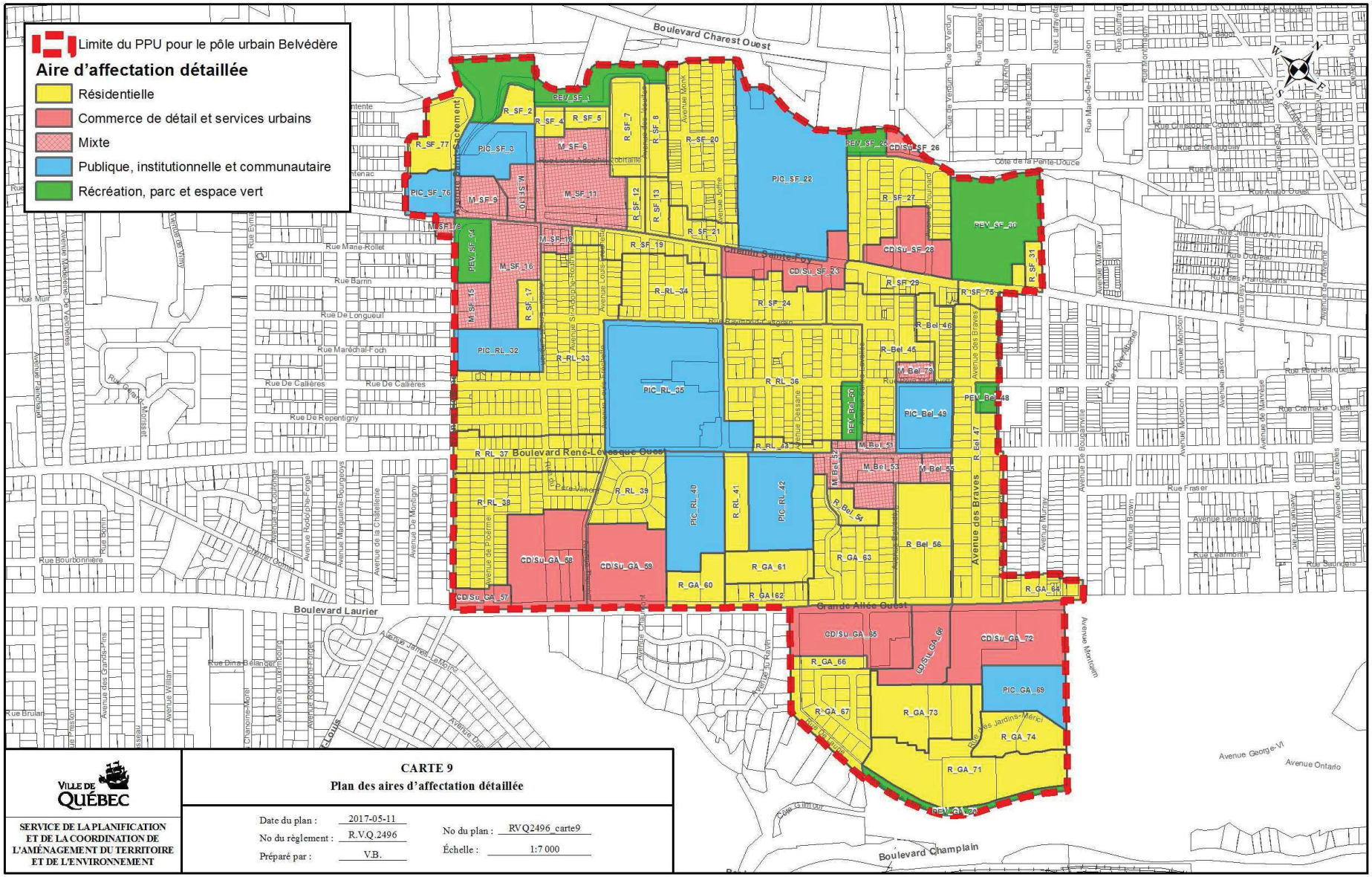


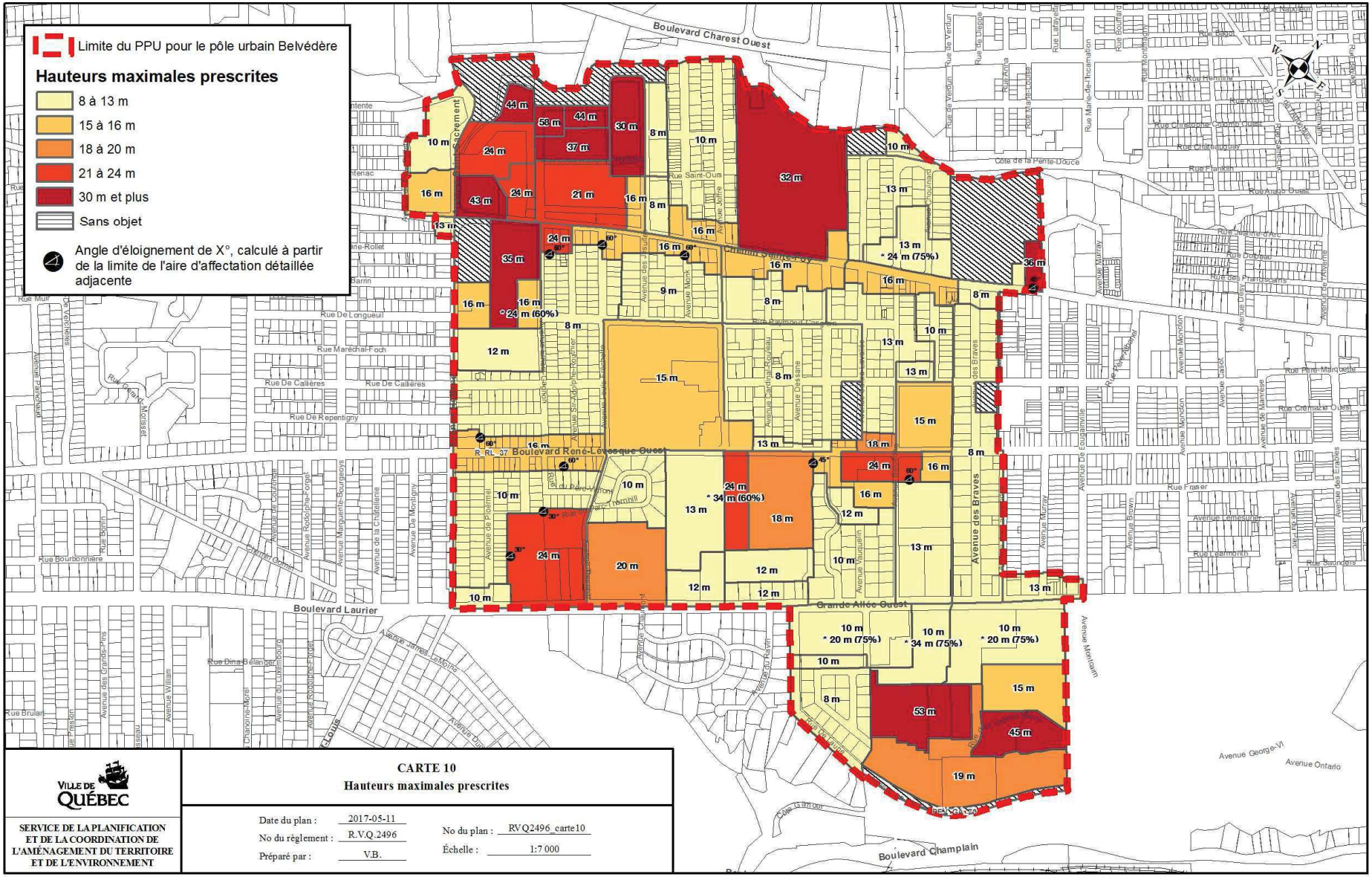
Légende	À aménager	À améliorer	À maintenir
Mobilité et déplacements	Lien piéton Lien cyclable Lien cyclo-piéton	Point de correspondance Axe de mobilité active	Réseau piéton principal Réseau cyclable Axe Métrobus
Aménagement des parcs et des espaces publics	Place publique Accès au parc Promenade du coteau Sainte-Geneviève	Accès au parc Espace vert	Accès au parc Espace vert public Espace vert privé

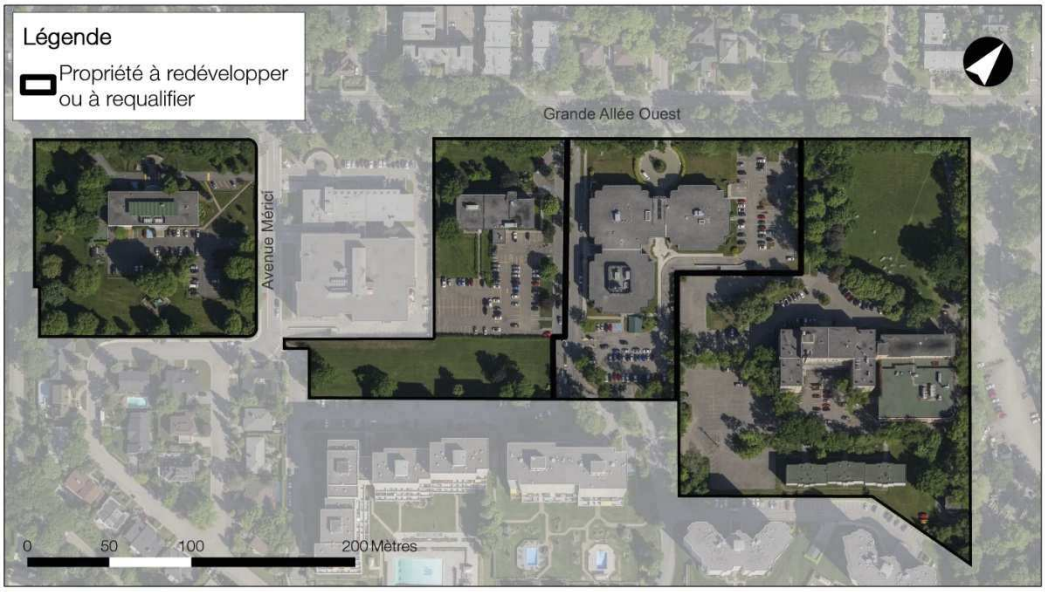
Carte 7 – Schéma conceptuel d'aménagement et de développement relatif à la mobilité et à l'aménagement du domaine public



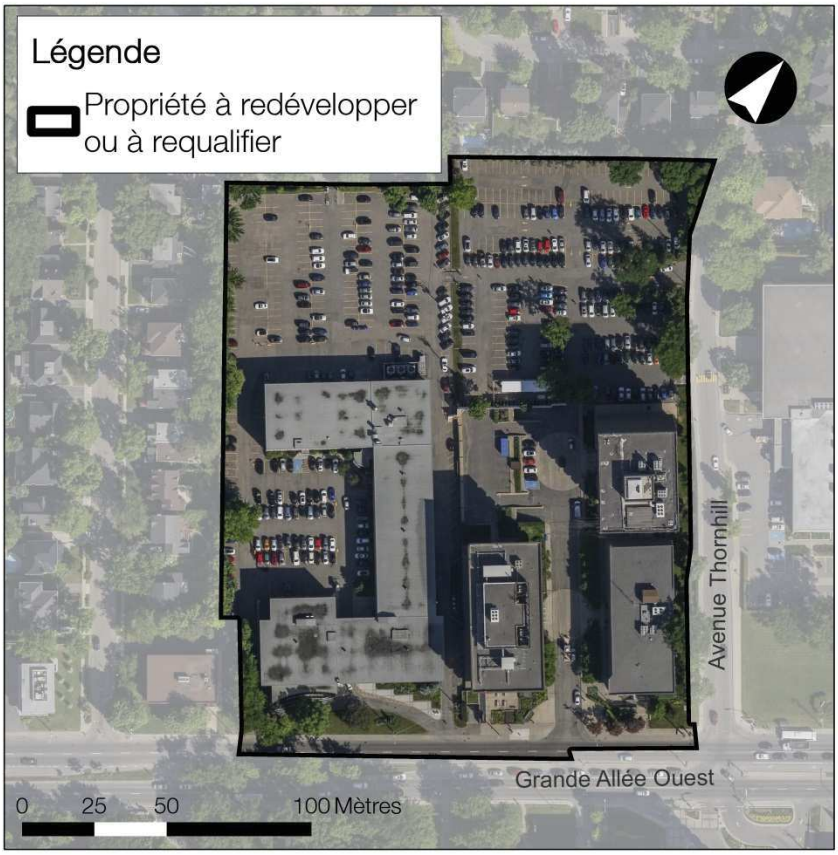
Carte 8 – Sous-secteurs du Programme particulier d'urbanisme pour le pôle urbain Belvédère


Limite du PPU pour le pôle urbain Belvédère
Aire d'affectation détaillée
Résidentielle
Commerce de détail et services urbains
Mixte
Publique, institutionnelle et communautaire
Récréation, parc et espace vert
Boulevard Charest Ouest
Chemin Sainte-Foy
Boulevard René-Lévesque Ouest
Grande Allée Ouest
Boulevard Laurier
Boulevard Champlain
Avenue des Braves
Côte de la Pente-Douce
Rue De Callières
Rue De Repentigny
Rue Maréchal-Foch
Rue Barrin
Rue De Longueuil
Rue Marie-Rollet
Rue Muir
Rue Bourbonnière
Avenue Dina-Bélanger
Avenue George-VI
Avenue Ontario
Côte Gilmour
Avenue Montcalm
Avenue Murray
Avenue Dessane
Avenue Louis-Jolliet
Avenue Samuel-de-Champlain
Avenue Honoré-Mercier
Avenue Wilfrid-Laurier
Avenue Cartier
Avenue Turnbull
Avenue Grey
Avenue Bourlamaque
Avenue Marguerite-Bourgeoys
Avenue Roosevelt
Avenue Taché
Avenue Dufferin
Avenue Belvédère
Avenue Maguire
Avenue Bardy
Avenue Brown
Avenue Monkland
Avenue Mondon
Avenue Gaspé
Avenue de Mahrane
Avenue des Érables
Avenue Turnbull
Avenue Grey
Avenue Bourlamaque
Avenue Marguerite-Bourgeoys
Avenue Roosevelt
Avenue Taché
Avenue Dufferin
Avenue Belvédère
Avenue Maguire
Avenue Bardy
Avenue Brown
Avenue Monkland
Avenue Mondon
Avenue Gaspé
Avenue de Mahrane
Avenue des Érables
Rue Fraser
Rue Cremazie Ouest
Rue Père-Marquette
Rue Lemoyne
Rue Samuel
Rue Bruyère
Rue Bonin
Rue Dorchester
Rue Christophe-Colomb Ouest
Rue Charlevoix
Rue Hamilton
Rue Kimber
Rue Arago Ouest
Rue Joseph-d'Arc
Rue Dubreil
Rue des Franciscains
Rue Muir
Rue Barrin
Rue De Longueuil
Rue Maréchal-Foch
Rue De Callières
Rue De Repentigny
Rue Marie-Rollet
Rue Bourbonnière
Rue Dina-Bélanger
Rue Bruyère
Rue Bonin
Rue Dorchester
Rue Christophe-Colomb Ouest
Rue Charlevoix
Rue Hamilton
Rue Kimber
Rue Arago Ouest
Rue Joseph-d'Arc
Rue Dubreil
Rue des Franciscains
Rue Fraser
Rue Cremazie Ouest
Rue Père-Marquette
Rue Lemoyne
Rue Samuel
Côte Gilmour
Côte de la Pente-Douce
Côte Gilmour
Avenue des Jardins-Mérici
Avenue James-La Mont
Avenue Dufferin
Avenue Belvédère
Avenue Maguire
Avenue Bardy
Avenue Brown
Avenue Monkland
Avenue Mondon
Avenue Gaspé
Avenue de Mahrane
Avenue des Érables
Avenue Turnbull
Avenue Grey
Avenue Bourlamaque
Avenue Marguerite-Bourgeoys
Avenue Roosevelt
Avenue Taché

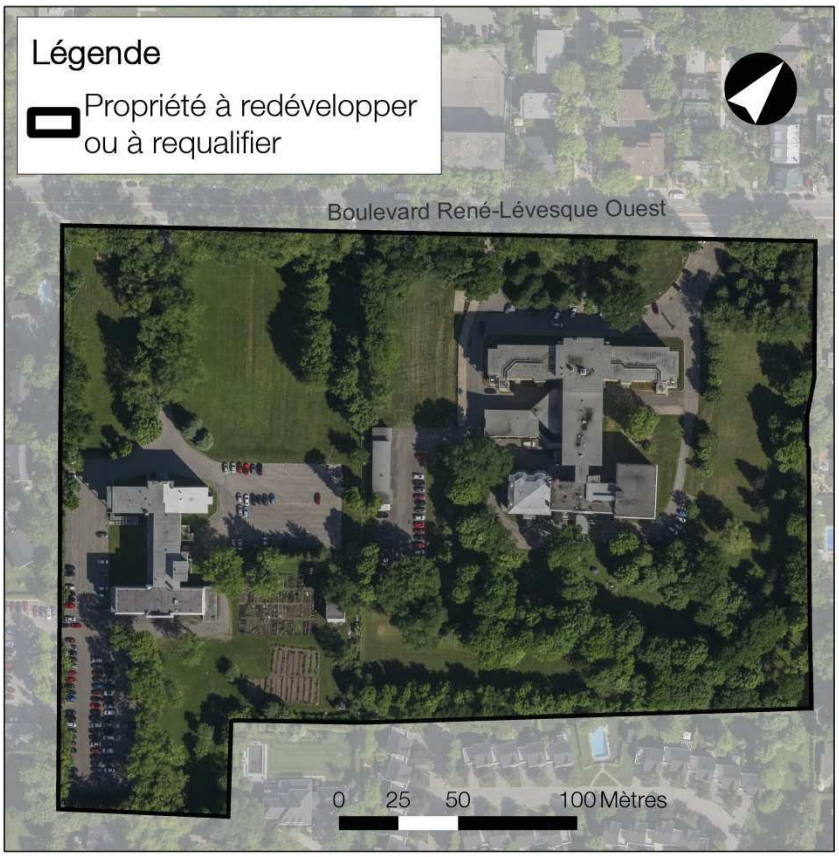

Limite du PPU pour le pôle urbain Belvédère
Hauteurs maximales prescrites
8 à 13 m
15 à 16 m
18 à 20 m
21 à 24 m
30 m et plus
Sans objet
Angle d'éloignement de X°, calculé à partir de la limite de l'aire d'affectation détaillée adjacente
Boulevard Charest Ouest
Boulevard René-Lévesque Ouest
Boulevard Laurier
Grande Allée Ouest
Avenue des Braves
Boulevard Champlain
Côte de la Pente-Douce
Chemin Dalton
Rue Saint-Ours
Rue Sainte-Ursule
Rue Maréchal-Foch
Rue De Salaberry
Rue De Repentigny
Rue De Longueuil
Rue De Calières
Rue Bourbonnière
Rue Bonin
Avenue Turnbull
Avenue Murray
Avenue Dunn
Avenue Cartier
Avenue Mondon
Avenue Casgrain
Avenue Brown
Avenue Fraser
Avenue Montmain
Avenue George-VI
Avenue Ontario
Rue Fraser
Rue Franklin
Rue Hamilton
Rue Saint-Augustin
Rue Saint-Sacrement
Rue Saint-Amable
Rue Saint-Augustin
Rue Saint-Jean-Baptiste
Rue Saint-Vallier
Rue Saint-Sauveur
Rue Saint-Sauveur-Ouest
Rue Saint-Sauveur-Est
Rue Saint-Sauveur-Est
Rue Saint-Sauveur-Est



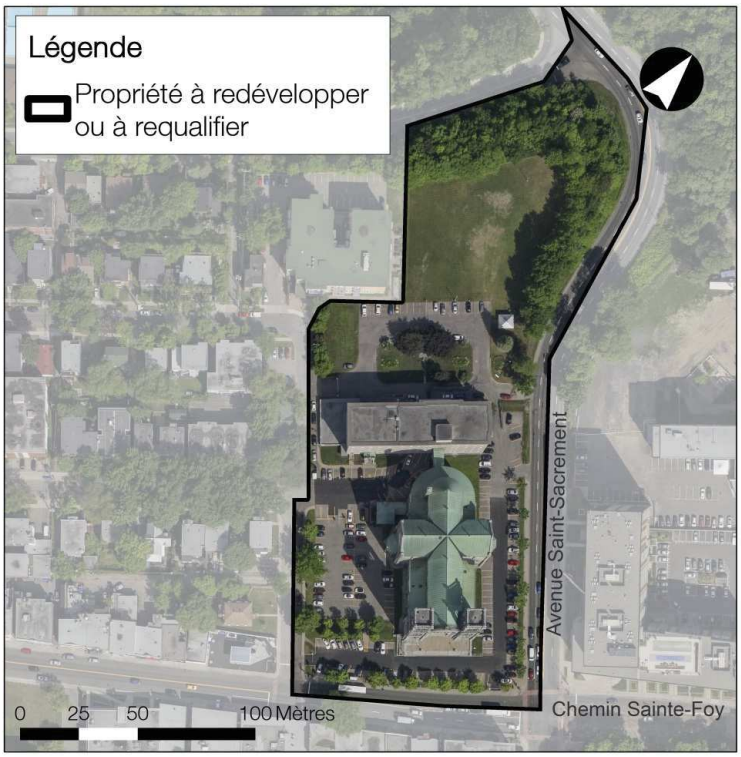
Carte 11 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Mérici



Carte 12 – Grandes propriétés du secteur d'emplois Thornhill



Carte 13 – Grandes propriétés du secteur des services diocésains de l'archidiocèse de Québec et du pavillon Saint-Dominique



Carte 14 – Grandes propriétés du secteur de l'église du Très-Saint-Sacrement



Carte 15 – Grandes propriétés du secteur de l'écoquartier La Cité Verte

Annexe H
Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch

2017, R.V.Q. 2511, a.1

Table des matières

1. Mise en contexte 3

1.1. Les limites du territoire d'application du PPU 3

1.2. Le Programme particulier d'urbanisme comme outil de planification 5

1.3. Consultations préalables à l'adoption du Programme particulier d'urbanisme 6

2. Portrait du territoire et enjeux 10

2.1. Faits saillants du profil sociodémographique 10

2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier de Saint-Roch 10

2.3. Vocation du secteur et usages 12

2.4. Le cadre bâti 16

2.5. L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs 19

2.6. Les déplacements et la mobilité 21

3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS 24

3.1. La vision d'aménagement et de développement 24

3.2. Les grandes orientations d'aménagement et de développement 25

4. Stratégie d'aménagement et de développement 26

4.1. Les activités et la vocation du territoire 26

4.2. Le cadre bâti 30

4.3. Les déplacements 34

4.4. L'aménagement de l'espace public et le paysage urbain 38

5. Mise en œuvre de la vision d'aménagement 44

5.1. Affectations détaillées et dispositions normatives 44

5.2. Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec 49

5.3. Secteurs particuliers de développement ou de redéveloppement 53

5.4. Programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur 58

5.5. Programme d'acquisition d'immeubles 62

6. Conclusion 63

Annexe 1 — Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée 64

Table des illustrations

Carte 1 : Limite du territoire d'application du PPU et ses sous-secteurs 4

Carte 2 : Utilisation du sol 13

Carte 3 : Répartition de la densité résidentielle 14

Carte 4 : Hauteur des bâtiments 17

Carte 5 : Terrains vacants ou sous-développés 17

Carte 6 : Inventaire des perspectives visuelles 18

Carte 7 : Localisation des parcs et espaces publics 20

Carte 8 : Plan des grandes vocations urbaines 29

Carte 9 : Plan de la stratégie de consolidation du cadre bâti 31

Carte 10 : Plan de l'ossature des déplacements 37

Carte 11 : Plan des principales interventions sur le domaine public 43

Carte 12 : Regroupement des aires d'affectations par sous-secteurs 44

Carte 13 : Plan des affectations détaillées 45

Carte 14 : Plan des hauteurs proposées 48

Carte 15 : Secteur d'entrée de ville 53

Carte 16 : Secteur Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard 55

Carte 17 : secteur des échangeurs et du carré Lépine 55

Carte 18 : Secteur Dorchester / De Saint-Vallier-Est / Saint-Anselme 57

1. Mise en contexte

Principal centre d'affaire de Québec jusqu'à la fin des années 1950, Saint-Roch a longtemps été un lieu animé et une destination prisée par l'ensemble de la population avant de connaître un long et profond déclin marqué par l'exode de ses résidents, de ses commerces et de ses entreprises. Ce n'est qu'à l'aube des années 1990 que sa relance s'est enfin amorcée et depuis quelques années, grâce aux efforts consentis par la Ville et ses partenaires, il renait. Peu à peu, le quartier redevient le cœur culturel et économique de la Ville et on y voit émerger un nouveau milieu de vie. Ce vaste projet urbain reste cependant inachevé sur certains aspects et la Ville souhaite poursuivre ses efforts pour mener à terme sa mise en valeur et développer son plein potentiel.

Une première étape a été franchie en janvier 2013, alors que la Ville adoptait le *Programme particulier d'urbanisme pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch*. Ce dernier englobait les îlots compris de part et d'autre de l'autoroute Laurentienne et des rues de la Couronne et Dorchester jusqu'à la rue Notre-Dame-des-Anges. Il traduisait la volonté de la Ville de consolider le corridor urbain adjacent aux parcours structurants de transport en commun pour en faire des axes de développement forts. La Ville entend poursuivre la mise en œuvre des interventions énoncées dans ce PPU et qui sont toujours d'actualité.

Dès 2012, la population a mentionné qu'elle souhaitait qu'une planification porte aussi sur la portion sud du quartier qui soulève également des enjeux. Principale zone d'affaires du centre-ville, le secteur sud du quartier Saint-Roch présente aussi un potentiel de développement, de mise en valeur et d'aménagement urbain intéressant. On y trouve des terrains à fort potentiel de consolidation ou de transformation, et des choix doivent être faits pour orienter adéquatement leur développement futur. Étant un lieu de prédilection pour accueillir de nouveaux résidents, l'ajout de logements variés doit être permis. Enfin, d'autres enjeux touchant à l'aménagement urbain doivent aussi être abordés. On peut penser au verdissement ou encore aux parcours piétonniers et cyclables à valoriser.

Au terme de cette démarche, la Ville présente un tout nouveau *Programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur sud du centre-ville Saint-Roch*. Celui-ci s'inscrit dans la suite logique du PPU de l'entrée de ville du quartier Saint-Roch. Pour des raisons visant la continuité du territoire et des interventions, le PPU inclut la portion du quartier comprise entre la rue de la Croix-Rouge et la rue Notre-Dame-des-Anges. Le contenu déjà couvert en 2013 y est reconduit avec quelques adaptations justifiées par l'évolution des connaissances pour certains sites.

1.1. Les limites du territoire d'application du PPU

Le territoire d'application du Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch est délimité de la façon suivante :

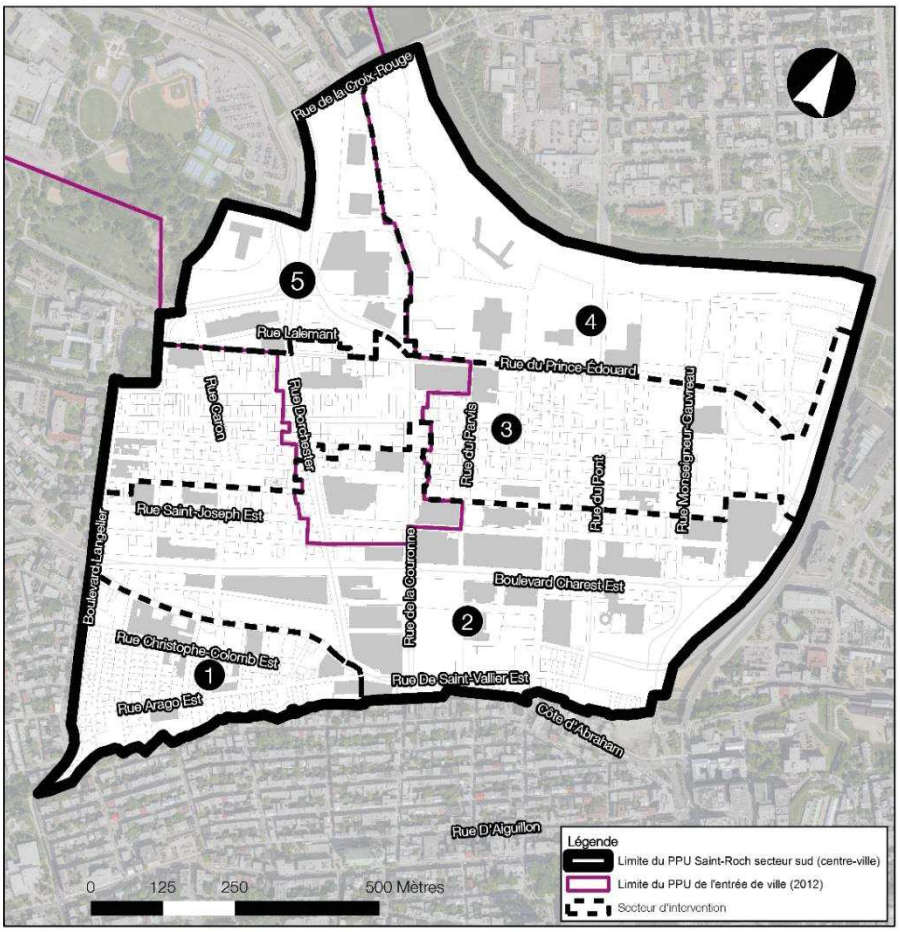
- à l'ouest, par la rue Langelier ;
- au sud, par la falaise ;
- à l'est, par les bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency ;
- au nord, par la rivière Saint-Charles et approximativement par la rue de la Croix-Rouge.

La portion du territoire visée par le « PPU pour l'entrée de ville du quartier Saint-Roch » et située au sud de la rue de la Croix-Rouge est prise en considération dans le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch. Il importe d'actualiser la stratégie d'intervention pour cette portion du quartier, puisque de nouvelles données auront un impact non négligeable sur son développement. Le territoire visé est représenté sur la carte 1 et comporte les sous-secteurs suivants :

1. **Le faubourg résidentiel sud** (îlot des Tanneurs), compris entre la rue De Saint-Vallier Est et la falaise.
2. **Le pôle multifonctionnel régional Charest et ses environs**, qui englobent aussi la rue Saint-Joseph et les secteurs au sud de la rue De Saint-Vallier Est.
3. **Les faubourgs résidentiels nord**, compris entre le boulevard Langelier, la rue du Prince-Édouard et la rue du Roi.
4. **Le secteur mixte Prince-Édouard/Saint-Charles,** compris entre la rue du Prince-Édouard et la rivière Saint-Charles.
5. Le **secteur d'entrée de ville**, compris, à l'est, de l'autoroute Laurentienne, et au sud, de la rue de la Croix-Rouge, incluant la portion du **parc Victoria** occupée par la centrale de police.

Le secteur 5 et une petite partie des secteurs 2 et 3 étant déjà inclus dans les limites du territoire d'application du *PPU d'entrée de ville du quartier Saint-Roch* (voir tracé rose sur la carte 1), tout changement apporté dans le cadre du présent exercice primera sur ce premier PPU qui fera l'objet des ajustements et adaptations nécessaires.

Les réflexions tiennent aussi compte de l'ensemble du quartier et de l'interaction entre le territoire visé et les quartiers voisins, dont le Vieux-Québec, Limoilou, Saint-Sauveur et la portion nord du quartier Saint-Roch.



Carte 1 : Limite du territoire d'application du PPU et ses sous-secteurs

1.2. Le Programme particulier d'urbanisme comme outil de planification

Partie intégrante du plan d'urbanisme, le Programme particulier d'urbanisme (PPU) permet à la Ville de planifier l'aménagement et le développement d'un secteur stratégique de la Ville en fonction de la vision d'avenir qu'elle lui dédie, et de préciser, encadrer et harmoniser les interventions futures, tant publiques que privées. Il consiste en un outil de planification officiel à l'intérieur duquel la Ville précise les orientations d'aménagement et de développement qu'elle privilégie à long terme. Il s'accompagne d'une stratégie d'intervention déterminant les actions qu'entend prendre la Ville pour mettre de l'avant ses orientations, que ce soient les projets de mise en valeur du domaine public, les programmes d'acquisitions de propriétés ou la révision des règles d'urbanisme.

Pour les raisons suivantes, le PPU constitue l'outil tout indiqué pour encadrer les interventions futures au sein du centre-ville Saint-Roch :

- Il est identifié comme partie intégrante du centre-ville au *Plan directeur d'aménagement et de développement* de la Ville de Québec. Il constitue l'une des principales zones d'affaires de la capitale et, de ce fait, recèle une importance de premier plan au sein de l'agglomération.
- La revitalisation des dernières années a permis de redonner à Saint-Roch ses lettres de noblesse, mais une attention particulière doit être portée pour préserver ces acquis, mener à terme sa mise en valeur, développer son plein potentiel et accroître sa population.
- Le quartier recèle encore un potentiel de consolidation non négligeable, mais le développement doit être encadré avec soin afin de concilier à la fois les attentes du milieu, les objectifs d'intégration au milieu construit, et les contraintes physiques et économiques généralement associées au développement immobilier dans les quartiers centraux.
- Dans un contexte de mobilité durable, la ville souhaite assurer une intégration optimale du futur pôle d'échanges dans le quartier Saint-Roch, et poursuivre ses efforts pour offrir aux piétons et cyclistes des conditions de déplacements optimales, tant en termes de sécurité que de confort.
- Parce qu'il fait partie intégrante du centre-ville, il constitue une destination de premier plan pour une large part de la population de Québec. De ce fait, Saint-Roch doit faire l'objet d'aménagements et d'infrastructures d'une grande qualité, de même que d'une signature reflétant son importance régionale.

Un PPU permettra de coordonner la croissance et l'amélioration de la qualité des milieux de vie. Son entrée en vigueur entraînera une révision de la réglementation d'urbanisme en concordance, de manière à rendre son contenu applicable à de futures demandes de permis.

1.3. Consultations préalables à l'adoption du Programme particulier d'urbanisme

Dans le but de connaître les besoins et les attentes de la population qui fréquente le territoire du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, deux phases de consultation publique ont été organisées. La première consistait en une collecte de besoins qui s'est déclinée en trois activités différentes. La seconde portait sur un avant-projet de PPU.

1.3.1. Collecte de besoins et consultation en amont

En amont de l'élaboration de l'avant-projet de Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, la Ville a mené trois activités qui lui ont permis de biens cibler les préoccupations et attentes du milieu.

- *Séances de remues méninges auprès de groupes cibles :* Au cours de l'automne 2013, la Ville a formé des groupes témoins composés de résidents et d'organismes communautaires, de gens d'affaires et de promoteurs, de professionnels de l'aménagement et d'institutions ainsi que de professionnels des technologies de l'information, de la culture et des arts. Ces représentants ont été invités à participer à des discussions sous forme de remue-méninges. Les thèmes abordés touchaient les usages, le cadre bâti, les déplacements, la qualité du milieu urbain et l'image du quartier. Les échanges ont permis de constater que malgré la multitude de points de vue, plusieurs sujets font l'objet d'un consensus.
- *Forum de discussion :* Un forum de discussion public a eu lieu le 8 décembre 2014, lors de l'assemblée du Conseil de quartier de Saint-Roch. Au total, 86 personnes ont participé à cet exercice, dont 55 résidents du quartier (64 %). Les autres participants provenaient du milieu des affaires (20 %) ou représentaient un organisme communautaire (19 %). Les participants étaient d'abord invités à identifier les éléments incontournables de leur quartier idéal, puis à formuler leurs idées et leurs préoccupations quant à l'aménagement et au développement du secteur. Les thèmes abordés touchaient les usages, le cadre bâti, les déplacements et la qualité du milieu urbain.
- *Sondage préliminaire en ligne :* En mars et avril 2015, la Ville a tenu une consultation publique en ligne afin de permettre à la population d'exprimer ses préoccupations sur le secteur sud du quartier. Cette démarche avait pour but d'enrichir la réflexion de la Ville, de valider et de compléter les constats recueillis lors des séances de remue-méninges et du forum de discussion, et d'évaluer l'importance accordée aux suggestions de la Ville de Québec. Le questionnaire portait sur la connaissance du territoire, la vision préliminaire d'aménagement et de développement ainsi que sur les thématiques suivantes : les usages, le cadre bâti, les déplacements et le domaine public. Au terme de l'exercice, 676 personnes ont répondu au questionnaire en tout ou en partie.

Les tendances pouvant être dégagées des échanges tenus lors des différentes démarches consultatives et des questionnaires qui ont été remplis sont les suivantes :

Usages

- Accroître la population résidante du quartier. Miser sur le potentiel de densification des abords du boulevard Charest. Réserver les terrains vacants pour du développement résidentiel. Consolider la vocation résidentielle des faubourgs ;

- Assurer une offre résidentielle variée (location ou propriété, valeur, taille) pour répondre à diverses clientèles incluant les familles. Maintenir le ratio actuel de logements abordables ;
- Évaluer le potentiel de développement des espaces de bureaux compte tenu du taux de vacance actuel ;
- Adapter l'offre commerciale aux différentes clientèles (résidants, travailleurs). Assurer un équilibre entre les commerces haut de gamme et de milieu de gamme. Renforcer l'offre alimentaire ;
- Renforcer l'offre en loisirs et en équipements communautaires, culturels et sportifs ;
- Renforcer les espaces verts, multiplier les espaces de jeu (enfants) au cœur du quartier ;
- Aménager des espaces publics pour des activités de loisirs à l'extérieur et prévoir des espaces polyvalents pour des activités spontanées. Mieux utiliser le secteur de la marina et de la piscine Saint-Roch.

Cadre bâti

- Miser sur la diversité des constructions, en consolidant les faubourgs et en densifiant d'autres endroits ;
- Concentrer les bâtiments les plus hauts sur le boulevard Charest et diminuer graduellement vers les zones résidentielles. Assurer la transition entre les bâtiments de différents gabarits ;
- Répartir les hauteurs en fonction de l'expérience urbaine que l'on souhaite offrir sur le domaine public. Considérer l'ensoleillement, les vents et maintenir des composantes bâties à l'échelle humaine ;
- Préserver des espaces publics, des corridors visuels et piétonniers lors du développement des sites vacants ;
- Assurer un équilibre entre le style moderne et le patrimoine ; encourager une architecture distinctive et de qualité.
- Préserver l'échelle typique du bâti de faubourg tout en permettant l'ajout d'un étage pour favoriser sa revitalisation. Recycler les bâtiments d'intérêt et redévelopper les autres sites ;

Aménagement urbain, espaces verts et verdissement

- Consolider et embellir les espaces verts existants. Prévoir des parcs et des espaces pour les familles, les enfants. Développer un réseau d'espaces verts de façon à structurer le milieu ;
- Animer les espaces publics et permettre aux citoyens de se les approprier (ex. : inclusion de potagers urbains) ;
- Augmenter le verdissement et combattre les îlots de chaleur. Favoriser les toits verts et les murs végétaux ;
- Valoriser les axes nord-sud. Dans certains cas, sur les rues Caron et du Parvis, entre autres, repenser globalement l'aménagement et y rationnaliser le stationnement sur rue ;
- Soutenir les initiatives artistiques : vélos et poteaux décorés, boîtes électriques recouvertes ;
- Promouvoir l'aménagement de toits végétaux et de toits-terrasses.

Déplacements et mobilité

- Favoriser les déplacements à pied en rendant les rues et les trottoirs plus sécuritaires pour les piétons. Revoir les feux piétons aux intersections ;
- Valoriser les escaliers qui sont des éléments distinctifs du quartier. Aménager certains axes reliant les escaliers de la falaise et la rivière de façon à faire comprendre qu'il s'agit de parcours piétonniers prioritaires ;
- Concevoir un réseau cyclable utilitaire à l'intérieur du quartier et vers les quartiers adjacents ;
- Inclure des mesures favorables aux cyclistes (pistes ou bandes cyclables, supports à vélos, lien mécanique, goulottes, feux à vélos). Prévoir des aménagements accessibles à tous ;
- Favoriser l'utilisation de moyens de transport autre que l'automobile. S'appuyer sur le transport en commun. Envisager l'ajout de stations tempérées pour le confort des usagers ;
- Construire des stationnements incitatifs en périphérie. Localiser le stationnement en souterrain ;
- Contenir la circulation de transit sur les artères. Introduire des mesures d'apaisement de la circulation sur les rues locales.

1.3.2. Séances d'audition sur l'avant-projet

Lors des séances d'audition des opinions sur l'avant-projet de PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch, les participants ont pu émettre leurs commentaires sur un contenu préliminaire. Il en ressort que la majeure partie des participants adhère à la vision, aux orientations et aux stratégies d'aménagement et de développement proposées. Cependant, des préoccupations ont été émises sur certains aspects qui sont ici résumés.

Activité et vocation

- On souhaite une augmentation des services et des commerces de proximité pour les résidents. On souhaite pouvoir accéder à ces services à pied ou à vélo.
- La SDC Centre-Ville et le milieu des affaires souhaitent que les établissements de débit d'alcool soient décontingentés le long de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest.
- La SDC recommande de limiter aux commerces d'appoint les activités commerciales du pôle d'échanges projeté pour ne pas affaiblir le secteur Saint-Joseph-Charest.
- Certains promoteurs demandent de réduire les exigences liées à l'offre de grands logements. À l'opposé, des résidants demandent d'exiger l'inclusion de grands logements sur les grands sites à développer.

Développement immobilier et cadre bâti

- Plusieurs citoyens ont formulé le désir de voir maintenu le nombre de logements sociaux ou de logements véritablement abordables dans le quartier.
- On souhaite que l'offre résidentielle soit développée pour répondre aux besoins des travailleurs du quartier et pour attirer des familles.

- Plusieurs citoyens s'inquiètent des impacts de l'ajout de hauts bâtiments sur certains sites. Ils souhaitent un équilibre entre la densification et le respect du cadre bâti.
- Les acteurs du milieu économique considèrent les hauteurs proposées insuffisantes pour assurer la rentabilité des projets immobiliers au centre-ville. Ils demandent des hauteurs accrues le long du boulevard Charest et près des échangeurs.
- De petits entrepreneurs désirent une révision des programmes de subventions en leur faveur.
- Les résidants voisins du stationnement Dorchester et de l'îlot Omer-Desserres souhaitent que le gabarit et les typologies sur ces sites s'apparentent à ceux du faubourg.
- Le propriétaire du stationnement souhaite maintenir le gabarit fixé pour sa propriété, mais il est prêt à faire des concessions pour tenir compte des préoccupations des riverains.
- Des participants souhaitent que des exigences claires soient fixées quant à l'insertion de zones de plantation et au verdissement sur les grands sites vacants. On demande de prévoir un pourcentage d'aire verte égal ou supérieur à 10 % pour l'ensemble des zones.

Déplacements et mobilité

- On demande à la Ville de préciser les aménagements qu'elle projette sur les principaux cheminements piétonniers et cyclables. On souhaite que le PPU prévoie des interventions pour sécuriser les intersections dangereuses.
- Il est demandé de se prononcer formellement sur la nécessité de transformer l'autoroute Laurentienne en boulevard urbain.
- Quelques demandes portent sur la révision du modèle de circulation (sens uniques) du quartier, tant pour la sécurité des piétons que pour l'accessibilité du quartier.

2. Portrait du territoire et enjeux

Le portrait du territoire présente les principales caractéristiques du secteur d'étude, en faisant référence à l'ensemble du quartier Saint-Roch à l'intérieur duquel il s'inscrit. Pour chacun des thèmes abordés, les principaux enjeux sont identifiés.

2.1. Faits saillants du profil sociodémographique

Témoignant de la renaissance du quartier Saint-Roch, la croissance du nombre de travailleurs est de plus de 40 % depuis 1996. Seulement de 2006 à 2011, le nombre de travailleurs est passé de 9 980 à 12 695.

Les secteurs d'emploi les plus représentés sont les suivants : affaires, finance et administration (25 %) ; sciences naturelles et appliquées et domaines apparentés (20 %) ; vente et services (16 %) ; gestion (11 %) ; enseignement, droit et services sociaux, communautaires et gouvernementaux (11 %)

L'âge médian des travailleurs du quartier est de 38,5 ans alors que dans l'ensemble de la ville, il est de 41,6 ans. Il faut considérer l'importante part d'emplois dans le secteur des nouvelles technologies et du multimédia, dont les employés sont généralement plus jeunes.

La revitalisation du quartier se reflète aussi dans le profil de la population. La population s'est accrue de près de 800 personnes de 1991 à 2011, soit une croissance de 11 %. Le nombre de ménages a augmenté de 18 % durant la même période.

Le quartier Saint-Roch dans son ensemble accueille une population de 7 590 personnes. Sa population a connu une croissance relativement faible depuis 2001, avec moins de 200 nouveaux résidents. La population du quartier est légèrement plus jeune que celle de la ville, avec un âge médian de 41,3 ans contre 43,5 ans pour l'ensemble de Québec. Le nombre moyen de personnes dans les ménages privés est de 1,5 personne contre 2,0 à l'échelle de la ville. Les 25 à 64 ans, qui représentent la population en âge de travailler, sont beaucoup plus nombreux dans Saint-Roch (74,9 %) que dans l'ensemble de la ville (56 %), selon les statistiques de 2011.

2.2. Faits saillants de la dynamique du marché immobilier de Saint-Roch

Parallèlement à l'élaboration du PPU, la Ville de Québec a réalisé un portrait synthèse de la dynamique du marché immobilier pour diverses fonctions dans le quartier Saint-Roch. L'objectif principal de cet exercice était de déterminer les problématiques pouvant nuire à la viabilité des projets immobiliers ainsi qu'à leur réalisation.

2.2.1. Ensemble des fonctions

La construction en milieu urbain dense apporte son lot de complexités et, par le fait même, augmente le coût des projets immobiliers. À certains endroits dans le quartier, des contraintes de sol ont également un impact sur le coût global de la construction de nouveaux bâtiments. De plus, en raison de la sensibilité du milieu construit et de la nécessité de réaliser des interventions de grande qualité au sein d'un pôle d'importance régionale, les interventions sur le cadre bâti de Saint-

Roch sont soumises à un encadrement accru. Un tel encadrement est essentiel, mais il peut parfois augmenter les délais pour l'obtention d'un permis de construction.

2.2.2. Fonction résidentielle

Saint-Roch est divisé en trois secteurs présentant chacun leurs propres caractéristiques et attirant ainsi une clientèle différente. L'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres accueille des constructions neuves et s'adresse en partie aux jeunes familles. Au nord du boulevard Charest, on trouve une zone résidentielle de type « faubourg » qui présente un indice accru de défavorisation sociale et une forte proportion de logements subventionnés. On y retrouve majoritairement des immeubles de moindre densité (plex) assez âgés et un plus grand nombre d'édifices vétustes, dont certains vacants. À l'inverse, le secteur résidentiel de type « faubourg » situé au sud du boulevard Charest compte très peu de logements subventionnés et attire davantage une clientèle de jeunes travailleurs du quartier, âgés de 25 à 35 ans. C'est d'ailleurs dans ce secteur que la majorité des copropriétés du quartier ont été construites ces dernières années. Globalement, Saint-Roch demeure cependant l'un des quartiers de la ville présentant le taux de propriétaires-occupants le plus bas.

2.2.3. Fonction administrative

Le taux d'inoccupation global des immeubles de bureaux de plus de 20 000 pieds carrés (8,1 %)[1] dans le quartier Saint-Roch est comparable au reste de la ville. Par contre, il y a un déséquilibre en ce qui a trait aux immeubles de classe A (15,5 %) qui présentent un haut taux d'inoccupation comparativement au reste de la ville[2]. De fait, bien qu'une masse critique d'entreprises du secteur des jeux vidéo et de la conception de logiciels est demeurée dans le quartier, plusieurs autres ont quitté le quartier pour se diriger vers des parcs industriels lorsque le programme du CNNTQ a pris fin. De manière générale, le principal irritant pour les travailleurs du quartier est le coût du stationnement intérieur, qui est largement supérieur dans Saint-Roch comparativement à d'autres quartiers. La croissance projetée du nombre de travailleurs dans le quartier prévoit des besoins futurs en espaces administratifs inférieurs aux superficies vacantes actuelles.

2.2.4. Fonction commerciale

Les analyses et relevés ont fait ressortir un taux d'inoccupation commercial globalement élevé dans Saint-Roch (15,1 %)[3]. À titre d'exemple, l'inoccupation commerciale est estimée à 6,0 % sur les principales artères commerciales à Québec et à 9,8 % à Montréal. Considérant le stock de locaux commerciaux vacants, la création de nouveaux espaces commerciaux n'est pas souhaitable à court et à moyen terme dans le quartier.

Enjeux :

Ensemble des fonctions

a. Rentabiliser les investissements alors que les coûts et la complexité des projets sont plus élevésque dans d'autres secteurs moins denses de la ville.

[1] Altus Insight, 2016
[2] Altus Insight, 2016
[3] Fennec, 2016

Fonction résidentielle

b. Soutenir la revitalisation des immeubles du faubourg situé au nord du boulevard Charest et l'augmentation du nombre de propriétaires-occupants dans ce secteur.
c. Maintenir une offre de logements abordables malgré des coûts de construction supérieure et la capacité de payer de la clientèle du secteur, qui est relativement plus faible.

Fonction administrative

d. Éviter de disperser la fonction administrative sur le territoire de la ville.
e. Attirer de nouveaux locataires provenant d'industries complémentaires à celles déjà présentes dans le quartier pour combler les espaces vacants.
f. Tenter de garder les locataires de la fonction publique déjà présents dans Saint-Roch, lesquels amènent une proportion importante de travailleurs au sein du quartier.

Fonction commerciale :

g. Maintenir une bonne vitalité commerciale et diminuer le taux d'inoccupation des locaux commerciaux du quartier.
h. Assurer un développement cohérent de l'offre commerciale à travers le quartier.
i. Atténuer la perception de manque de stationnements dans le quartier par une meilleure promotion de l'offre existante.

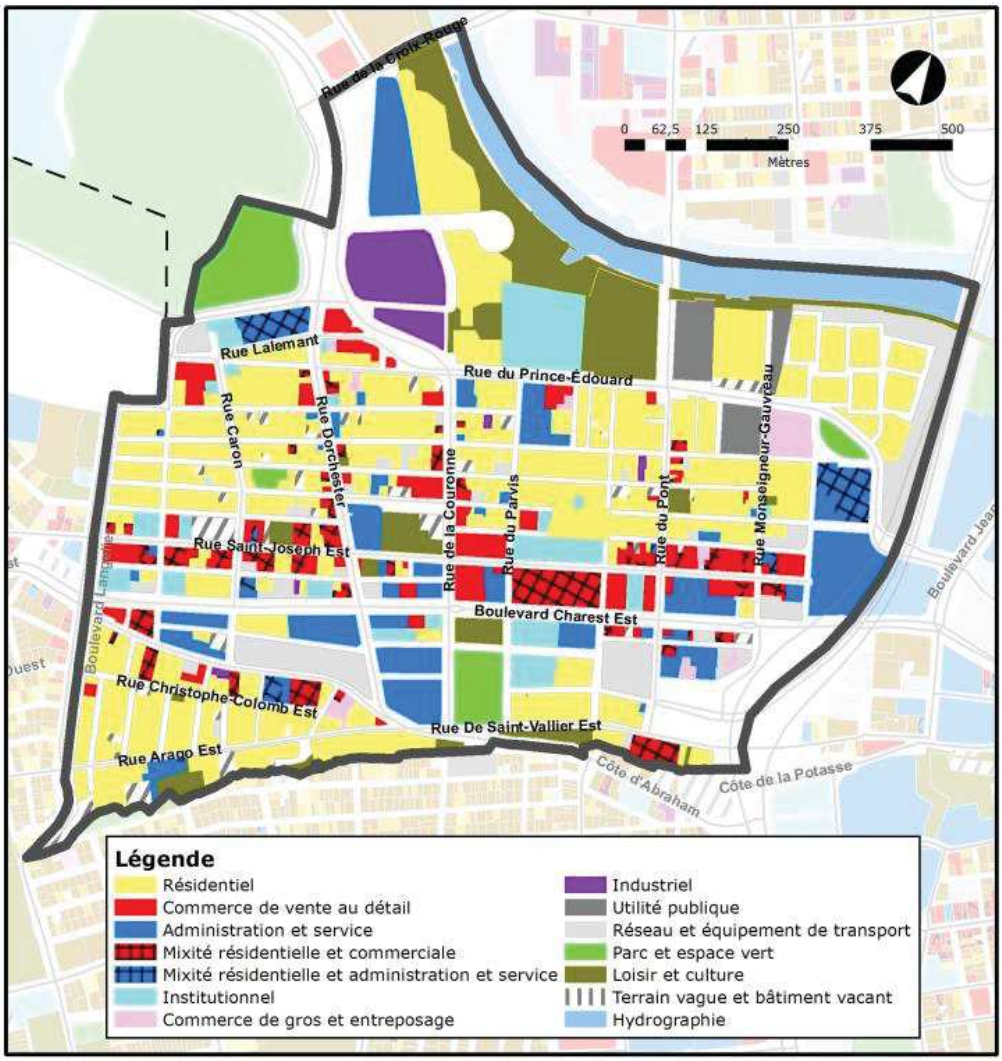
2.3. Vocation du secteur et usages

2.3.1. Les constats

Quartier central et partie intégrante du centre-ville, Saint-Roch présente une mixité des fonctions et une densité relativement élevées, propres à un milieu urbain central : habitation, services administratifs, commerces et services courants/spécialisés, institutions, etc. Cette diversité s'accroît à mesure que l'on s'approche de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest. Les institutions et usages culturels côtoient divers services, en majorité à des fins hôtelières et de restauration. L'habitation s'intègre à l'intérieur des îlots insérés entre les grands axes urbains.

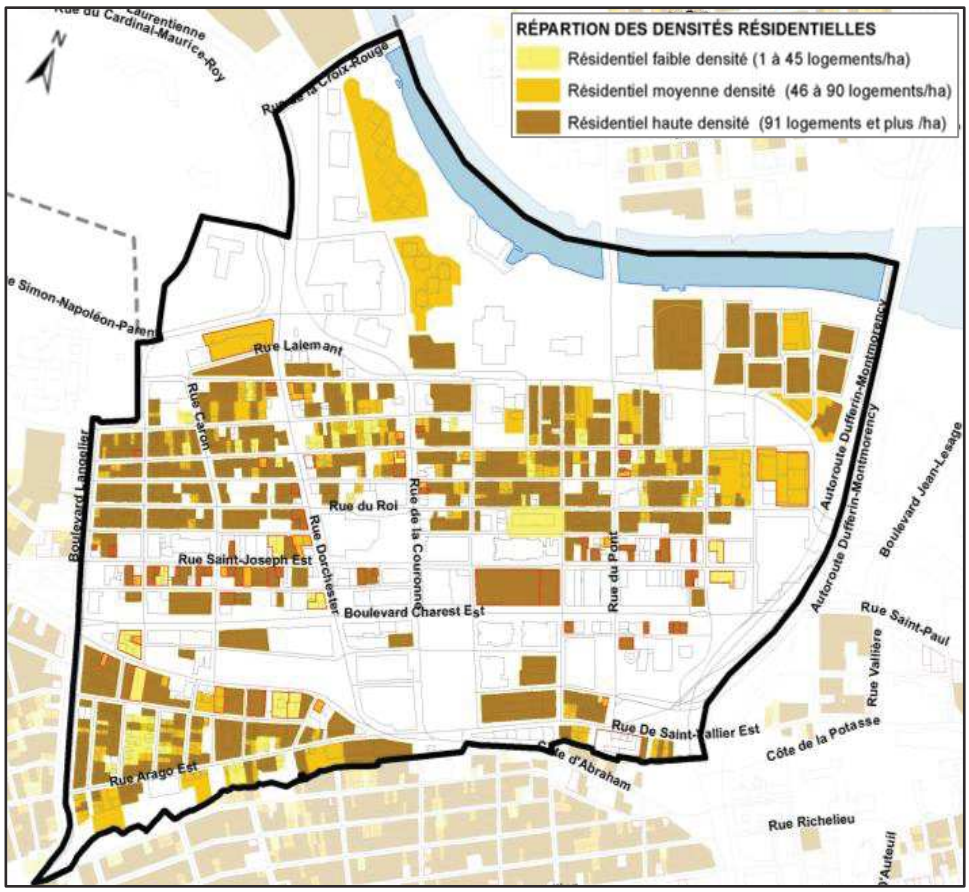
Saint-Roch est un important pôle d'affaires et d'emploi, qui comptait quelque 12 695 travailleurs en 2011. En termes d'occupation au sol, la fonction administrative (10 %) et les institutions (9 %) sont la source de plusieurs de ces emplois. Ces fonctions sont principalement concentrées dans un rayon de plus ou moins 200 mètres de part et d'autre du boulevard Charest. Le quartier compte aussi compte plusieurs entreprises issues de l'industrie du savoir et des technologies de l'information. La fonction institutionnelle est principalement représentée par les grands établissements d'enseignement du quartier : ENAP, TELUQ, Université du Québec, Université Laval.

La fonction commerciale et les services courants sont bien présents, avec quelque 730 établissements et 90 condos commerciaux. On les trouve dans des zones de mixité, le long de la rue Saint-Joseph — axe commercial principal du quartier — et de façon complémentaire, le long des rues Dorchester, de la Couronne ou De Saint-Vallier.



Carte 2 : Utilisation du sol

La fonction résidentielle se concentre majoritairement dans la portion sud du quartier, entre les rues du Prince-Édouard et du Roi puis de la rue De Saint-Vallier et la falaise. Si la fonction résidentielle occupe 27 % de la superficie du quartier, le nombre de logements présents en son sein demeure encore insuffisant pour maintenir cette zone urbaine centrale animée tout au long de la journée. Le quartier Saint-Roch compte près de 5 400 logements, mais 91 % de l'offre est concentrée dans la portion sud du quartier où l'on trouve 4 925 logements. À cet endroit, la densité brute passe à 49 log/ha. La majorité des logements (78,3 %) sont de type locatif alors qu'on n'y trouve que quelque 900 copropriétés. Plus de 2 245 logements sont subventionnés ou coopératifs, de sorte que 33,3 % des logements du quartier sont abordables. Cela représente 24 % des logements abordables de l'arrondissement et 12,6 % à l'échelle de la ville, soit la plus importante concentration.



Carte 3 : Répartition de la densité résidentielle

Les loisirs sont plus ou moins représentés dans le quartier. Dans la portion sud du quartier, ils correspondent pour l'essentiel au centre récréatif Saint-Roch et à la bibliothèque Gabrielle-Roy. Le reste de l'offre de loisirs se concentre dans le parc Victoria, au nord du quartier.

La culture est bien présente. À cet égard, l'îlot de la place Jacques-Cartier forme un noyau culturel au centre du quartier, des lieux de divertissement comme le Théâtre de la Bordée s'ajoutant à la bibliothèque. Le quartier compte divers établissements du domaine des arts, par exemple la Coopérative Méduse, la Maison des métiers d'arts de Québec ou la Faculté des arts visuels de l'Université Laval. On y trouve aussi plusieurs ateliers d'artistes. On détecte l'existence d'un réel cœur de quartier délimité approximativement par les rues du Roi, Dorchester, De Saint-Vallier et du Parvis. S'y trouvent l'îlot culturel Jacques-Cartier, le jardin de Saint-Roch, la place de l'Université du Québec et une concentration administrative et institutionnelle plus marquée. Ce cœur se prolonge tout au long de la rue Saint-Joseph qui constitue le principal axe commercial du quartier.

Les espaces publics destinés à la détente et aux loisirs se concentrent essentiellement en périphérie nord du quartier, exception faite du jardin de Saint-Roch qui occupe le cœur du quartier (18 %) . Le quartier compte plus de 70 organismes de développement social et communautaire, dont 42 % à portée régionale.

Enfin, la fonction industrielle, le commerce de gros et l'entreposage demeurent présents au sein du quartier (6 %).

2.3.2. Les enjeux

À l'égard de la vocation du secteur et des usages, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE MIXITÉ TRÈS FAVORABLE, MAIS QUI POSE AUSSI DES DÉFIS

Enjeu 1 : Indissociable d'un centre-ville, la mixité n'est pas sans conséquence sur le milieu. La concentration d'activités régionales engendre des problèmes en matière de circulation, de gestion du stationnement, de sécurité urbaine, etc.

Enjeu 2 : Le maintien d'une saine cohabitation des fonctions non résidentielles et résidentielles est essentiel pour conserver un milieu de vie habité et attirant.

L'INTENSITÉ ET LA DIVERSITÉ DES ACTIVITÉS RÉSIDENTIELLES

Enjeu 3 : La vitalité du quartier passe par la consolidation de la fonction résidentielle. L'ajout de logements attirera dans le quartier une masse critique de résidants qui assureront la viabilité et le développement des autres fonctions.

Enjeu 4 : Le quartier offre un potentiel de densification associé aux terrains vacants ou sous-développés. Propices à la poursuite de la croissance résidentielle, ces terrains doivent être affectés en priorité à cette fonction.

Enjeu 5 : Pour préserver la mixité sociale qui distingue Saint-Roch, il faut favoriser le maintien du ratio actuel de logements abordables à travers le temps. Il faut aussi attirer divers types de ménages et d'usagers (familles, travailleurs, etc.) en favorisant l'offre d'une variété de types de logements (taille, typologies, tenure, prix).

UN PÔLE ÉCONOMIQUE ET D'EMPLOI VIGOUREUX

Enjeu 6 : Saint-Roch doit continuer d'être un des pôles majeurs d'emploi de la ville. Pour contrer l'exode des entreprises vers d'autres secteurs, il faut miser sur son caractère de centre-ville et les avantages qui en découlent.

Enjeu 7 : Les entreprises technologiques et numériques rivalisent à l'échelle mondiale pour attirer de la main-d'œuvre spécialisée. La qualité du milieu de vie et des services offerts est nécessaire pour les attirer.

Enjeu 8 : Les grands établissements d'enseignement jouent un rôle important dans le dynamisme du centre-ville et en font un pôle institutionnel. Ce statut est tributaire des décisions relatives à leur maintien dans le quartier.

UNE ACTIVITÉ COMMERCIALE DYNAMIQUE ET ADAPTÉE À DES CLIENTÈLES VARIÉES

Enjeu 9 : L'identité commerciale du quartier Saint-Roch doit être renforcée en adaptant l'offre à ses différentes clientèles. Les artères et pôles commerciaux existants doivent être consolidés. La rue Saint-Joseph doit continuer d'être la principale artère commerciale du quartier et on doit éviter que la dispersion de l'offre n'affecte sa vitalité.

Enjeu 10 : Le renforcement de la fonction hôtelière au sein du quartier Saint-Roch découle d'une volonté d'attirer la clientèle touristique au centre-ville. Un effort reste à faire afin de favoriser le cheminement naturel des visiteurs du secteur touristique du Vieux-Québec, incluant le Vieux-Port, vers le quartier Saint-Roch.

LES VESTIGES D'UNE ÉPOQUE INDUSTRIELLE RÉVOLUE

Enjeu 11 : La présence d'entreprises industrielles toujours actives est moins compatible avec les orientations d'aménagement et de développement applicables au secteur. À moyen terme, afin de tirer profit de leur emplacement stratégique, on pourrait envisager leur relocalisation au profit de fonctions urbaines plus structurantes et compatibles avec la qualité de vie souhaitée pour le centre-ville.

LES FONCTIONS CULTURELLES ET RÉCRÉATIVES, FACTEURS D'ATTRACTION

Enjeu 12 : Accroître la qualité de vie passe par un meilleur accès aux espaces verts existants et par l'ajout d'espaces de détente au cœur des milieux de vie et des espaces polyvalents pour des activités spontanées.

Enjeu 13 : Le pôle de la place Jacques-Cartier constitue le cœur culturel du centre-ville Saint-Roch. La poursuite du dynamisme culturel passe par une mise à niveau des espaces de la bibliothèque et de ses équipements.

Enjeu 14 : Pour attirer de nouveaux résidants et répondre aux besoins de la population actuelle, l'offre en équipements récréatifs et communautaires doit être renforcée. La construction d'un nouveau centre communautaire pourrait constituer un atout.

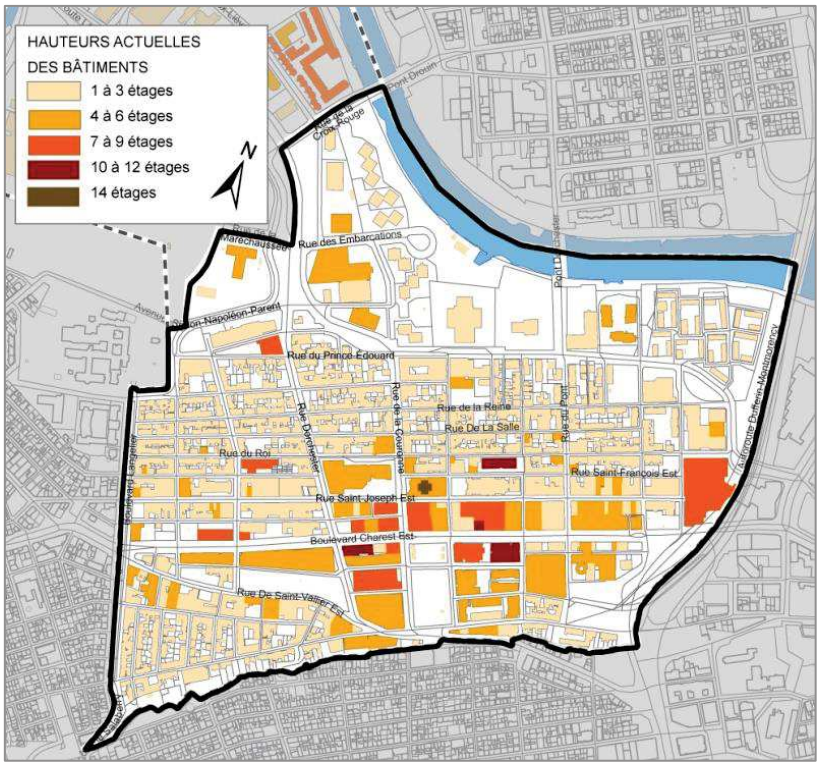
2.4. Le cadre bâti

Le quartier Saint-Roch comporte plusieurs bâtiments et petits terrains typiques des premiers faubourgs de Québec. Ce tissu de faubourg s'est principalement développé au sud de la rue du Prince-Édouard jusqu'à la falaise. Au nord de cet axe, les terrains étaient plutôt occupés par des institutions et des chantiers navals, qui furent ensuite remplacés par des industries. Aujourd'hui encore, la rue du Prince-Édouard marque une rupture dans la forme et le paysage urbain du territoire. D'un paysage ouvert et peu construit, on passe à un environnement urbain dense au sud de cette rue.

2.4.1. Les constats

Le tissu de faubourg se distingue par une succession d'îlots rectangulaires peu profonds, orientés d'est en ouest. Les lots d'origine sont de petite taille et supportent des habitations d'un à trois étages. Les bâtiments sont, pour la plupart, implantés sur les lots longeant les rues transversales, et les têtes d'îlots ne disposent pas toutes d'un front bâti. Les rues nord-sud, tracées sur les anciennes limites des concessions, forment des liens importants.

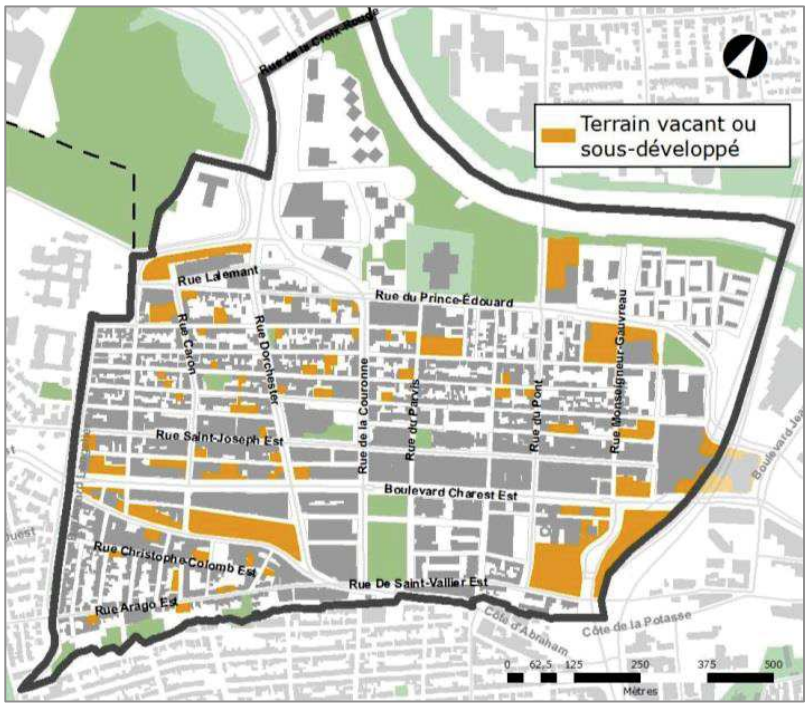
À travers les années, Saint-Roch a connu un processus normal de transformation en faveur d'une densification. Inévitablement, ses caractéristiques traditionnelles ont été modifiées. À certains endroits, les petits lots d'origine ont été réunis pour faire place à de grands complexes résidentiels, commerciaux ou de bureaux. La superficie des lots qui bordent maintenant la rue Saint-Joseph fait en sorte que souvent, une seule propriété occupe en totalité un îlot.



Carte 4 : Hauteur des bâtiments

Malgré les changements, les faubourgs sont encore bien perceptibles dans le paysage urbain. Plusieurs bâtiments résidentiels typiques du quartier ont pu être préservés. Certains nécessitent des rénovations majeures pour en préserver l'intérêt et répondre aux besoins d'aujourd'hui. D'autres atteignent un état de vétusté tel qu'une démolition pourrait être envisagée afin de laisser place à des projets plus porteurs.

La réglementation d'urbanisme actuelle confirme la présence de plus fort gabarit le long des principaux axes de circulation (Charest, de la Couronne, Dorchester) et protège le gabarit typique des faubourgs anciens (maximum 4 étages).

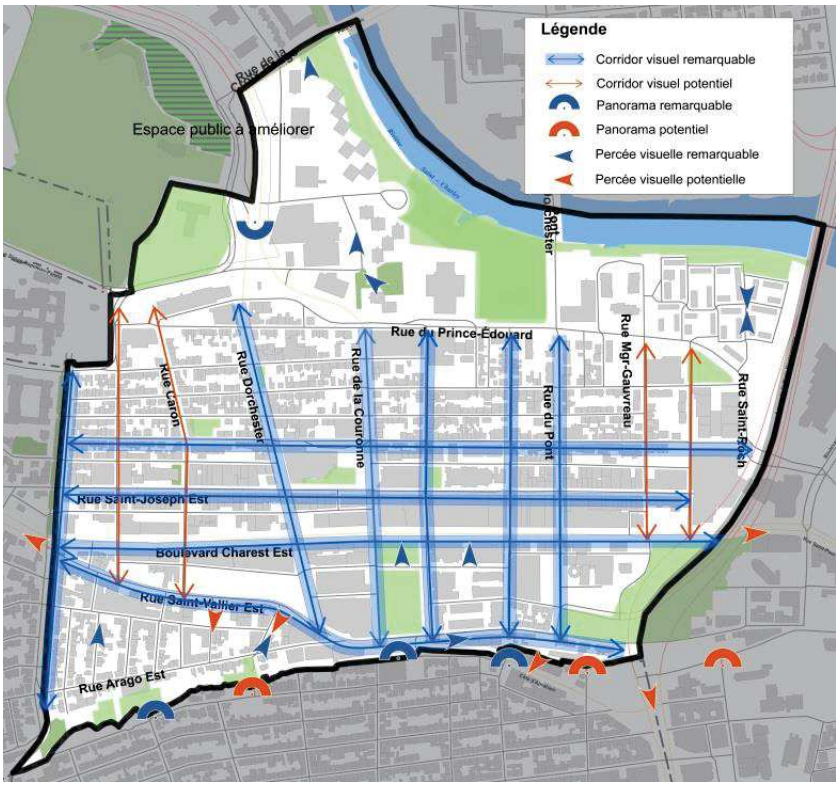


Carte 5 : Terrains vacants ou sous-développés

Les faubourgs anciens présentent des hauteurs inférieures, soit moins de 4 étages. Les îlots peu profonds sont mal adaptés à des constructions trop en hauteur. Les hauteurs les plus importantes se situent dans le corridor urbain est-ouest englobant le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph et, dans une moindre mesure, le long des axes de la rue Dorchester et

de la rue de la Couronne. Ces bâtiments sont pour la plupart des immeubles non résidentiels et mixtes auxquels s'ajoutent quelques conciergeries.

Le potentiel de requalification ou de consolidation du tissu urbain est encore relativement important, si l'on considère les espaces vacants (3 %) ou actuellement dédiés au stationnement de surface (5 %). À cela s'ajoutent des terrains qui pourraient faire l'objet d'un changement de vocation. Il existe une concentration considérable d'espaces sous-utilisés dans un rayon de 200 mètres autour du boulevard Charest. De plus petits espaces vacants insérés au cœur des îlots résidentiels, incluant des aires utilisées comme stationnements, offrent l'occasion de consolider un bâti vieillissant et d'ajouter de nouvelles résidences.



Carte 6 : Inventaire des perspectives visuelles

Plusieurs rues nord-sud offrent des corridors visuels cadrés d'intérêt et il en est de même des principales voies de circulation est-ouest dans la portion sud du quartier (De Saint-Vallier, Charest, Saint-Joseph). On compte quelques percées visuelles remarquables sur les espaces publics ou semi-publics du quartier, dont le jardin de Saint-Roch et la cour intérieure de l'ENAP. Du haut de la falaise, on observe des panoramas d'intérêt sur le quartier, avec en trame de fond la vue sur les Laurentides.

2.4.2. Les enjeux

À l'égard du cadre bâti, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE DENSIFICATION NORMALE MAIS NÉCESSITANT DES EFFORTS D'INTÉGRATION

Enjeu 15 : Le défi de la densification dans Saint-Roch repose sur la manière de conjuguer la consolidation du milieu bâti existant avec les composantes identitaires du quartier. Il passe également par un effort de transition entre constructions de densités différentes, la prise en compte de l'impact des nouvelles constructions sur celles existantes et sur la qualité de l'expérience vécue par les usagers de la rue.

Enjeu 16 : Dans certains cas, l'état et les caractéristiques de certaines constructions d'époque ne justifient pas leur conservation. Elles pourraient disparaître au profit d'une urbanisation plus

contemporaine, répondant mieux aux exigences actuelles en matière de qualité du milieu de vie. Une réflexion s'impose afin d'évaluer l'impact de ces transformations sur la préservation des caractéristiques traditionnelles du tissu de faubourg.

Enjeu 17 : Les abords des principales voies de circulation et du réseau structurant de transport en commun présentent un réel potentiel de densification. Cependant, des efforts de transition avec les milieux construits de plus faible hauteur sont essentiels au maintien de la qualité du milieu.

Enjeu 18 : La répartition des immeubles de plus grande hauteur devra s'effectuer en tenant compte des caractéristiques d'ensemble du milieu et des effets sur le domaine public. Une attention doit être portée à l'impact sur les perspectives visuelles d'intérêt.

Enjeu 19 : Moteur de développement urbain, les parcours structurants de transport en commun exerceront sans doute un effet catalyseur sur la consolidation du quartier en particulier aux abords du boulevard Charest et des rues Dorchester et de la Couronne.

Enjeu 20 : L'augmentation importante des valeurs foncières depuis les 15 dernières années rend de plus en plus complexe le développement des propriétés. La nécessaire préservation du tissu de faubourg et la prise en compte de la variable économique dans la conception de nouveaux projets orienteront les décisions relatives à la localisation des gabarits plus importants aux endroits ayant le moins d'impact sur le bâti ancien.

UN POTENTIEL DE CONSOLIDATION ASSOCIÉ AUX TERRAINS SOUS-UTILISÉS

Enjeu 21 : Une large part des terrains sous-développés ou vacants est comprise à l'intérieur du corridor urbain du boulevard Charest et celui-ci est propice à une densification plus importante. Cette consolidation ne se résume pas au seul ajout de bâtiments, mais peut aussi inclure des aménagements et la plantation d'arbres permettant de renforcer la canopée.

Enjeu 22: Les terrains de stationnement au cœur d'un centre-ville représentent des sites tout indiqués pour la mise en valeur de l'espace urbain. Toutefois, les attentes grandissantes pour des espaces de stationnement se heurtent aux objectifs de mobilité plus durable poursuivis par la Ville. La conciliation de ces visions opposées est un enjeu majeur pour le centre-ville.

2.5. L'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs

2.5.1. Les constats

Au cours des 20 dernières années, des projets urbains de grande qualité ont permis de redonner au quartier Saint-Roch ses lettres de noblesse. Parmi ceux-ci, l'aménagement du jardin de Saint-Roch et le réaménagement de la rue Saint-Joseph ont changé le visage du quartier. Les grands axes de circulation, comme le boulevard Charest, la rue de la Couronne ou la rue Dorchester, offrent des aménagements piétonniers confortables grâce à des trottoirs un peu plus larges et — lorsque l'espace le permet — des plantations en fosses protégeant les piétons de la circulation.

Le quartier Saint-Roch est doté de grands parcs destinés autant à la population locale que municipale. Ils contribuent à la qualité de vie des résidents et des usagers du quartier. Les grands parcs d'échelle municipale (Victoria, de la Pointe-aux-Lièvres, de la rivière Saint-Charles) sont concentrés dans la portion nord du quartier, mais demeurent accessibles à pied ou à vélo depuis les milieux de vie. Le jardin de Saint-Roch constitue un point focal et joue un rôle indéniable dans la qualité de vie du quartier.

Dans la portion sud du quartier, on trouve des espaces publics jouant un rôle important dans l'animation urbaine, dont la place Jacques-Cartier en cours de réaménagement, la place de l'Université du Québec et la place du Parvis. De petits parcs sont aussi présents, mais demeurent rares dans la trame des faubourgs. On constate une carence en espaces verts de proximité à l'intérieur des îlots de faubourgs, au sud du boulevard Charest et à l'ouest de la rue Dorchester, ainsi qu'à l'est de la rue de la Couronne, au nord du boulevard Charest. Certains espaces publics restent à valoriser. C'est notamment le cas du parvis de l'église Saint-Roch, du tronçon ouest de la rue Saint-Joseph et des sites vacants dont le redéveloppement offre des occasions de verdissement.

Avec son indice à 12 %, Saint-Roch présente le 2e plus bas indice de canopée du territoire de la ville, alors que la moyenne pour l'ensemble du territoire est de 32 %. La trame serrée combinée à la densité urbaine posent un défi, car elles laissent peu de place à la plantation d'arbres.

Il existe cependant des solutions qui doivent être explorées. On note une présence accrue d'îlots de chaleur dans le quartier. Dans ces circonstances, il devient prioritaire d'établir des stratégies de verdissement pour l'ensemble du quartier.



Carte 7 : Localisation des parcs et espaces publics

2.5.2. Les enjeux

À l'égard de l'aménagement des espaces publics, des rues et des parcs, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UN VERDISSEMENT ESSENTIEL CONFRONTÉ À DES CONTRAINTES D'ESPACE

Enjeu 23 : Il existe peu d'occasion pour créer de nouveaux espaces verts ou de détente dans le tissu des faubourgs. Le défi consiste à bonifier autant que possible les espaces verts existants, à assurer des conditions optimales pour les déplacements actifs vers ceux-ci et à intégrer des espaces publics dans les grands projets de redéveloppement.

Enjeu 24 : Les grands espaces verts du quartier sont situés à distance raisonnable des zones résidentielles. Il est impératif de les mettre en réseau par des axes bien aménagés de façon à les rendre perceptibles et conviviaux pour les piétons.

Enjeu 25 : Saint-Roch est un des quartiers présentant le plus d'îlots de chaleur. Le potentiel de plantation étant limité, toute autre approche permettant de rafraîchir les lieux doit être favorisée : toits blancs, insertions végétales, etc.

Enjeu 26 : Il faut verdir le quartier, ce qui représente un défi puisque les espaces disponibles pour la plantation sont rares. La protection des arbres, des parcs et des corridors verts existants doit aussi être renforcée.

2.6. Les déplacements et la mobilité

2.6.1. Les constats

La trame de rue orthogonale et régulière du secteur sud du quartier Saint-Roch, combinée à l'étroitesse des rues, favorise les déplacements à pied dans les limites du quartier. Ces facteurs se font sentir sur les habitudes de mobilité des habitants. En effet, on compte 0,6 véhicule par ménage, comparativement à 1,38 sur l'ensemble du territoire de la ville.

Seulement 72,7 % des personnes âgées de 16 ans et plus possèdent un permis de conduire comparativement à 88,1 % pour l'ensemble de la ville. De même, l'utilisation accrue du transport en commun génère un fort pourcentage de déplacements à pied. Le quartier est desservi par le service d'autopartage traditionnel *Communauto* et le libre-service sans réservation *Auto-mobile*.

Les transports actifs comptent pour une part importante des déplacements dans le quartier. La marche représente 31 % des déplacements vers le quartier et 39,5 % des déplacements produits dans le quartier sur 24 heures (*Enquête Origine-Destination,* 2011). Le quartier profite de plusieurs liens entre la Basse-ville et la Haute-Ville tout aussi favorables aux piétons, avec ses cinq escaliers (Lavigueur, Badélard, de la Chapelle, du Faubourg et Lépine) et l'ascenseur du faubourg. Les divers axes nord-sud présentent un fort potentiel de liaison entre la falaise et les espaces récréatifs concentrés dans la portion nord du quartier, de même que vers les quartiers périphériques.

Saint-Roch est l'un des secteurs de la ville de Québec où la part modale du vélo est la plus importante (2,7 % en pointe du matin et 1,7 % sur toute la journée, *Enquête Origine-Destination 2011*), et ce, même si le réseau cyclable y est peu développé. À l'exception de la piste cyclable de la rivière Saint-Charles, le réseau est inexistant. On remarque tout de même des axes très achalandés même si aucun aménagement cyclable n'a encore été réalisé : rue du Pont, rue Saint-Joseph, rue Caron.

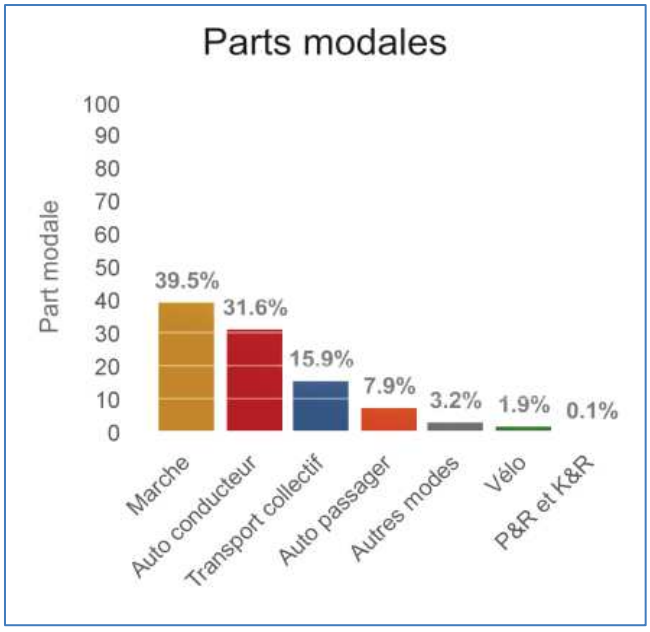


Figure 1 : Parts modales (Enquête OD, 2011)

Conformément à la *Vision des déplacements à vélo*, la Ville souhaite finaliser le maillage du réseau cyclable et augmenter la pratique du vélo utilitaire. Saint-Roch constituera un maillon important dans le développement d'un réseau cyclable sécuritaire et continu. À terme, l'objectif est de faire du vélo un mode de transport complémentaire aux autres modes tout en permettant une cohabitation harmonieuse de tous les usagers de la rue.

Important centre d'affaires du centre-ville, Saint-Roch bénéficie d'une bonne desserte en transport en commun. Les multiples parcours qui s'y dirigent assurent un service efficace pour la population du quartier et les travailleurs. D'une utilisation accrue du transport en commun découle donc un fort pourcentage de déplacements à pied. Cette desserte est appelée à être renforcée de façon importante avec l'implantation, dans le futur, d'un mode structurant de transport en commun. Les deux lignes du réseau le traverseront, l'une d'est en ouest par le boulevard Charest et l'autre du nord au sud par les rues de la Couronne et Dorchester.

La gare du Palais, qui se situe tout près des limites du centre-ville Saint-Roch, à l'est des échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency, présente un atout indéniable en termes d'intermodalité. Elle sera desservie par un parcours qui empruntera l'axe du boulevard des Capucins puis le boulevard Charest, dans le quartier Saint-Roch. Selon l'objectif poursuivi par VIA Rail, la gare du Palais devrait voir son nombre d'utilisateurs tripler d'ici 2030. Par conséquent, le pôle intermodal — constitué de la station « gare du Palais » et des gares ferroviaires et d'autocars — devrait accentuer l'attractivité des secteurs de développement compris dans un rayon élargi autour de la gare, notamment du côté de Saint-Roch.

Saint-Roch recèle plusieurs générateurs de déplacement. En période de pointe du matin, la part modale des déplacements, tous modes confondus, vers la Basse-Ville est de 21,9 %. Malgré l'importante part modale du transport en commun (15,4 %) et des déplacements à pied (31 %), le quartier doit composer avec d'importants débits véhiculaires lors des heures de pointe du matin et du soir. En effet, le nombre de véhicules dans le quartier Saint-Roch est multiplié par 3 entre 5 h et 14 h. Outre les véhicules dont la destination est le quartier, plusieurs transitent aussi vers la Haute-Ville.

2.6.2. Les enjeux

À l'égard des déplacements et de la mobilité, le portrait du territoire met en évidence les enjeux suivants à l'égard desquels la Ville devra intervenir :

UNE TRAME URBAINE À REDÉFINIR EN FAVEUR DES DÉPLACEMENTS ACTIFS

Enjeu 27 : L'accroissement des déplacements actifs suppose des aménagements urbains encore plus favorables aux déplacements à pied et à vélo. Un meilleur réseautage des parcours piétons ou cyclables dans les limites du quartier et vers les quartiers périphériques ainsi que l'amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables aux intersections sont souhaitables pour accroître la part des déplacements actifs.

Enjeu 28 : Le quartier Saint-Roch jouera un rôle clé dans le développement du réseau cyclable de la ville de Québec. En plus d'être un foyer d'habitation et d'emplois important, Saint-Roch est un passage incontournable vers la Haute-Ville depuis Limoilou, Charlesbourg ou Beauport. Il joue aussi le rôle de lien entre les quartiers Saint-Sauveur et Cap-aux-Diamants. La mise en place de parcours cyclables bien balisés au cœur de la zone d'affaires est susceptible d'accroître la part modale pour ce mode de déplacement par les travailleurs du centre-ville.

Enjeu 29 : L'implantation d'un futur mode structurant de transport en commun dans le quartier renforce l'importance d'améliorer les conditions des déplacements actifs tout au long des artères qui accueilleront ces parcours. L'implantation probable d'un pôle d'échanges majeur au sud de la rue de la Croix-Rouge favorisera un redéveloppement stratégique des terrains qui l'entoureront.

Enjeu 30 : La canalisation de la circulation de transit sur les artères est essentielle à la sécurité et la quiétude des rues locales résidentielles.

Enjeu 31 : Le potentiel de réaménagement des rues pour les rendre plus favorables aux déplacements actifs est limité par l'étroitesse des emprises. Les objectifs de renforcement des déplacements actifs ne pourront être atteints sans conséquence sur la place occupée par la voiture, notamment en regard de l'offre de stationnements sur rue. Des choix devront être faits pour créer des environnements urbains axés sur les déplacements à pied et à vélo.

3. VISION ET GRANDES ORIENTATIONS

3.1. La vision d'aménagement et de développement

Les transformations qu'a connues le quartier Saint-Roch lui ont permis de regagner son rôle de cœur économique et culturel au sein du centre-ville et de voir émerger un nouveau milieu de vie. Son évolution se poursuit encore aujourd'hui et les projets immobiliers qui sont susceptibles de s'y insérer peuvent avoir un impact sur le paysage et la forme urbaine, la circulation et la qualité de vie du milieu. C'est pourquoi la Ville de Québec propose une vision d'aménagement et de développement pour encadrer les interventions futures au sein de la portion sud du quartier Saint-Roch. Cette vision plus détaillée s'inscrit dans le respect des orientations de la Ville en matière de consolidation des milieux construits, de renforcement des pôles urbains majeurs, de qualité des milieux de vie et de mobilité durable.

Pour permettre l'atteinte d'une vision d'aménagement et de développement, le PPU se doit de promouvoir et consolider les différentes vocations du quartier Saint-Roch, qui est à la fois *:*

- un pôle d'emploi régional touchant à des secteurs d'activité variés, incluant l'administration et les nouvelles technologies ;
- un pôle de services regroupant de nombreux établissements répondant à une clientèle tant locale que municipale ;
- un pôle culturel reconnu à l'échelle municipale, tant pour les lieux de création et de diffusion qu'on y trouve que pour son potentiel d'accueil d'événements majeurs ;
- un milieu de vie accueillant une population aux profils diversifiés, dont le nombre est appelé à croître ;

Le but premier du PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch consiste à faire de cette portion importante du centre-ville un lieu dynamique, habité, diversifié à tous les égards, aux qualités urbaines distinctives et où la qualité de vie prédomine.

3.1.1. Imaginer Saint-Roch en 2040

Voici de quelle façon la Ville de Québec imagine le secteur sud du quartier Saint-Roch d'ici 20 ou 30 ans :

- Pôle majeur d'emplois et de services, Saint-Roch est une destination prisée par tous les citoyens.
- Le quartier demeure un lieu de choix pour la création, la diffusion culturelle, l'innovation et les nouvelles technologies.
- Sa population résidante est sans cesse grandissante et le quartier offre des logements variés soutenant la mixité sociale qui le caractérise.
- Ses espaces sous-utilisés ont été consolidés dans le respect du cadre bâti ancien et des milieux de vie.

- Les nouveaux bâtiments et les aménagements urbains réalisés projettent une image contemporaine du quartier, tout en respectant son patrimoine bâti.
- Des liens conviviaux bien aménagés favorisent les déplacements actifs entre les différents points d'intérêt.
- Desservi par des parcours structurants de transport en commun et un important pôle d'échanges, le centre-ville Saint-Roch est plus que jamais un point de convergence du transport en commun.
- Il offre un environnement urbain agréable et accueillant, incluant plusieurs espaces de détente et de récréation.
- Son couvert végétal bonifié contribue à valoriser l'espace urbain et à améliorer la qualité de vie.

3.2. Les grandes orientations d'aménagement et de développement

Pour répondre aux enjeux de développement identifiés précédemment, la Ville de Québec se dote de six (6) grandes orientations. La vision d'aménagement retenue pour le centre-ville Saint-Roch s'appuie sur ces grandes orientations. Celles-ci servent de référence pour la définition d'une stratégie d'aménagement et de développement et leur mise en œuvre. La Ville souhaite ainsi :

1. Soutenir la croissance des activités économiques et accroître les emplois au sein du centre-ville Saint-Roch, tout particulièrement à l'intérieur du corridor urbain formé du boulevard Charest et de la rue Saint-Joseph, en misant sur les créneaux porteurs de la technologie, de la création et du savoir ; assurer une répartition équilibrée de l'offre commerciale et poursuivre la dynamisation de la rue Saint-Joseph comme axe commercial principal.
2. Doter le centre-ville Saint-Roch d'une image à la hauteur de son importance régionale et en mettant en valeur sa vocation comme pôle technologique, créatif et culturel, en poursuivant la mise en valeur du domaine public et en favorisant la réalisation d'une architecture distinctive, moderne et pérenne.
3. Renforcer en priorité la présence résidentielle par l'accroissement continu du nombre de logements et une diversification de l'offre dans l'ensemble du quartier.
4. Consolider et densifier le cadre bâti par l'apport de nouveaux projets sur les terrains vacants ou sous-développés, en cohérence avec le milieu construit existant.
5. Créer un environnement urbain enrichissant, agréable, sécuritaire et où la qualité de vie prédomine, entre autres en valorisant les grands parcs urbains existants, en créant de nouveaux espaces de détente au profit des résidants et en mettant place une stratégie de verdissement en faveur d'une atténuation des îlots de chaleur.
6. Favoriser les déplacements actifs et le transport en commun par divers moyens s'inscrivant dans la foulée du Plan de mobilité durable, en bonifiant l'offre de transport en commun et en améliorant les conditions de déplacement des piétons et des cyclistes par l'aménagement d'itinéraires sécuritaires et confortables.

4. Stratégie d'aménagement et de développement

Afin de soutenir la mise en œuvre de la vision d'avenir pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch, la Ville de Québec propose une stratégie d'aménagement et de développement structurée autour de thèmes d'intervention : les activités et la vocation du territoire, le cadre bâti, les déplacements, l'aménagement des espaces publics et le paysage urbain. Cette stratégie se décline sous forme d'objectifs et de principes d'aménagement et de développement qui guideront les interventions futures, tant publiques que privées.

4.1. Les activités et la vocation du territoire

La Ville souhaite soutenir la poursuite du développement des activités présentant un rayonnement régional (*bureaux et autres entreprises, institutions, lieux de diffusion culturelle*) tout en concentrant ceux-ci aux endroits les plus stratégiques et appropriés au sein du centre-ville Saint-Roch. Ces activités sont d'importants générateurs de déplacements et doivent être localisées en priorité aux endroits les plus facilement accessibles par les divers modes de transport et tout particulièrement par le réseau structurant de transport en commun. Une attention particulière devra être portée à la relation entre les zones propices à l'emploi, aux services régionaux ou au développement des affaires et les milieux résidentiels attenants afin d'assurer une cohabitation optimale.

Il importe de maintenir la mixité des fonctions qui caractérise le centre-ville et constitue l'une de ses grandes qualités. Celui-ci doit continuer d'accueillir une grande variété de fonctions incluant des commerces et services variés et des usages liés à la culture et au divertissement. Un renforcement marqué de la présence résidentielle contribuera à faire de Saint-Roch un milieu plus dynamique et animé, non seulement durant les heures de travail, mais aussi tout au long de la journée, et favorisera le développement des autres fonctions urbaines et la vitalité du quartier. Une offre de service et en équipements publics ou communautaires, adaptée aux besoins des résidents et des travailleurs, permettra de renforcer l'attrait du quartier et ses perspectives de développement.

Les objectifs spécifiques et les principes d'aménagement poursuivis à l'égard des activités et de la vocation du territoire sont les suivants :

4.1.1. Confirmer un pôle régional multifonctionnel dense et son renforcement comme principale zone d'affaires de la ville

- Concentrer en priorité les grandes entreprises, les institutions et autres générateurs d'emplois au sein du secteur multifonctionnel Charest et ses environs, lequel englobe approximativement le territoire compris entre les rues Saint-Joseph et De Saint-Vallier Est. Constituant le principal pôle administratif et institutionnel du centre-ville, on devrait y localiser en priorité les activités à rayonnement régional ainsi que les fonctions liées au tourisme.
- Assurer une cohabitation harmonieuse entre les activités non résidentielles localisées au sein de ce pôle régional et les secteurs résidentiels attenants par des choix judicieux dans le traitement de l'interface et le choix des interventions permises à cet endroit comme les projets de construction ou nouvelles fonctions urbaines.

- Favoriser une mixité verticale des fonctions de sorte que des commerces, des services administratifs, de l'habitation et même de l'hôtellerie, par exemple, puissent se côtoyer dans un même édifice.
- Maintenir des conditions d'implantation souples pour les usages associés aux services administratifs et aux technologies de l'information et du multimédia, de façon à maintenir l'attrait du centre-ville pour le développement des affaires.
- Favoriser une forte densification résidentielle du secteur multifonctionnel Charest et ses environs, en facilitant l'intégration ou l'ajout de logements aux étages supérieurs des bâtiments existants ou à construire.
- Prendre des mesures pour favoriser la construction des terrains vacants en bordure du boulevard Charest.

4.1.2. Favoriser l'émergence d'un pôle mixte secondaire autour du pôle d'échanges de transport en commun

- Dans le cadre du projet d'implantation d'un Service rapide par bus, soutenir l'aménagement du nouveau pôle d'échanges de transport en commun projeté à l'entrée nord du quartier Saint-Roch, à l'extrémité de l'autoroute Laurentienne.
  - Saisir l'opportunité qu'offre ce pôle d'échanges pour redévelopper les terrains qui l'entourent de façon structurante. Attribuer une vocation mixte aux terrains compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince Édouard.
  - Réaffirmer la volonté de la Ville de voir se redévelopper les terrains fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres de façon à renforcer la mixité des fonctions de ce point d'entrée du centre-ville.

4.1.3. Confirmer la rue de Saint-Joseph et le boulevard Charest comme axes commerciaux principaux et consolider les zones commerciales complémentaires

- Soutenir la vitalité et le renforcement de la rue Saint-Joseph Est et du boulevard Charest Est comme destinations commerciales principales du quartier, combinant une offre de biens et de services à la fois régionale et de proximité.
  - Promouvoir l'attrait régional de la rue Saint-Joseph et soutenir la présence d'usages commerciaux cohérents avec cette vocation. En faire aussi le lieu prioritaire pour l'offre de biens et services courants destinés aux résidents du quartier.
  - Permettre des superficies de plancher adaptées à la fois à l'implantation de commerces susceptibles de renforcer l'attrait de cette rue comme destination régionale de magasinage et de commerces courants répondant aux besoins des résidents du secteur.
  - Modifier les contingentements relatifs aux établissements de débits d'alcool sur la rue Saint-Joseph Est afin de reconnaître ces établissements comme partie prenante de la dynamique commerciale de la rue. S'assurer du respect des conditions nécessaires au contrôle des nuisances par rapport aux secteurs résidentiels.
- Reconnaître les rues Dorchester, de la Couronne et le tronçon de la rue du Pont compris entre le boulevard Charest et la rue Saint-Joseph Est comme axes commerciaux et de services

complémentaires à la rue Saint-Joseph Est. Adapter en conséquence les superficies de plancher maximales permises et le choix des usages permis.

- Limiter l'offre commerciale sur la rue De Saint-Vallier Est et sur le tronçon nord de la rue du Pont, de sorte que celle-ci demeure de niveau secondaire dans le quartier. Cet objectif vise à donner préséance à la rue Saint-Joseph Est. À cette fin, permettre, sans l'obliger, la présence de rez-de-chaussée commerciaux sur ces axes.

4.1.4. Renforcer la présence résidentielle et la diversité de l'offre dans l'ensemble du quartier

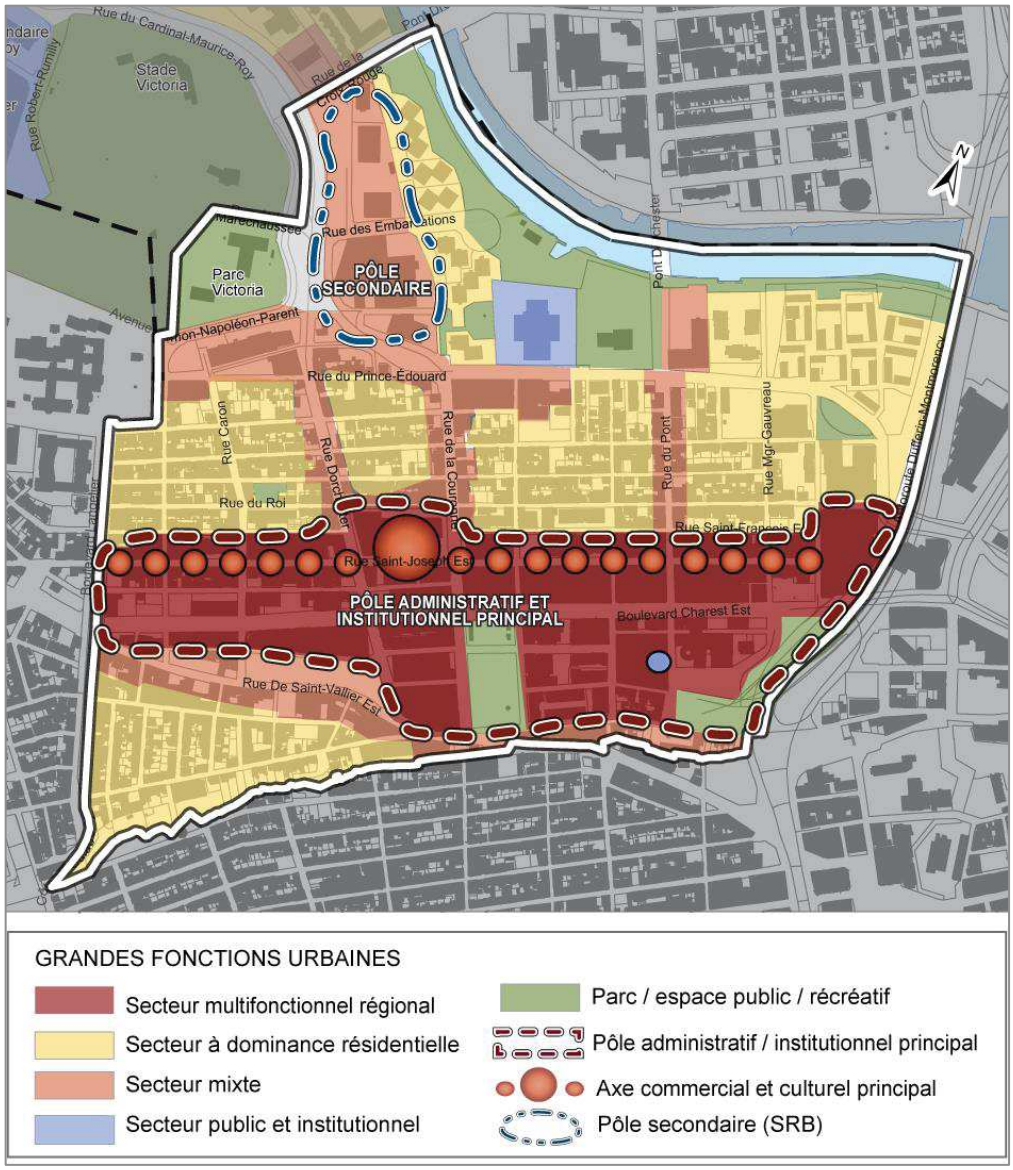
- Soutenir une densification résidentielle prioritaire le long des corridors de transport en commun et sur les sites à fort potentiel de développement.
  - Favoriser l'ajout de logements aux étages d'édifices mixtes à différents endroits le long des artères et voies principales (Charest, Saint-Joseph, Dorchester, de la Couronne) supportant le réseau de transport en commun.
  - Sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements sur les sites vacants ou sous-développés, dont :
    - l'îlot Dorchester — De Sainte-Hélène — Saint-Anselme — De Saint-Vallier Est (stationnements Dorchester et stationnement derrière l'édifice de la CSN);
    - les îlots sis de part et d'autre de l'intersection Monseigneur-Gauvreau – Prince-Édouard (poste de la Reine);
    - les îlots à requalifier au sud-est de l'intersection Croix-Rouge – Laurentienne, incluant les bâtiments fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres;
    - d'autres espaces vacants à l'intérieur des îlots résidentiels.
- Permettre une consolidation modérée des milieux résidentiels établis.
  - Renforcer la vocation résidentielle des faubourgs en insérant de nouvelles habitations d'échelle comparable sur les espaces non construits, sous-développés ou à redévelopper (bâtiments vétustes).
    - Favoriser la diversité des types de logements, afin de répondre à différentes clientèles
  - Pour tout projet résidentiel de grande envergure, exiger un pourcentage minimal de grands logements répondant aux besoins des familles.
  - Favoriser le maintien du ratio de logements abordables à l'échelle du quartier à mesure que son développement se poursuit. Cette cible constitue un objectif à atteindre globalement et non projet par projet.
- Supporter les initiatives à la création de nouveaux logements ou l'amélioration des logements existants en encourageant les propriétaires à soumettre les projets admissibles aux différents programmes de subvention en vigueur.

4.1.5. Renforcer l'offre en équipements et espaces récréatifs, publics ou communautaires

- Poursuivre les efforts pour implanter un nouveau centre communautaire permettant de renforcer l'offre récréative et communautaire dans le quartier Saint-Roch. Confirmer l'emplacement de ce centre le long de la rue du Pont, de façon à desservir tant la population

du quartier que celle des quartiers riverains, dont le Vieux-Limoilou; le site de l'ancien cinéma Place Charest constituant un secteur préférentiel.

- Augmenter les espaces de détente et de rencontre destinés aux résidents en visant en priorité les opportunités de créer de petits parcs de proximité près des secteurs résidentiels pour des activités non structurées.
  - Aménager un espace dégagé polyvalent, propice aux activités récréatives/sportives libres et à la tenue d'événements dans le secteur des bretelles de l'autoroute Dufferin-Montmorency.
  - Favoriser la création d'un nouvel espace public sur une portion du site du stationnement Dorchester, de préférence à proximité de la rue Caron, afin de mieux desservir la population du faubourg sud (îlot des Tanneurs).



Carte 8 : Plan des grandes vocations urbaines

4.1.6. Confirmer l'existence d'un pôle culturel au cœur du centre-ville Saint-Roch

- Poursuivre les efforts initiés pour faire de l'îlot Jacques-Cartier le cœur culturel du centre-ville. À cette fin, poursuivre les démarches en prévision du réaménagement des espaces intérieurs de la bibliothèque afin de mettre à jour l'établissement et de répondre à de nouveaux besoins.
- Appuyer le renforcement du pôle culturel en favorisant le maintien des lieux de diffusion en place (Théâtre de la Bordée, Le Cercle, Théâtre L'Impérial etc.) ainsi que l'ajout d'autres fonctions culturelles et de services complémentaires le long de la rue Saint-Joseph.

4.2. Le cadre bâti

Le centre-ville Saint-Roch, bien que marqué par une densité construite relativement élevée, recèle encore un potentiel de développement relativement important. Le corridor urbain entourant le boulevard Charest, à titre de pôle multifonctionnel principal à rayonnement régional, est le secteur du quartier le plus susceptible d'accueillir des constructions de plus fort gabarit. La Ville souhaite mettre en place un cadre de développement permettant de combler progressivement les vides dans le tissu construit. Les grands espaces à développer ou redévelopper devront aussi inclure une part d'espaces publics afin de répondre aux besoins des résidents du quartier. Dans ses choix d'aménagement et de développement, la Ville cherchera à maintenir une cohabitation harmonieuse entre les secteurs de gabarits différents, à valoriser le patrimoine bâti, à préserver la qualité de vie des résidents et à maintenir une expérience urbaine de qualité sur les rues bordant les différentes constructions.

Les objectifs spécifiques et les principes d'aménagement et de développement poursuivis à l'égard du cadre bâti sont les suivants :

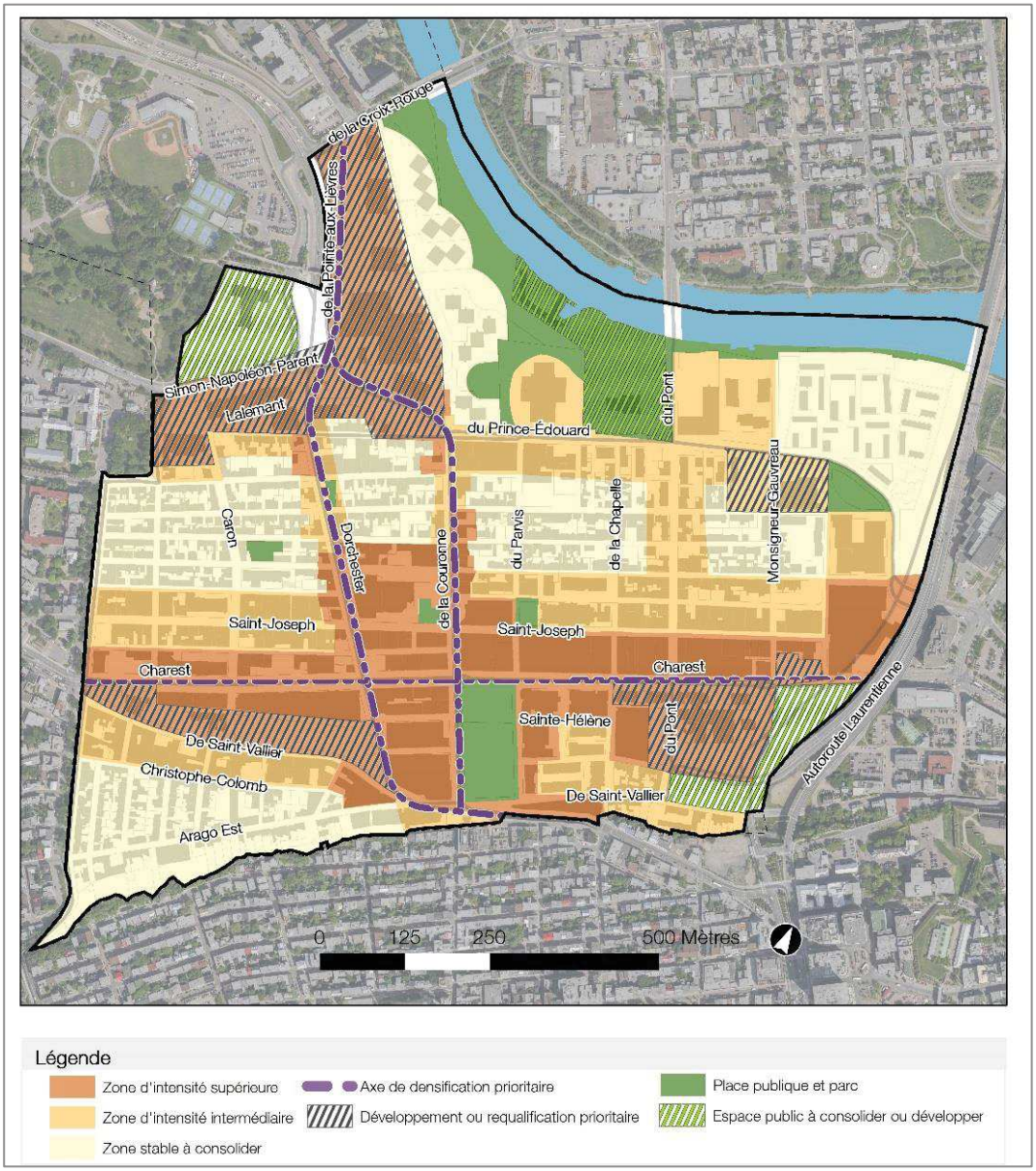
4.2.1. Densifier en priorité le secteur multifonctionnel Charest et ses environs, principal pôle d'activités à rayonnement régional, et les axes de transport en commun.

- Marquer le cœur du quartier en faisant de l'îlot de la Place Jacques-Cartier et de l'hôtel Pur l'endroit où l'on trouve la hauteur la plus importante dans l'ensemble du quartier, soit 60 mètres.
- Prévoir un gabarit maître de 28 à 33 mètres (environ 8 à 10 étages) le long du boulevard Charest, en rive sud du tronçon est de la rue Saint-Joseph et en front de l'extrémité sud des rues de la Couronne et Dorchester.
- Marquer l'entrée nord du quartier Saint-Roch, entre la rue de la Croix-Rouge et la rue du Prince-Édouard (secteur du pôle d'échanges), par des hauteurs de 22 à 25 mètres (environ 6 à 7 étages).

4.2.2. Assurer la transition entre les secteurs de fort gabarit et les faubourgs par l'introduction de hauteurs intermédiaires

- Respecter une approche de gradation des hauteurs depuis les secteurs de plus fort gabarit — concentrés en majeure partie au sein du « secteur multifonctionnel régional Charest » — vers ceux de plus faible gabarit.

- Dans les îlots entourant la place Jacques-Cartier le long des rues Dorchester, de la Couronne, du Roi et Saint-Joseph de même qu'en rive est du jardin de Saint-Roch, prévoir un gabarit maître de 22 mètres (environ 6 étages).
- Dans l'îlot de l'hôtel Best Western, permettre une surhauteur n'excédant pas 30 % (15 % à 36 mètres et 15 % à 40 mètres) de la projection au sol du bâtiment pour une transition avec l'îlot de la place Jacques-Cartier.
- Aux abords du tronçon ouest de la rue Saint-Joseph, en rive nord du tronçon est de la rue Saint-Joseph et en rive sud du tronçon de la rue De Saint-Vallier Est située à l'ouest de la rue Dorchester, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 20 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait d'une façade sur rue.



Carte 9 : Plan de la stratégie de consolidation du cadre bâti

4.2.3. Consolider le cadre bâti des anciens faubourgs, dans le respect général de leur échelle et de leurs caractéristiques architecturales typiques

- Permettre une intensification modérée à la frange des faubourgs en haussant légèrement la hauteur le long des voies de circulation plus importantes.
  - Aux abords du tronçon nord des rues de la Couronne et Dorchester et des rues du Pont et du Prince-Édouard (incluant les terrains à requalifier du secteur du poste de la Reine) et, prévoir un gabarit maître de 16 mètres permettant l'ajout d'un étage additionnel.
  - Aux abords de la rue De Saint-Vallier Est et en rive nord de la rue Saint-Joseph, à l'instar de constructions récentes, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 20 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait de la façade sur rue et de la limite arrière de la propriété.
- Faciliter le comblement des interstices dans les faubourgs par des constructions respectant leurs échelles et traits typiques, en assouplissant le cadre réglementaire applicable :
  - Au cœur des faubourgs, maintenir une hauteur maximale de 13 mètres permettant la construction de bâtiments d'au plus 4 étages, dans le respect des typologies existantes.
  - Exempter les habitations de quatre logements et moins de l'obligation de fournir un nombre minimal de cases de stationnements pour faciliter le redéveloppement des petits terrains vacants et minimiser l'impact des allées d'accès en façade sur l'encadrement de la rue.

4.2.4. Soutenir la densification des grands sites vacants dans le respect des principes de répartition des gabarits construits et de transition avec les milieux construits attenants

- Requalifier et consolider les terrains du secteur du poste de la Reine et du secteur d'entrée de ville (pôle d'échanges) conformément aux règles énoncées aux points 4.2.1 et 4.2.3 ;
- Pour les terrains compris entre la rue de la Chapelle et les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency (secteur du Carré Lépine):
  - Permettre une hauteur de 30 à 33 mètres dans l'îlot délimité par la rue du Pont, le boulevard Charest, les échangeurs et la rue de X'ian. Permettre que 50 % de la projection au sol d'un bâtiment longeant les échangeurs puisse atteindre 40 mètres.
  - Prévoir un gabarit de 26 mètres (environ 7 étages) à l'intérieur du carré Lépine et sur l'ancien site du cinéma Place Charest.
- À l'intérieur des îlots délimités par les rues Dorchester, De Saint-Vallier-Est, Saint-Anselme et De Sainte-Hélène – (stationnements derrières les édifices de la Fabrique et Fondaction) prévoir une progression des hauteurs d'ouest en est.
  - Entre le prolongement de la rue Narcisse–Belleau et la rue Dorchester, à l'instar de l'immeuble de l'INRS, fixer la hauteur maximale à 28 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 33 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait des façades sur les rues De Sainte-Hélène et De Saint-Vallier Est.
  - De la rue Narcisse-Belleau à la rue Saint-Anselme, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol des bâtiments puisse atteindre une hauteur maximale de 22 à 25 mètres. (La surhauteur est limitée à 22 mètres entre la rue Saint-

Anselme et la limite ouest de l'édifice de la Fabrique pour assurer un rapport d'échelle adéquat avec les bâtiments et fonctions existantes).
    - Fractionner ce volume supplémentaire afin de préserver les vues, et le localiser en retrait des façades des rues De Saint-Vallier Est, De Sainte-Hélène, Caron et Saint-Anselme.
- Inclure dans ces projets de développement des attributs contribuant à améliorer le cadre de vie.
    - Répartir les volumes construits de façon à préserver des percées visuelles sur les éléments d'intérêt .
    - Au besoin, prévoir des modulations dans la volumétrie et la composition architecturale des bâtiments à des fins de transition, entre autres par rapport aux constructions existantes de plus petit gabarit et le long des rues plus étroites.
    - Intégrer des espaces publics ainsi que des liens piétonniers dans l'axe des rues existantes et des cheminements spontanés actuels.
    - Fixer des exigences de verdissement dès la conception préliminaire des projets sur ces sites.
    - Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue en exigeant qu'au moins 10 % du total de l'aire verte exigée se trouve en façade des bâtiments.
        - Pour répondre à cette exigence, favoriser une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.

4.2.5. Mettre en valeur le cadre bâti existant et optimiser l'intégration des nouvelles constructions et l'aménagement des terrains privés

- Protéger les bâtiments présentant un intérêt patrimonial significatif, notamment au sein du tissu de faubourg.
    - Reconnaître la valeur supérieure de l'Église Saint-Roch en évaluant la possibilité de citer ce monument religieux.
    - Favoriser l'entretien et la rénovation des bâtiments d'intérêt patrimonial par le maintien et l'application des programmes en vigueur ; toutefois, permettre le remplacement des constructions vétustes et présentant un intérêt limité.
    - Dans le cas de bâtiments nécessitant des travaux urgents, mettre en application les mesures réglementaires disponibles afin d'assurer la réalisation diligente des interventions requises.
- En ce qui concerne la conception et le traitement architectural des nouvelles constructions :
    - Encourager l'innovation et rechercher la diversité des styles architecturaux ; cependant, assurer une certaine harmonie entre le style architectural et les matériaux des bâtiments projetés et ceux déjà construits.
    - Maintenir des composantes du bâtiment à l'échelle humaine le long des rues.
    - Préserver les perspectives visuelles d'intérêt lors des choix d'implantation des bâtiments ; accorder une attention particulière aux toitures visibles depuis la haute-ville et au maintien de perspectives visuelles d'intérêt sur le paysage naturel et construit. Au besoin, introduire de nouveaux critères d'encadrement des perspectives visuelles.

  - Optimiser le confort climatique et l'ensoleillement des espaces publics et des milieux de vie lors de la conception des bâtiments par le biais d'un encadrement architectural et volumétrique approprié.
- Favoriser une conception des bâtiments et des aménagements privés qui supportent des mesures de développement durable.
  - Évaluer l'opportunité de mettre en place un partenariat avec un organisme du milieu soutenant les mesures de verdissement des espaces privés, et définir les sources de financement appuyant de telles mesures.
  - Favoriser la sélection de matériaux et la réalisation d'aménagements sur les toitures permettant de réduire les îlots de chaleur et d'accroître les aires d'agréments (ex. : toits végétalisés, toits-terrasses, toitures blanches).
  - Favoriser l'intégration de mesures de conception écologique des nouvelles constructions. À cette fin, tirer profit des dispositions du règlement de la CUCQ qui considère une conception architecturale basée sur des préoccupations de l'architecture durable comme un élément positif de son architecture. Au besoin, évaluer l'opportunité de consolider les critères d'encadrement de la CUCQ à cet égard.
  - Introduire des dispositions réglementaires favorisant l'aménagement de toits verts de plus grande superficie lors de nouveaux projets de construction.

4.3. Les déplacements

Saint-Roch est l'un des principaux secteurs de destination, avec quelque 37 700 déplacements effectués quotidiennement (Enquête Origine-Destination 2011). Le quartier est un point de convergence majeur du transport en commun et le transport collectif interurbain est accessible à proximité par la Gare du Palais. Enfin, la trame régulière et resserrée de rues combinée à la mixité des fonctions offre des conditions favorables aux déplacements à pied et à vélo. La Ville souhaite améliorer l'accès au secteur par tous les modes de transport. Des interventions sur le domaine public permettront d'accroître le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes. La desserte en transport en commun sera renforcée par l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun : ses deux axes traverseront le quartier en son centre et desserviront les principaux lieux d'emploi, les places publiques et les équipements culturels importants du centre-ville. Le réseau routier étant plutôt chargé durant les heures de pointe, on note un débordement de la circulation de transit dans les rues résidentielles locales. Des mesures devront être prises pour résoudre ce problème qui affecte la qualité de vie des résidants.

Les objectifs spécifiques et les principes d'aménagement poursuivis à l'égard de la trame urbaine et des déplacements sont les suivants :

4.3.1. Concilier le rôle de transit des artères du centre-ville avec les besoins locaux.

- Prendre les mesures nécessaires pour concentrer la circulation de transit dans les principales voies de circulation (artères et rues collectrices) et la limiter dans les rues locales résidentielles de sorte que les rues des faubourgs redeviennent des milieux de vie.

- En complément des études qui mèneront à l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, prévoir une actualisation du plan de circulation du quartier, pouvant notamment inclure une révision des schémas de circulation sur certaines rues et la synchronisation des feux aux intersections.

4.3.2. Assurer une performance et un confort accrus du transport en commun

- Soutenir la mise en place d'un nouveau mode structurant de transport en commun sur le boulevard Charest dans l'axe est-ouest et les rues Dorchester et de la Couronne dans l'axe nord-sud. Saint-Roch deviendra donc le nœud de ce système de transport, où se rencontrent les deux grands axes est-ouest et nord-sud.
- Améliorer l'aménagement des aires d'attente, en poursuivant notamment le remplacement de certains abribus dans le cadre du déploiement d'une nouvelle gamme d'abribus du RTC.
  - Maximiser le confort et la convivialité des futures stations de transport en commun.
  - Favoriser les initiatives privées permettant la création d'aires d'attente tempérées ; par exemple, favoriser l'intégration d'un abribus, voire d'une mini-station au bâtiment d'Ubisoft situé sur le boulevard Charest.
- Poursuivre la mise en œuvre des recommandations du Plan de mobilité durable, notamment par l'ajout de nouveaux parcours afin d'assurer de meilleures connexions entre les quartiers.

4.3.3. Favoriser l'implantation de pôles d'échanges de transport en commun soutenant les orientations du Plan de mobilité durable en matière d'intermodalité

- Localiser un pôle d'échanges de transport en commun au sud de la rue de la Croix-Rouge afin d'assurer la jonction entre les parcours desservant le nord et l'est du territoire (réseaux Express) et le réseau structurant.
  - Consolider l'aménagement urbain dans cette portion du quartier fortement affectée par la coupure dans le tissu urbain générée par l'autoroute Laurentienne.
  - Intégrer ce pôle d'échanges à un nouvel immeuble, marquant la jonction entre le quartier Saint-Roch et l'écoquartier de la Pointe-aux-Lièvres.
  - Doter ce pôle d'échanges d'une aire d'attente fermée confortable disposant de services pour les usagers ainsi que d'abris à vélos.
- Consolider le pôle intermodal de la Gare du Palais en implantant une station de transport en commun facilement accessible depuis la gare
- Maintenir un espace permettant l'attente et la desserte en front de la rue du Roi, derrière le complexe Jacques-Cartier, afin de répondre aux besoins du quartier en termes de desserte locale (parcours régulier).

4.3.4. Bonifier les conditions de déplacement des piétons de façon à améliorer les liens avec les quartiers adjacents

- Reconnaître le boulevard Langelier, les rues Caron, Dorchester, de la Couronne, du Parvis, du Pont, Monseigneur-Gauvreau ainsi que la rue Saint-Joseph, la rue De Saint-Vallier Est, le

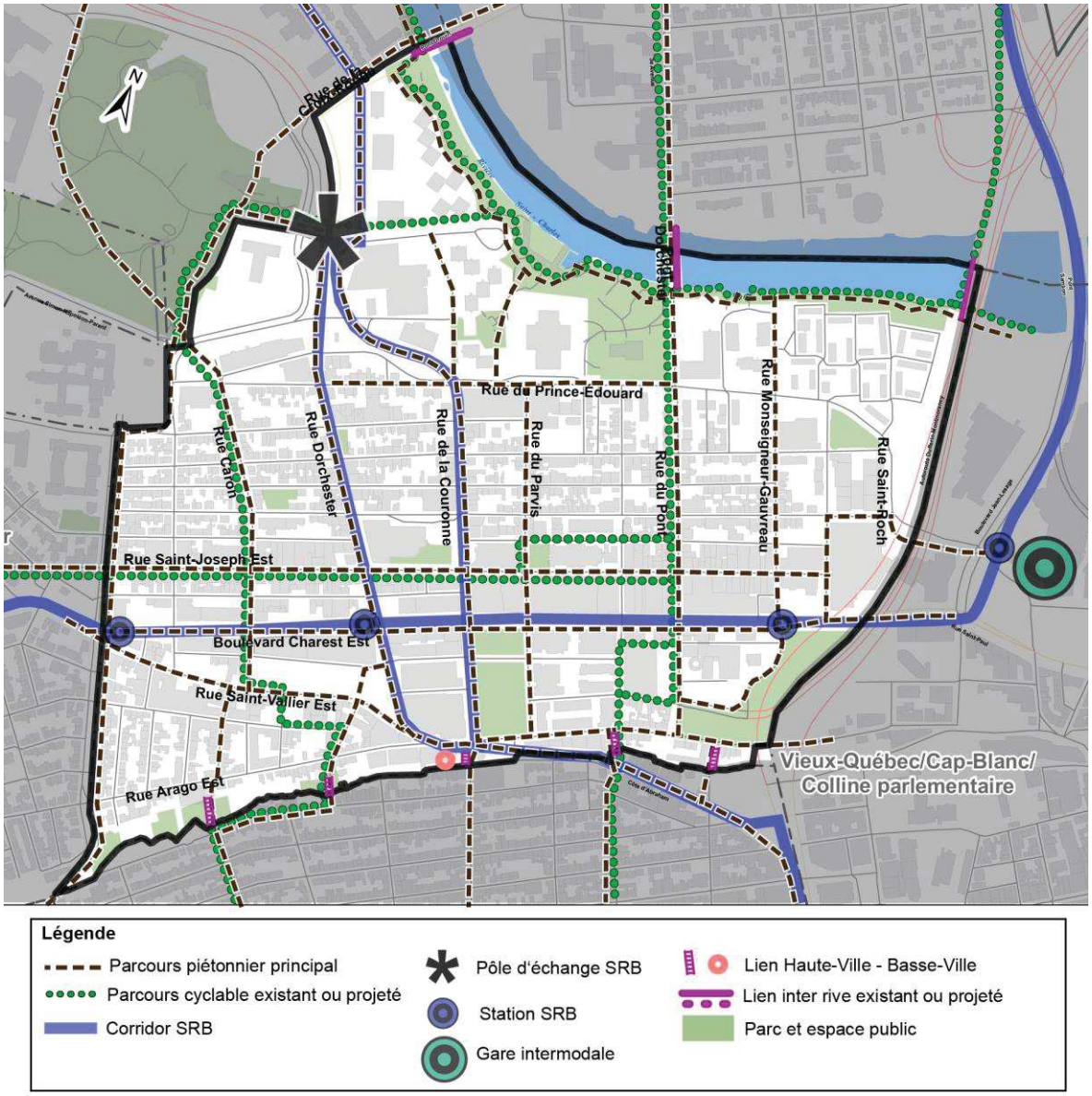
boulevard Charest et la rue du Prince-Édouard comme cheminements piétonniers principaux du quartier à valoriser.

- Profiter des travaux de réfection pour bonifier les aménagements piétonniers existants dans l'ensemble des rues, selon l'espace disponible et la hiérarchie de la voie de circulation.
  - Porter une attention particulière aux traversées piétonnes dans les artères et les collectrices, afin d'optimiser la sécurité des piétons, s'il y a lieu.
  - Préconiser les actions en faveur d'une accessibilité universelle, en mettant en pratique les normes énoncées dans le *Guide d'accessibilité universelle*, en tentant d'éliminer les obstacles de façon à maintenir des corridors, notamment piétonniers, dégagés et linéaires (ex. : poteaux d'électricité obstruant les rabaissements de trottoirs, etc.).
  - Chercher, par différents moyens, à améliorer les conditions des piétons dans les rues résidentielles locales, dans une perspective de bonification de ces milieux de vie.
  - Dans l'axe nord-sud, repenser en priorité l'aménagement des rues Caron, du Parvis, du Pont et Monseigneur-Gauvreau de façon à faciliter l'accès aux grands parcs urbains (le parc linéaire de la rivière Saint-Charles, le parc Victoria, le parc de la Pointe-aux-Lièvres) et aux liens (escaliers de la falaise) présents en périphérie du quartier. Améliorer les conditions de déplacement des piétons sur ces axes.
  - De concert avec le RTC dans le cadre de l'intégration de parcours structurants de transport en commun, optimiser les aménagements piétonniers en rives des axes Charest, Dorchester et de la Couronne.
- Maintenir les escaliers de la falaise et l'ascenseur du faubourg comme liens importants vers la haute-ville et, au besoin, assurer leur mise à niveau. Signaler leur présence en mettant en évidence leurs seuils et en les mettant en lien avec les principaux cheminements piétonniers.
  - Favoriser l'installation d'un nouveau lien mécanique entre le quartier Saint-Roch et la Haute-Ville.
- Maintenir la continuité des cheminements piétonniers dans la trame lors du redéveloppement des grands îlots, par l'intégration d'allées ou de passages piétonniers bien localisés.
- Viser une amélioration continue de la sécurité des usagers vulnérables de façon à accroître la part des déplacements actifs. À cette fin, établir un plan d'intervention pour optimiser les conditions et la sécurité des piétons aux intersections et points de traversée les plus accidentogènes.

4.3.5. Aménager des liens cyclables utilitaires donnant accès aux pôles d'activités et points d'intérêts de façon sécuritaire et efficace, tant dans l'axe est-ouest que dans l'axe nord-sud

- Parachever et bonifier l'aménagement de l'axe cyclable de la rue du Pont, lequel se prolonge vers Limoilou par le pont Dorchester et rejoignant la Haute-Ville par l'escalier de la Chapelle.
- Aménager un nouvel axe cyclable dans la rue Caron, de façon à relier le parc Victoria et la piste cyclable de la rivière Saint-Charles à la haute-ville par la côte Badélard.
- Intégrer un nouvel axe est-ouest facilitant l'accès au quartier Saint-Sauveur et les déplacements vers l'ouest, tout en étant relié aux deux axes nord-sud précédents. Cet axe reste à préciser, mais il pourrait se situer dans la rue Saint-Joseph ou des rues parallèles.

- Encourager les initiatives privées en faveur de l'implantation de services de location de vélos et de points de service de dépannage pour les vélos.
- Installer davantage de supports à vélos près des points d'intérêts, dont les commerces et services, et prévoir des goulottes dans certains escaliers pour aider à monter les vélos.



Carte 10 : Plan de l'ossature des déplacements

4.3.6. Instaurer des mesures en faveur d'une mobilité plus durable des personnes

- Mettre à jour les règles d'attribution des vignettes de stationnements sur rue destinées aux résidents de façon à maintenir l'équilibre entre l'offre et la demande en stationnement dans le quartier.
- Favoriser l'élimination graduelle des stationnements de surface en location non autorisés et non protégés par droits acquis.
- Rationaliser les endroits où l'usage « stationnement commercial » est autorisé et à certains endroits, substituer cet usage par d'autres dispositions permettant de limiter le nombre de cases excédentaires pouvant être offertes en location.
- Réviser l'offre de stationnement commercial et municipal dans le quartier afin de tendre à réduire les stationnements de surface extérieurs (surtaxe commerciale sur terrains privés).
- Reconnaître l'autopartage comme un moyen d'accentuer les modes de transport alternatifs et d'inciter de nouveaux travailleurs à résider dans le secteur Encourager les promoteurs à inclure des cases dédiées à l'autopartage dans leurs projets.

4.4. L'aménagement de l'espace public et le paysage urbain

Comme le diagnostic urbain l'a démontré, Saint-Roch présente des qualités urbaines indéniables. Lieu attracteur par son emplacement stratégique, le quartier a fait l'objet d'améliorations notables qui ont permis de le revitaliser et de répondre aux besoins des personnes qui le fréquentent. Or, le centre-ville est en constante évolution et des gestes structurants à venir, comme l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, devront s'accompagner d'une stratégie de réaménagement des espaces qui les accueilleront. Certains projets entrepris dans le passé restent à parachever. De plus, des efforts restent à faire pour doter le quartier d'aménagements qui répondront aux besoins quotidiens des gens qui y résident.

Les objectifs spécifiques et des principes d'aménagement poursuivis à l'égard de l'espace public et du paysage urbain sont les suivants :

4.4.1. Poursuivre l'embellissement et l'amélioration du domaine public (rues, places, parcs)

- Marquer les entrées du quartier par des aménagements et un mobilier urbain distinctifs permettant de rétablir les liens avec les quartiers voisins et d'affirmer l'identité créative et novatrice du quartier dès son approche (par exemple, sous les échangeurs Dufferin-Montmorency, à l'angle du boulevard Langelier et à l'extrémité sud de l'autoroute Laurentienne).
    - Soutenir la transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge, de façon à rendre plus conviviales les conditions de déplacement à pied et à vélo vers le futur pôle d'échanges et à marquer d'un caractère résolument urbain cette entrée de ville.
    - Intégrer de nouvelles œuvres d'art public dans l'espace urbain et sur les propriétés publiques.

- Concrétiser la vision technoculturelle de la Ville pour le quartier Saint-Roch de façon à afficher son dynamisme dans le domaine des technologies de l'information et des arts numériques et du divertissement interactif.
  - Donner une signature numérique aux entrées et points focaux du quartier, dont le jardin de Saint-Roch.
  - Faire du pôle culturel entourant la bibliothèque Gabrielle-Roy le point culminant de l'identité technoculturelle du quartier Saint-Roch, se reflétant dans l'aménagement de la place Jacques-Cartier.
  - Désigner le secteur multifonctionnel Charest comme lieu exclusif d'affichage numérique et encadrer ce type d'affichage de façon à promouvoir une image techno de qualité.
  - Dans les principaux espaces publics du quartier, revoir les dispositifs d'éclairage et le mobilier urbain de façon à refléter l'esprit « technoculturel » de Saint-Roch.
- Assurer le confort et l'appropriation des espaces publics, en ajoutant du mobilier urbain (bancs, fontaines, etc.) ; penser au confort et à la dynamique hivernale lors de nouveaux aménagements.
- Évaluer la possibilité de donner accès à de nouvelles toilettes publiques et fontaines d'eau dans le quartier.
- Encourager les initiatives locales en faveur de l'appropriation de l'espace public, en mettant en place des conditions facilitant l'aménagement de terrasses commerciales et de « placotoirs » urbains à même l'emprise de rue (trottoirs, places de stationnement).
  - Dans toute intervention, intégrer des mesures en faveur d'une accessibilité universelle en mettant en pratique les normes énoncées dans le *Guide d'accessibilité universelle*.

4.4.2. Bonifier les parcours piétonniers principaux par des aménagements adaptés à leur vocation

- Poursuivre l'aménagement de la rue Saint-Joseph à l'ouest de la rue de la Couronne à l'image de son tronçon est, de façon à réaffirmer sa vocation de promenade commerciale.
  - Évaluer la possibilité de piétonniser la rue Saint-Joseph certains jours d'été et la doter d'aménagements en conséquence.

  Repenser l'aménagement des principaux parcours de déplacement actif, notamment dans l'axe nord-sud, de façon à soutenir leur vocation et à marquer la préséance accordée aux piétons et, dans certains cas, aux cyclistes. Parmi les parcours visés, on compte :
    - les rues du Parvis et Monseigneur-Plessis qui ont pour but, à une échelle plus locale, de relier les milieux de vie aux espaces verts présents en périphérie du quartier;
    - les rues Caron, Langelier et du Pont qui serviront à la fois de lien vers les grands espaces publics du quartier et vers les autres quartiers.
  - Sur ces axes, chercher à bonifier les trottoirs, à créer des parcours sans obstacle physique et à accroître le verdissement par différents moyens .
    - Ces rues continuant d'accueillir des déplacements véhiculaires et l'espace étant restreint, des choix devront être faits afin de répondre aux besoins associés à chaque mode.

- De concert avec le RTC dans le cadre de l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, repenser l'aménagement des rues Dorchester, de la Couronne et Charest de façon à les doter d'un caractère de prestige digne d'un centre-ville et optimiser le verdissement et la plantation d'arbres publics.
- Bonifier l'aménagement de la rue Saint-Vallier en faveur d'un confort accru des piétons dans la mesure où cet axe constitue un lien important vers le Vieux-Québec, Saint-Sauveur et la haute-ville par les escaliers de la falaise.
    - Marquer le seuil des escaliers qui assurent le lien entre le bas et le haut de la falaise.
- Lors de la réfection des rues locales, dans la mesure des contraintes d'espace, repenser l'aménagement de la rue en plaçant l'humain au cœur des priorités.
    - Par exemple, créer des espaces piétonniers bonifiés sans obstacle, inclure de petits espaces de plantation à même les trottoirs, etc.

4.4.3. Valoriser les espaces verts et publics existants et en créer de nouveaux

- Maintenir l'attrait des grands espaces publics comme le jardin de Saint-Roch, la place de l'Université du Québec ou le parc de la Rivière-Saint-Charles et les petits espaces de détente comme le parc John-Munn.
- Valoriser certains espaces publics dont l'aménagement gagne à être actualisé ou bonifié, entre autres :
    - Poursuivre les efforts en prévision du réaménagement global de la place Jacques-Cartier, dont la conception devra s'inspirer de l'expérience de l'espace éphémère actuel.
    - Planifier le réaménagement du parc Henriette-Belley et la mise à niveau des équipements en place.
    - Évaluer les aménagements de la place du parvis de l'église Saint-Roch en fonction de leur utilisation actuelle et envisager des ajustements au besoin.
    - Poursuivre les efforts pour la mise en valeur et l'entretien du coteau Sainte-Geneviève.
    - Favoriser un aménagement du pourtour de l'ancienne Église Notre-Dame de Jacques-Cartier (la Nef) qui assure une meilleure relation avec le domaine public en s'inspirant des initiatives citoyennes.
- Favoriser la création de nouveaux espaces publics de proximité, accessibles à distance de marche des milieux de vie, le long des principaux cheminements piétonniers nord-sud.
    - Dans le cadre du redéveloppement des îlots compris dans le quadrilatère Saint-Anselme – De Saint-Vallier – Dorchester – De Sainte-Hélène, aménager de nouveaux espaces publics près des intersections Caron / De Saint-Vallier Est et Dorchester / De Saint-Vallier Est.
        - Prévoir l'intégration de plantations et favoriser un traitement à caractère urbain qui se reflète dans le choix du mobilier urbain.
    - Créer un parc de voisinage à même le terrain vacant sis au sud-ouest de l'intersection du Pont / De la Salle. Évaluer la possibilité d'y inclure des équipements récréatifs pour les jeunes enfants et un lieu de détente répondant aux normes d'accessibilité universelle (ex : clientèle du Carrefour familial des personnes handicapées)

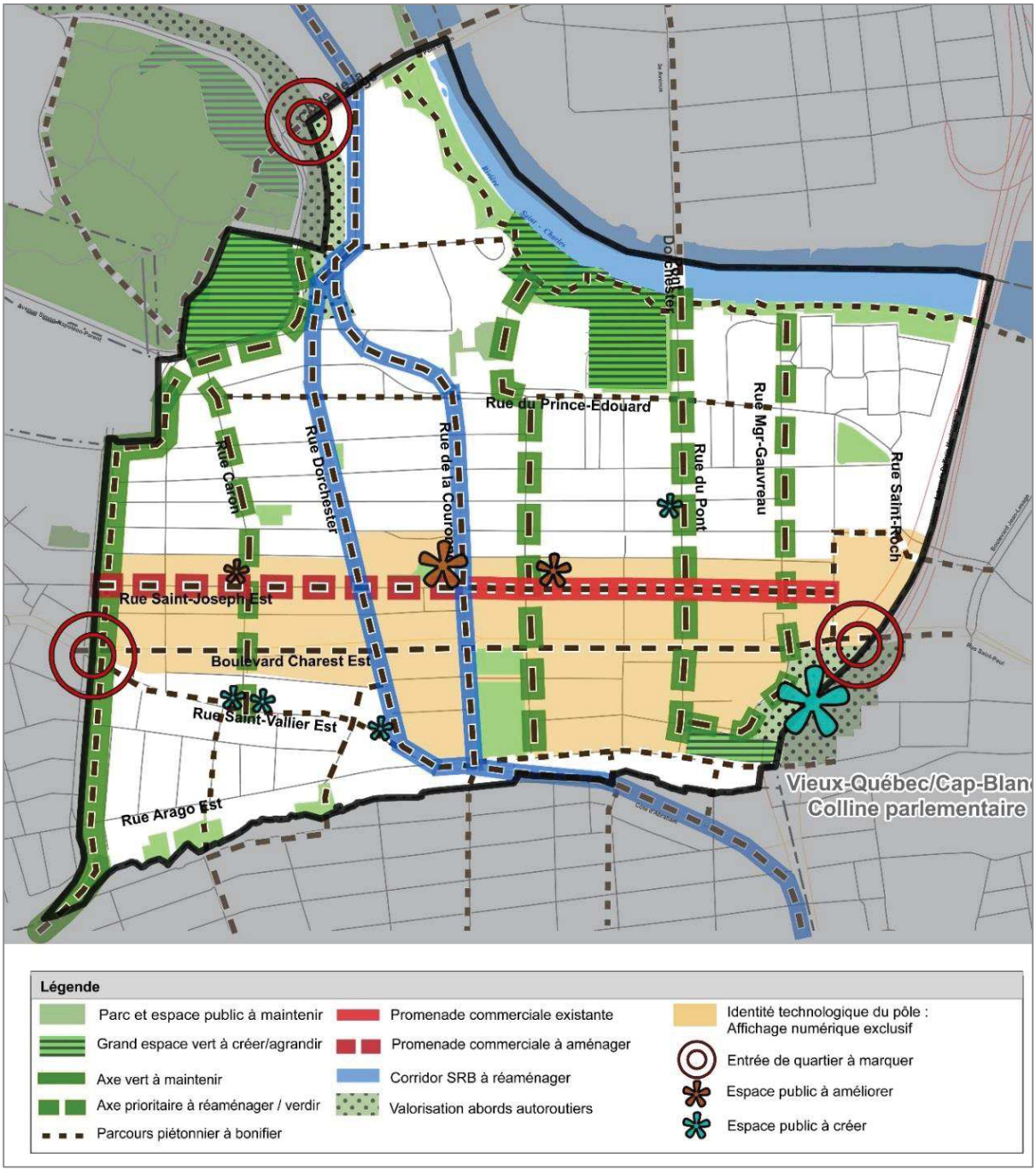
  - Saisir les occasions d'acquisition pour l'aménagement de petits parcs de voisinage répondants à différentes clientèles, incluant les enfants de 0 à 5 ans, notamment le long des principaux cheminements piétonniers et dans les milieux de vie.
  - Rechercher des sites propices à l'implantation de placotoirs ou placettes (par exemple, le long des artères commerciales, sur les terrains en attente de développement, etc.).
- Aménager un espace public polyvalent dans l'espace dégagé sous les échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency et face à l'îlot Fleurie, de façon à créer un trait d'union entre les quartiers, à permettre l'accueil de différents événements et à fournir à la population des espaces permettant les activités spontanées.
- Actualiser le plan directeur d'aménagement du parc Victoria de façon à accroître son apport à la qualité de vie des résidants du quartier Saint-Roch. Entre autres :
  - Accroître son accessibilité pour les résidants par des interventions qui permettront une meilleure connexion et une plus grande ouverture sur le quartier Saint-Roch ;
  - Mieux structurer ses différentes zones d'activités, repenser au besoin les cheminements de déplacement actifs qui le desservent, actualiser l'éclairage, le mobilier urbain et favoriser la sécurité des usagers ;
  - Confirmer la volonté d'agrandir le parc à même l'actuel site de la centrale de police, lorsque celle-ci sera relocalisée, et d'aménager un nouveau seuil dans la rue Simon-Napoléon-Parent depuis le quartier Saint-Roch. Inclure une aire propice aux activités spontanées.

- Améliorer l'aménagement des points d'accès au parc linéaire de la Rivière-Saint-Charles dans l'axe de la rue du Parvis et de la rue Monseigneur-Gauvreau et les rendre plus visibles.
- Aménager un seuil et point d'accès au parc de la Jeunesse et à la piscine de la marina Saint-Roch depuis l'intersection des rues du Pont et du Prince-Édouard, à même une portion du site du centre récréatif Saint-Roch, afin d'en améliorer la visibilité.
  - Favoriser l'intégration de services aux usagers de la piste cyclable de la rue du Pont.
  - Agrandir le parc de la Jeunesse à même le site du centre récréatif Saint-Roch, lorsque celui-ci aura atteint la fin de sa vie utile et qu'un nouveau centre communautaire aura été construit dans le quartier.
- Planifier le réaménagement de la piscine et de la marina Saint-Roch.
  - Procéder à la réfection des équipements existants et intégrer de nouveaux jeux d'eau.
  - Créer un seul accès vers le bassin et marquer son seuil.
  - Ajouter du mobilier urbain, des supports à vélos, de nouvelles zones végétalisées, etc. Procéder à la végétalisation et l'enrochement de la berge de façon à poursuivre la promenade en bordure de la rivière.
- Miser sur la création de nouveaux grands espaces publics ou l'agrandissement des grands parcs urbains (Parc Victoria, Parc de la Jeunsse/Rivière Saint-Charles, espace public des échangeurs Dufferin-Montmorency) pour répondre à des besoins spécifiques de la population en faveur d'une qualité de vie accrue. Par exemple :
  - Maximiser la plantation d'arbres pour contribuer à l'accroissement de la canopée du quartier ;
  - Intégrer des espaces propices aux activités spontanées ;

- Évaluer la possibilité de bonifier l'offre en équipements pour la pratique de sports et les activités libres (ex. : pétanque, jeux, patin, etc.) ;
- Favoriser l'accessibilité hivernale à ces différents espaces publics et développer une offre d'activités qui se pratiquent sur quatre saisons ;
- Évaluer l'opportunité, en fonction des besoins, d'offrir des espaces susceptibles de permettre l'agriculture urbaine.

4.4.4. Mettre en place une stratégie de verdissement en faveur d'une réduction des îlots de chaleur

- Soutenir la mise en œuvre du Plan de vision de l'arbre dans le quartier Saint-Roch. Conformément aux standards de canopée ciblés pour les centres-ville, viser une augmentation de 3 % de l'indice de canopée du quartier pour atteindre le seuil minimal de 15 %. Entre autres :
  - Profiter de chaque projet de réaménagement d'une artère pour augmenter la canopée du quartier. Dans l'emprise publique, favoriser la déminéralisation pour la plantation d'arbres.
  - Miser sur l'agrandissement ou l'aménagement de nouveaux parcs pour planter des arbres à grand déploiement.
- Considérer les principaux parcours de déplacement actifs identifiés dans l'axe nord-sud comme des axes préférentiels pour le verdissement du quartier et privilégier des solutions permettant un verdissement plus continu que sporadique. Par exemple :
  - Maintenir des arbres existants en front de rue sur les terrains privés, en particulier les grands îlots à redévelopper ;
  - Intégrer des plantations aux espaces publics susceptibles d'être créés à leurs abords ;
  - Si les conditions le permettent, envisager le retrait de places de stationnement ou d'un sens de circulation pour permettre la plantation de végétaux dans l'emprise de la rue ;
  - En l'absence d'espace pour la plantation d'arbres, opter pour d'autres méthodes de verdissement de l'emprise : bacs intégrés en acier corten, végétalisation verticale, etc.
- Inclure des aires vertes ou des plantations lors du développement des grands sites vacants.
  - Exiger qu'un pourcentage minimal de l'aire verte soit localisé en front de rue pour y permettre la plantation et favoriser une alternance d'avancées et de retraits.
- Explorer et favoriser toute approche permettant de minimiser les îlots de chaleur : toits blancs, toitures végétales, murs et insertions végétaux, etc.



Carte 11 : Plan des principales interventions sur le domaine public

5. Mise en œuvre de la vision d'aménagement

5.1. Affectations détaillées et dispositions normatives

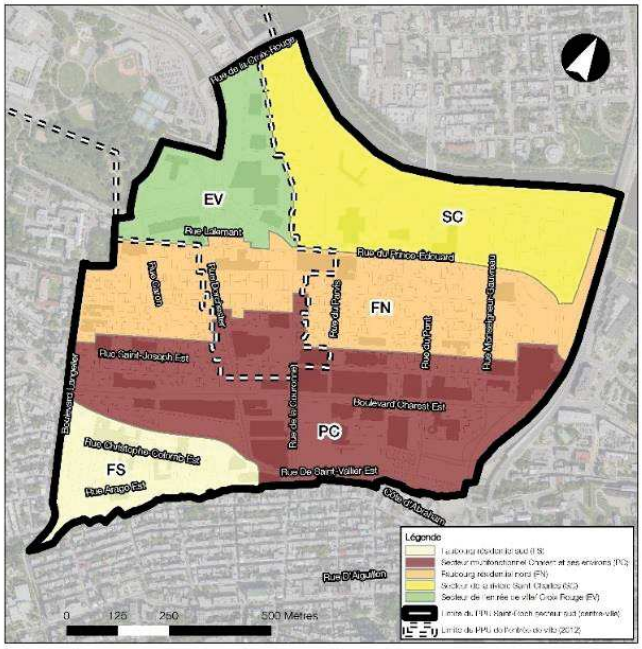
Afin de favoriser la mise en œuvre de la vision d'avenir proposée pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch, le Programme particulier d'urbanisme propose un cadre normatif permettant d'encadrer les usages exercés, le gabarit des constructions et l'aménagement des propriétés.

5.1.1. Les affectations détaillées du sol

Au Plan directeur d'aménagement et de développement, le territoire du PPU se trouve presque exclusivement compris à l'intérieur d'une aire d'affectation « centre-ville ». Bien que cette grande affectation laisse une importante marge de manœuvre dans la définition des usages et autres normes autorisés, un redécoupage plus fin est nécessaire pour soutenir la stratégie d'aménagement et de développement mise de l'avant par la Ville en matière de consolidation, de renforcement des activités en place, de densification, de mixité, de cohabitation et de diversification des fonctions.

Le plan des affectations détaillées illustré à la carte 13 découpe le territoire en aires d'affectations détaillées. Pour des fins de localisation, celles-ci sont regroupées en fonction des grands sous-secteurs définis en introduction, soit :

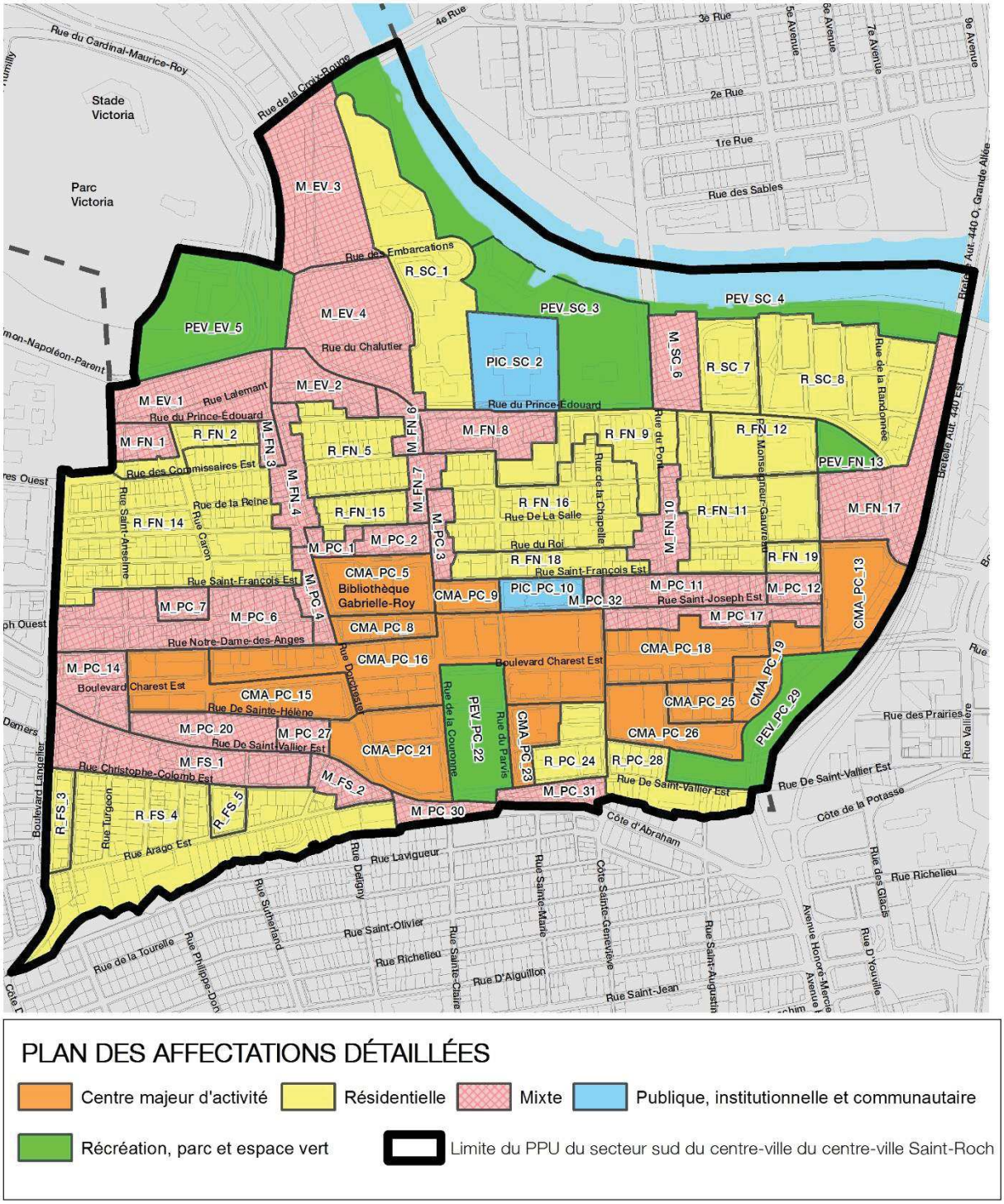
- Le faubourg résidentiel sud (FS)
- Le secteur multifonctionnel Charest et ses environs (PC)
- Les faubourgs résidentiels nord (FN)
- Le secteur de la rivière Saint-Charles (SC)
- Le secteur d'entrée de ville/Croix-Rouge (EV), qui inclut la portion du parc Victoria occupée par la centrale de police.



Carte 12 : Regroupement des aires d'affectations par sous secteurs

Cinq catégories d'affectation sont prévues au plan d'affectations détaillées du PPU. Chaque catégorie représente la dominante de l'aire d'affectation détaillée, c'est-à-dire la vocation principale de cette aire :

- L'aire d'affectation « centre majeur d'activités » (CMA) met en évidence les principaux pôles d'activité de la Ville. Elle confirme la volonté d'y soutenir une grande mixité des usages dans un environnement urbain de plus forte intensité. Une grande variété d'usages peut y être autorisée sans dominance particulière.



Carte 13 : Plan des affectations détaillées

- L'aire d'affectation « résidentielle » (R) vise à confirmer la vocation résidentielle prédominante des anciens faubourgs. Elle réaffirme la volonté de maintenir cette vocation et de la renforcer par l'insertion de nouveaux projets. L'habitation y est dominante, mais d'autres fonctions compatibles avec celle-ci peuvent aussi être autorisées.

- L'aire d'affectation « mixte » (M) confirme la diversité des fonctions souhaitées dans certains secteurs. Elle autorise une grande diversité d'usages qui doivent cependant être compatibles avec la fonction résidentielle souhaitée dans cette aire. L'intensité y est un peu moins importante que dans l'aire « centre majeur d'activités ».
- L'aire d'affectation « publique, institutionnelle et communautaire » (PIC) confirme la vocation publique dominante de certains sites et établissements, où l'on trouve principalement des établissements d'enseignement, des lieux culturels ou communautaires et autres.
- L'aire d'affectation « parc et espace vert » (PEV) confirme la vocation des parcs existants et projetés. Ceux-ci sont principalement réservés à la pratique des sports et des loisirs, à la détente et à la récréation.

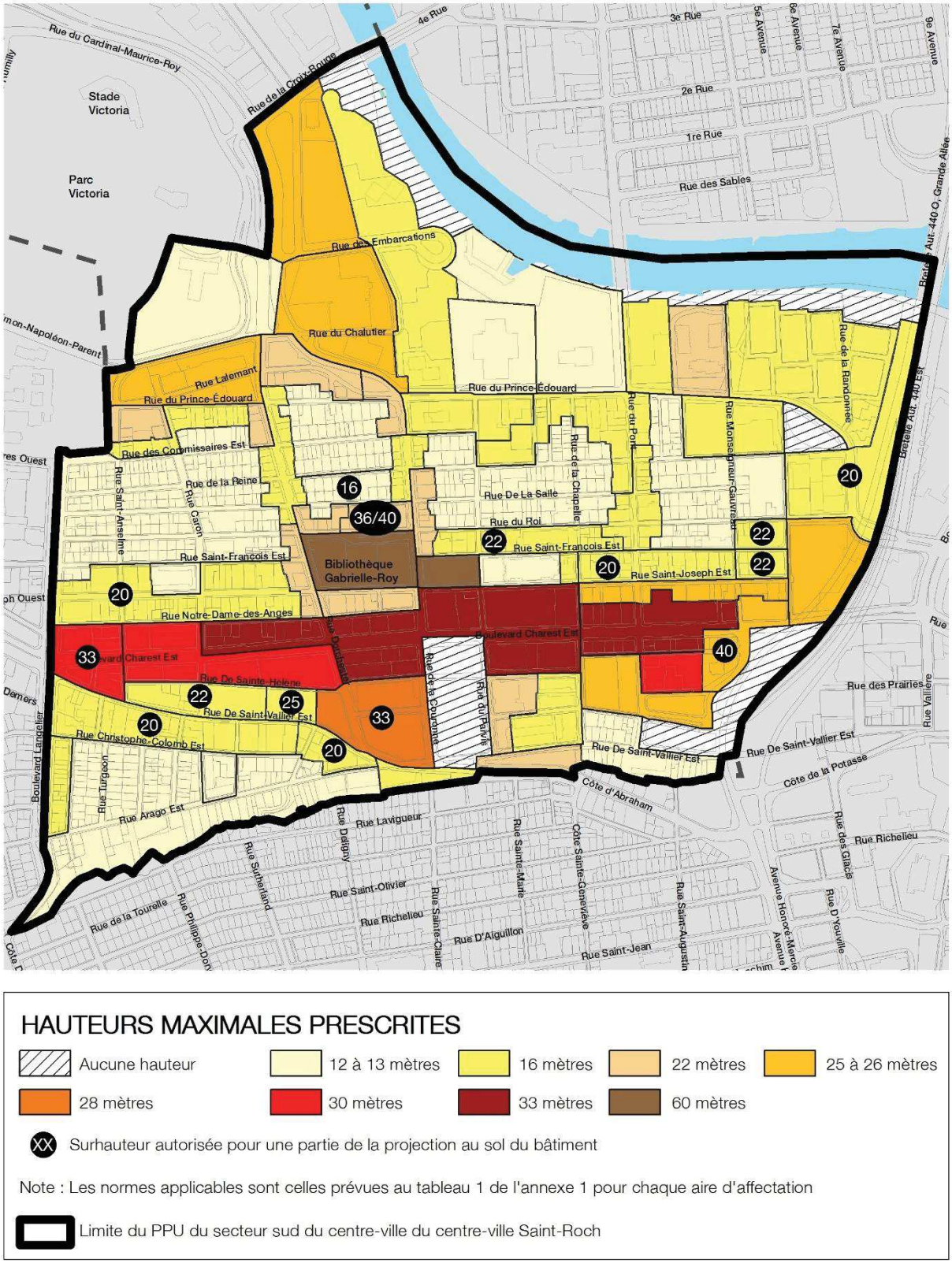
5.1.2. Les principaux ajustements normatifs

Des modifications réglementaires sont proposées pour supporter la vision, les orientations et stratégies d'aménagement et de développement énoncées dans les chapitres 3 et 4. En résumé :

- Afin de soutenir le renforcement de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest comme destinations commerciales principales et soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier :
  - La présence d'un RC commercial est rendue obligatoire dans ces secteurs, lorsqu'elle ne l'était pas déjà ;
  - La présence d'usages commerciaux au RC sur certains axes secondaires devient facultative, l'habitation y étant aussi permise.
- Les aires autorisant l'usage d'habitation avec services communautaires font l'objet d'une révision afin :
  - De tenir compte du milieu construit ou de la taille des lots qui dans certains cas ne permettent pas d'envisager l'ajout de telles habitations ;
  - De tenir compte du potentiel d'insertion de telles habitations.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire pour la localisation des grandes entreprises et des emplois et afin de soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier :
  - L'usage C1 Service administratif est retiré de certaines aires ;
  - L'usage C1 Service administratif se voit assujettir une superficie maximale de plancher par bâtiment de certaines aires.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire, l'établissement d'activités à rayonnement régional, dont l'hôtellerie, et de soutenir l'émergence d'un pôle mixte secondaire près de l'entrée nord du quartier, l'usage C10 Établissement hôtelier et C11 Résidence de tourisme sont retirés de certaines aires et ajoutée dans une autre.
- Afin de soutenir le dynamisme des artères commerciales, principales, secondaires et complémentaires, l'usage C20 Restaurant est retiré de certaines aires moins propices à cet usage, notamment à l'intérieur des faubourgs.

- Afin de soutenir le dynamisme de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest, qui constituent des destinations commerciales régionales et des lieux propices à l'accueil de commerces et lieux de divertissement, les conditions d'implantation d'un usage du groupe C21 Débit d'alcool sont assouplies. Ainsi, le long de la rue Saint-Joseph et du boulevard Charest, le contingentement par distance est remplacé par un contingentement en nombre d'établissements par sous-groupes d'aires, et la superficie maximale de plancher par établissement est rehaussée de 100 à 200 m2. De plus, on autorise désormais qu'un établissement puisse s'étendre au 1er étage au-dessus du rez-de-chaussée à la condition que l'accès se fasse exclusivement par le rez-de-chaussée.
- Afin de permettre le projet d'implantation d'une centrale de police sur le site de l'édifice F.X. Drolet, l'usage P8 Équipement de sécurité publique est ajouté dans l'aire correspondant à ce site. Il est maintenu dans les aires où l'usage est déjà permis.
- Afin de soutenir le renforcement du secteur multifonctionnel Charest comme zone prioritaire pour la localisation des grandes entreprises et emplois et d'optimiser la synergie entre les entreprises œuvrant dans ce domaine, l'usage I1 Industrie de Haute technologie est concentré au sein du territoire correspondant au secteur multifonctionnel Charest et retiré des autres aires. Cet ajustement reflète une réflexion réalisée au cours des dernières années sur la répartition des endroits autorisant l'usage I1, qui recommandait de réduire l'étendue des endroits où cet usage est autorisé sur le territoire.
- Afin de mieux refléter les orientations de la Ville en matière de mobilité durable, il est proposé de rationaliser les endroits où l'usage C30 Stationnement commercial est autorisé et, à certains endroits, de le rendre plutôt accessoire à un autre usage. Ce faisant, on s'assure de maintenir les normes relatives au nombre maximal de cases de stationnement permises pour certains usages et de limiter le nombre de cases pouvant être offertes en location.
- Afin de faciliter le redéveloppement des petits terrains vacants et minimiser l'impact des allées d'accès en façade sur l'encadrement de la rue, il est proposé d'exempter les nouvelles habitations de quatre logements et moins de l'obligation de fournir un nombre minimal de cases de stationnements dans les aires d'affectation correspondant aux anciens faubourgs.
- Afin de préserver le couvert végétal existant sur les propriétés privées, il est proposé :
  - D'ajuster le pourcentage d'aire verte de façon à refléter la réalité des terrains dans les faubourgs ;
  - À certains endroits, d'ajouter ou d'augmenter le pourcentage d'aire verte requis.

La carte 14 illustre les hauteurs proposées au sein du secteur sud du centre-ville Saint-Roch. La hauteur maximale autorisée des bâtiments s'exprime en mètres et les normes applicables sont celles établies au Tableau 1 de l'annexe 1 pour chaque aire d'affectation détaillée. Selon le type de bâtiment et l'usage qu'on y retrouve, le nombre d'étages pour une hauteur donnée peut varier en fonction de la hauteur de chaque étage.



Carte 14 : Plan des hauteurs proposées

5.1.3. Dispositions normatives

Les dispositions normatives applicables à chacune des aires identifiées à la carte 13 sont énoncées au tableau de l'Annexe 1. Les objets suivants sont visés par des règles prévues au PPU :

- usages autorisés, spécifiquement autorisés, spécifiquement exclus ou contingentés ;
- pourcentage minimal de grands logements ;
- logement protégé ;
- implantation d'un projet d'ensemble ;
- hauteurs minimales et maximales d'un bâtiment principal, surhauteurs autorisées ;
- normes d'implantation d'un bâtiment principal ;
- dispositions relatives au stationnement hors rue ;
- dispositions relatives aux aires vertes, à la localisation des aires vertes et à la plantation d'arbres dans ces aires ;
- de manière exceptionnelle, des directives relatives à l'affichage sont énoncées (normes particulières relatives à l'affichage numérique au sein du pôle Technoculturel Saint-Roch).

Ces dispositions normatives devront, par concordance, être intégrées au règlement sur l'urbanisme de l'arrondissement de La Cité–Limoilou. Toute autre norme relative aux objets visés par les règles prévues au PPU devra être retirée.

Malgré la concordance stricte découlant des règles précitées, une dérogation mineure accordée par un Conseil d'arrondissement conformément à la loi est réputée conforme aux objectifs du Plan directeur d'aménagement et de développement.

Par ailleurs, les objets suivants ne sont pas visés par des règles prévues au Programme particulier d'urbanisme et sont donc traités de façon indépendante par la réglementation d'urbanisme :

- usages associés (à l'exception d'un stationnement comme usage associé) ;
- densités, pourcentage d'occupation au sol ;
- superficie d'aire d'agrément ;
- type d'entreposage ;
- type d'affichage (sauf si mention contraire) ;
- gestion des droits acquis ;
- toute autre disposition qui n'est pas relative à un objet spécifiquement visé par le PPU.

5.2. Encadrement architectural des projets de développement par la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec

La Commission d'urbanisme et de conservation de Québec (CUCQ) est un organisme de la Ville de Québec créé en 1928 voué à l'embellissement urbain qui exerce les pouvoirs de la municipalité en regard du contrôle architectural, de la symétrie des constructions, de l'aménagement, du lotissement et de l'affichage dans les parties du territoire sur lesquelles elle a compétence. La CUCQ a déjà pleine compétence sur l'ensemble du centre-ville et plus particulièrement, sur le territoire du quartier Saint-Roch. Le PPU réaffirme l'importance des interventions de la CUCQ, pour

favoriser la réalisation d'une architecture et d'un design urbain de qualité, la mise en valeur du patrimoine bâti et la préservation des caractéristiques paysagères propres au quartier Saint-Roch.

Le *Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec*, R.V.Q. 1324 permet déjà, de façon générale, d'atteindre les objectifs spécifiques fixés par le PPU pour le quartier Saint-Roch. De fait, les critères édictés au règlement de la CUCQ sont conformes aux principes d'intervention du PPU. Les principaux critères que les projets devront respecter sont les suivants :

- Favoriser la densification des abords des principaux axes de circulation, en particulier de part et d'autre du boulevard Charest, des rues Dorchester et de la Couronne.
- Soutenir la consolidation des sites vacants sous-utilisés ou à requalifier, notamment le secteur au sud de la rue de la Croix-Rouge, le secteur du poste de la Reine, le secteur à l'ouest des échangeurs et le quadrilatère De Saint-Vallier Est - Saint-Anselme - Caron – Dorchester.
- Favoriser un traitement volumétrique qui s'intègre aux bâtiments existants, qui assure des transitions harmonieuses avec les bâtiments existants et qui tient compte de l'échelle des rues.
- Favoriser l'animation sur rue par un encadrement bâti optimal et une interaction entre les espaces intérieurs et extérieurs (transparence des façades, absence de murs aveugles, etc.).
- Mettre en valeur les éléments patrimoniaux du territoire, notamment le tissu bâti typique des anciens faubourgs.
- Assurer une architecture de grande qualité, intégrant les tendances contemporaines en architecture tout en favorisant la mise en valeur des caractéristiques du bâti ancien.
- Encourager le recours à des pratiques d'aménagement et de construction durables, notamment en matière de consommation énergétique et de réduction des îlots de chaleur.

Cependant, pour favoriser l'atteinte de certains objectifs et principes d'aménagement plus spécifiques, il serait opportun de bonifier le *Règlement sur la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec* R.V.Q. 1324. Ainsi, il est proposé de créer les critères généraux suivants :

Critères généraux
• Lorsqu'un stationnement intérieur est autorisé dans une aire, le long d'une des rues ci-identifiées, l'organisation interne du bâtiment doit tendre à minimiser le nombre de cases attenantes à un mur extérieur et à maximiser la présence d'espaces occupés par l'un des usages permis dans l'aire : o Les boulevards Charest et Langelier ; les rues du Prince-Édouard, Saint-Joseph Est, De Saint-Vallier Est, Caron, Dorchester, de la Couronne, du Parvis, du Pont et Monseigneur-Gauvreau ; o Une rue dont le côté opposé est bordé d'habitations.
• Un bâtiment projeté à proximité d'un secteur établi de plus faible densité doit présenter des caractéristiques d'implantation, de gabarit et de hauteur qui permettent de concilier la densification recherchée avec les caractéristiques du milieu existant. Le volume du bâtiment projeté doit être modulé et diminué du côté d'un tel milieu de manière à assurer un rapport volumétrique harmonieux et à minimiser ses impacts sur ce milieu. Les marges du bâtiment projeté sont aussi définies et, si nécessaire, augmentées de manière à minimiser ses impacts sur ce milieu. Plus l'écart de gabarit ou de hauteur du bâtiment projeté par rapport au milieu établi est important, plus il nécessite un recul important.

Critères généraux
• La volumétrie d'un bâtiment projeté le long d'une rue de faible largeur doit contribuer à développer un profil urbain cohérent et proportionnel à la largeur de cette rue. Elle doit participer à la consolidation du cadre bâti tout en conservant une échelle humaine en front de rue. La volumétrie du bâtiment projeté doit alors être modulée ou comporter des retraits dans ses parties intermédiaires et supérieures permettant de minimiser les effets de masse et de maintenir une ouverture zénithale suffisante.

À l'égard des secteurs prioritaires de développement ou de requalification identifiés à la carte 9 du PPU, des critères additionnels devraient être adoptés afin de favoriser des interventions qui s'inscrivent en adéquation avec les objectifs et critères d'intervention énoncés à la section 5.3 :

- Lorsque des hauteurs supplémentaires sont autorisées par la réglementation d'urbanisme sur une partie seulement de l'emprise au sol d'un bâtiment, préciser la répartition privilégiée, en indiquant à quels endroits les hauteurs les plus élevées peuvent être localisées.
- Favoriser une composition volumétrique des bâtiments qui minimise les impacts sur l'ensoleillement des espaces publics et des propriétés riveraines et qui tient compte de l'étroitesse de certaines rues.
- Préserver les perspectives visuelles d'intérêt lors des choix d'implantation des bâtiments ; accorder une attention particulière aux toitures visibles depuis la haute-ville et au maintien de perspectives visuelles d'intérêt sur le paysage naturel et construit.
- Maintenir des composantes du bâtiment à l'échelle humaine le long des rues.

Plus précisément, les critères suivants pourraient être intégrés au règlement R.V.Q. 1324 :

Aire	Critères spécifiques
M_EV_3	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire R_SC_1
M_EV_4	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire R_SC_1
R_FN_15	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue de la Reine
M_FN_17	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue Saint-Dominique
R_FN_18	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue du Roi
R_FN_19	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue du Roi
M_PC_6	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_11	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_12	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_PC_14	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur la rue De Saint-Vallier Est
CMA_PC_15	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire M_PC_6

Aire	Critères spécifiques
CMA_PC_16	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents, notamment par rapport au secteur de gabarit moindre compris dans l'aire M_PC_6
CMA_PC_19	• La localisation de la surhauteur tend à minimiser l'impact sur l'ensoleillement de la rue Saint-Joseph • Des aires de plantations doivent être intégrées le long de la rue Monseigneur Gauvreau
M_PC_20	• La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long des rues De Saint-Vallier Est, Caron, De Sainte-Hélène et Saint-Anselme • La portion du bâtiment en surhauteur est implantée perpendiculairement à la rue De Saint-Vallier Est • Lorsqu'un bâtiment présente une largeur de plus de 40 mètres, le volume supplémentaire en surhauteur doit être scindé en plusieurs parties pour préserver les vues et en limiter l'impact visuel • Un lien piétonnier à accès public doit être aménagé entre les rues De Saint-Vallier Est et De Sainte-Hélène, dans l'axe de la rue des Voltigeurs
CMA_PC_21	• La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long de la rue De Saint-Vallier Est
CMA_PC_25	• La volumétrie d'un bâtiment à construire est modulée afin d'éviter la création d'un effet de masse et d'assurer un certain dégagement des étages supérieurs en rive est de la rue du Pont • Des aires de plantations doivent être intégrées en façade, en rive est de la rue du Pont
CMA_PC_26	• La volumétrie d'un bâtiment à construire tend à éviter un effet de masse et à réduire l'écart de hauteur entre des bâtiments de gabarits différents. • La volumétrie d'un bâtiment à construire est modulée afin d'éviter la création d'un effet de masse et d'assurer un certain dégagement des étages supérieurs le long de la rue du Pont • Des aires de plantations doivent être intégrées en façade, le long de la rue du Pont
M_PC_27	• La surhauteur se localise en retrait de la limite de lot le long des rues De Saint-Vallier Est et De Sainte-Hélène • La portion du bâtiment en surhauteur est implantée perpendiculairement à la rue De Saint-Vallier Est • Lorsqu'un bâtiment présente une largeur de plus de 40 mètres, le volume supplémentaire en surhauteur doit être scindé en plusieurs parties pour préserver les vues et en limiter l'impact visuel • Un lien piétonnier à accès public doit être aménagé entre la rue De Sainte-Hélène et l'intersection des rues De Sainte-Hélène Est et Narcisse-Belleau
M_FS_1	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue
M_FS_2	• La surhauteur se localise en retrait d'une façade qui donne sur une rue

5.3. Secteurs prioritaires de développement ou de redéveloppement

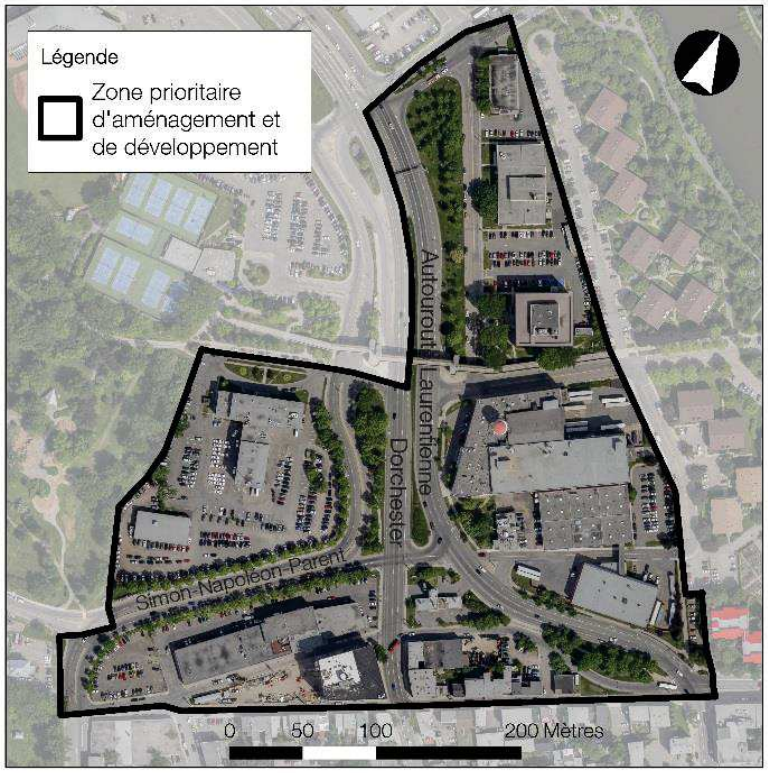
Le Programme particulier d'urbanisme du secteur sud du centre-ville Saint-Roch désigne quatre secteurs prioritaires à redévelopper et à requalifier tels qu'identifiés à la carte 9. La Ville de Québec souhaite un redéveloppement de ces secteurs, notamment avec l'objectif d'optimiser l'utilisation du sol dans le respect du milieu d'insertion et d'intégrer des aménagements qui profiteront à l'ensemble des résidents du quartier.

Ce redéveloppement devra se faire en respectant les critères d'intervention énoncés ci-après. Afin d'assurer le respect de ces critères, des dispositions normatives sont prévues en conséquence à la section 5.1 et le règlement de la CUCQ sera modifié afin d'en supporter la mise en œuvre, tel que mentionné à la section 5.2.

5.3.1. Secteur d'entrée de ville au sud de la rue de la Croix-Rouge (pôle d'échanges)

Les critères d'interventions applicables dans ce secteur sont les suivants :

- Soutenir le RTC dans son projet d'implantation d'un pôle d'échanges de transport en commun.
  - Intégrer ce pôle d'échanges à un nouvel immeuble mixte.
  - Porter une attention particulière au secteur résidentiel attenant afin de minimiser les impacts du futur pôle d'échanges sur ces milieux de vie.
- Profiter des interventions dans le secteur, notamment en matière de transport en commun, pour transformer et marquer cette entrée de ville.
  - Marquer l'entrée du quartier par des aménagements de grande qualité, reflétant notamment son identité créative et l'importance régionale du centre-ville. Accorder le même traitement aux rues Dorchester et de la Couronne :
    - Maximiser le verdissement, l'ajout de plantations en front de rue ;
    - Revoir le mobilier et l'éclairage urbains ;
    - Intégrer de nouvelles œuvres d'art public.



Carte 15 : Secteur d'entrée de ville

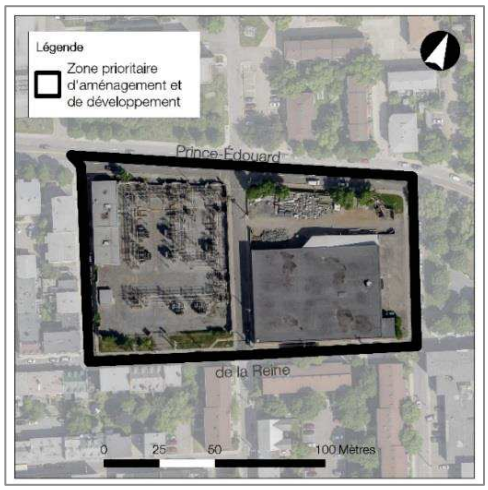
- Soutenir la transformation en boulevard urbain du tronçon sud de l'autoroute Laurentienne, au moins à partir de la rue de la Croix-Rouge :
  - Rendre plus conviviales et sécuritaires les conditions de déplacement à pied et à vélo vers le futur pôle d'échanges de transport en commun ;
  - Revoir la géométrie routière de façon à rétablir les liens vers les composantes d'intérêt du quartier et les quartiers voisins. Former un trait d'union entre Limoilou, la Pointe-aux-Lièvres et Saint-Roch.
  - Étudier différentes hypothèses permettant de maximiser les liens entre le parc Victoria et le secteur à l'est de l'axe Laurentienne incluant la rivière Saint-Charles, sans exclure la possibilité de reconstruire une passerelle bonifiée.

- Réaffirmer la volonté de la Ville de requalifier et densifier ce point d'entrée du centre-ville, incluant les anciens terrains fédéraux qui ont adresse sur la rue de la Pointe-aux-Lièvres.
  - Densifier les terrains vacants/sous-développés en relation avec les espaces publics attenants :
    - Prévoir un gabarit construit de 22 à 26 mètres (± 7-8 étages) ;
    - Moduler le volume construit de façon à maximiser l'encadrement bâti aux abords de l'axe Laurentienne tout en assurant une transition par rapport aux secteurs résidentiels attenants de plus faible densité ;
    - Doter l'entrée du centre-ville d'un caractère architectural distinctif ;
    - Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue, de façon à permettre le verdissement et la plantation d'arbres bordant le domaine public. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.
  - Attribuer une vocation mixte aux terrains compris entre les rues de la Croix-Rouge et du Prince-Édouard, compatible avec la présence d'un pôle d'échanges de transport en commun, sans toutefois nuire au pôle commercial principal. Par exemple :
    - Occuper le rez-de-chaussée par des commerces de vente au détail et de restauration de dépannage (petites superficies) ;
    - Permettre une variété d'usages aux étages : bureau, habitation ou hôtellerie
  - Favoriser une consolidation à dominante résidentielle de la frange au sud du parc Victoria.
- Agrandir le parc Victoria à même le site de la centrale de police.
  - Redonner front au parc Victoria sur le quartier Saint-Roch et y aménager un accès.
  - Maximiser le verdissement de cet espace et inclure des espaces dégagés propices à la détente et aux activités spontanées.
- Soutenir la création de liens forts entre le parc Victoria et les espaces publics voisins (parc linéaire de la rivière Saint-Charles, Marina Saint-Roch, Parc de la Jeunesse, Parc de la Pointe-aux-Lièvres), dans la perspective d'en faire un réseau intégré d'espaces verts;

5.3.2. Îlots sis de part et d'autre de l'intersection Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard

Les critères d'intervention applicables dans ce secteur sont les suivants :

- Lorsque ces terrains seront libérés, privilégier un redéveloppement à des fins résidentielles pour l'îlot du poste Hydro-Québec de la Reine et l'îlot du 280 rue Saint-Dominique ;
- Prévoir un gabarit maître de 16 mètres ou 5 étages, lequel est compatible avec l'échelle du faubourg, mais tient aussi compte de la localisation du site en front de la rue du Prince-Édouard ;
- Favoriser l'insertion de zones de plantations en front de rue, en priorité aux abords de la rue Monseigneur-Gauvreau et de la rue du Prince-Édouard, de façon à permettre le verdissement et la plantation d'arbres bordant le domaine public ;
    - Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.

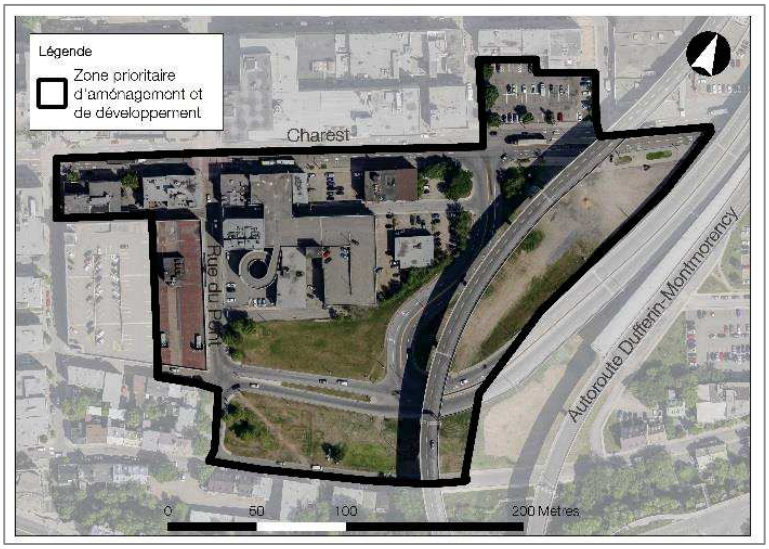


Carte 16 : Secteur Monseigneur-Gauvreau – du Prince-Édouard

5.3.3. Secteur des échangeurs de l'autoroute Dufferin-Montmorency et du carré Lépine :

Les critères de design applicables aux quatre propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Considérer le secteur compris entre la rue de la Chapelle, le boulevard Charest, l'autoroute Dufferin-Montmorency et la rue De Saint-Vallier Est comme partie intégrante du secteur multifonctionnel régional Charest.
    - Autoriser une grande mixité d'usages incluant des emplois divers, notamment ceux liés à l'industrie de la haute technologie ; les usages liés à la culture et la création (ateliers d'artistes, incubateurs d'entreprises, etc.) ; les commerces de divertissement incluant la restauration et les débits d'alcool ; les usages communautaires et services sociaux.



Carte 17 : secteur des échangeurs et du carré Lépine

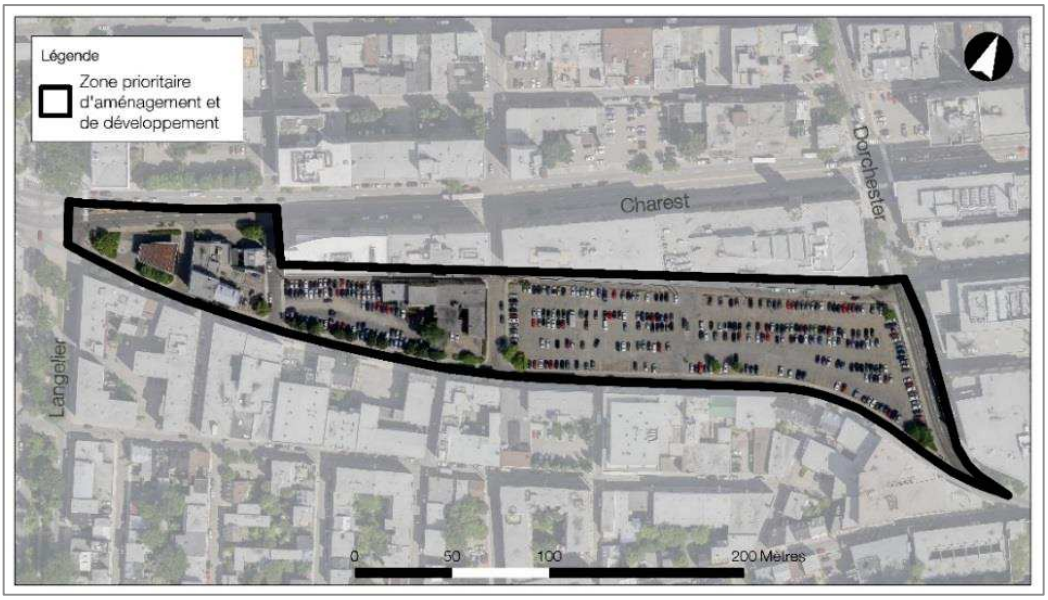
    - Privilégier le site de l'ancien cinéma Place Charest pour l'implantation du nouveau centre communautaire. Favoriser une mixité verticale des fonctions dans cet îlot, les étages supérieurs pouvant être occupés à des fins résidentielles ou administratives.

- Intégrer un espace événementiel pouvant accueillir des activités à fort potentiel d'attraction tout comme la détente et la récréation libre.
- Requalifier et densifier les espaces sous-utilisés ou vacants, en relation avec les nouveaux espaces publics projetés.
    - Favoriser la densification des terrains situés le long du boulevard Charest en autorisant une hauteur de 30 à 33 mètres et, près des échangeurs, une surhauteur pouvant atteindre 40 mètres.
    - Construire le terrain vacant compris entre la rue de Xi'an et la voie d'accès à l'autoroute Dufferin-Montmorency, de même que le site de l'ancien cinéma Place Charest.
        - Prévoir respectivement des gabarits de 26 mètres sur l'ancien site du cinéma Place Charest (environ 7 étages) et dans l'îlot compris entre la rue de X'ian et le prolongement de la rue Fleurie (carré Lépine).
    - Doter les nouveaux bâtiments d'un caractère architectural distinctif reflétant l'identité technoculturelle et créative du quartier, tout en assurant leur intégration et un dialogue adéquat avec le tissu bâti ancien.
    - Lors de la construction de nouveaux édifices, favoriser l'insertion de zones de plantation en front de rue. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour permettre d'insérer des aires de plantation.
- Maintenir libre de constructions l'îlot compris entre la rue De Saint-Vallier Est et le prolongement de la rue Fleurie. En faire un espace vert polyvalent pour le secteur, s'inscrivant dans le prolongement de l'espace événementiel prévu sous les échangeurs. Y inclure des aménagements paysagers, des plantations et des espaces dégagés.
- Consacrer l'espace sous les bretelles à l'aménagement d'un espace public polyvalent et appropriable. En faire un réel trait d'union entre le Vieux-Québec et Saint-Roch.
    - Proposer des espaces adaptés à la tenue d'activités et événements variés et de différentes envergures. À titre d'exemple, cet espace pourrait :
        - Servir de lieu d'exposition extérieur reflétant l'identité culturelle du quartier et permettant l'accès grand public à des créations artistiques grand format, des œuvres éphémères ;
        - Permettre la tenue de spectacles et de manifestations artistiques diverses ;
        - Accueillir des événements ponctuels (ex. : bouffe de rue, marché temporaire, etc.) ;
        - Former un point de rencontre pour les résidants du secteur. À cette fin, inclure des espaces dégagés propices à la détente et aux activités spontanées ;
    - Proposer un aménagement qui contribue à marquer l'entrée est du quartier Saint-Roch, à atténuer le caractère autoroutier du secteur, à refléter l'identité culturelle, créative et technologique du quartier et à soutenir les efforts de verdissement ;
    - Évaluer l'état des œuvres d'art qui subsistent dans le secteur et la possibilité de les maintenir.
- Mettre le secteur en relation avec les principaux axes piétons/cyclables du quartier et les quartiers riverains.
    - Renforcer les cheminements spontanés entre l'axe de la rue du Pont et l'escalier Lépine.

5.3.4. Îlots délimités par les rues Dorchester, De Saint-Vallier-Est, Saint-Anselme et De Sainte-Hélène (stationnements derrière l'édifice de la Fabrique et l'immeuble Fondaction) :

Les critères de design applicables aux quatre propriétés situées dans ce secteur sont les suivants :

- Favoriser le développement de ces terrains sous-utilisés en tenant compte de leur localisation stratégique et, sans exclure une mixité des fonctions, accorder la priorité à l'ajout de logements.
  - Entre la rue Dorchester et le prolongement de la rue Narcisse–Belleau, autoriser une variété d'usages dont : service administratif, industrie de haute technologie, habitation, hôtellerie ; prévoir divers usages commerciaux et publics au rez-de-chaussée.
  - De la rue Saint-Anselme à la rue Narcisse-Belleau, permettre une vocation résidentielle sur l'ensemble des planchers ainsi que des commerces, services et ateliers d'artistes au rez-de-chaussée ; ces derniers sont permis, mais non obligatoires.
- Prévoir une progression des hauteurs d'ouest en est et assurer une transition par rapport aux constructions attenantes aux rues plus étroites.
  - Entre le prolongement de la rue Narcisse–Belleau et la rue Dorchester, à l'instar de l'immeuble de l'INRS, fixer la hauteur maximale à 28 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol du bâtiment puisse atteindre 33 mètres. Localiser cette surhauteur en retrait des façades sur les rues De Sainte-Hélène et De Saint-Vallier Est.



Carte 18 : Secteur Dorchester / De Saint-Vallier-Est / Saint-Anselme

  - De la rue Narcisse-Belleau à la rue Saint-Anselme, prévoir un gabarit maître de 16 mètres et permettre que 50 % de la projection au sol des bâtiments puisse atteindre une hauteur maximale de 22 à 25 mètres.
    - La surhauteur est limitée à 22 mètres entre la rue Saint-Anselme et la limite ouest de l'édifice de la Fabrique pour assurer un rapport d'échelle adéquat avec les bâtiments et fonctions existantes.

  - Fractionner ce volume supplémentaire afin de préserver les vues et le localiser en retrait des façades des rues De Saint-Vallier Est, De Sainte-Hélène, Caron et Saint-Anselme.
  - Implanter les volumes en surhauteur perpendiculairement à la rue, de façon à préserver des vues d'intérêt depuis le sommet de la falaise vers le paysage en direction nord.
  - Exiger qu'au moins 10 % de l'aire verte requise soit située en front de rue, afin de permettre la plantation le long du domaine public. Par exemple, prévoir une alternance d'avancées et de retraits dans l'alignement de la façade pour localiser les aires de plantation.

- Inclure des espaces publics dont la superficie totale représente 10 % de la superficie totale des terrains à construire.
  - Privilégier une localisation à l'angle des rues Caron et De Saint-Vallier Est et, de façon complémentaire, à l'angle des rues De Saint-Vallier Est et Dorchester.
  - Privilégier un verdissement significatif dans les espaces publics projetés. Déterminer la nature des équipements à inclure dans ces derniers en concertation avec le milieu
  - Maintenir des liens piétonniers publics, notamment dans le prolongement de la rue Narcisse-Belleau et de la rue des Voltigeurs. Prévoir des servitudes de passage en ce sens.

5.4. Programmes particuliers de réaménagement et de mise en valeur

5.4.1. Les principaux parcours de déplacements actifs

Le PPU du secteur sud du centre-ville Saint-Roch identifie (carte 10) les principaux parcours de déplacements actifs qui traversent le quartier et forment un réseau qui se veut structurant, sans être homogène. La nature et la vocation de chaque parcours peuvent varier, mais ceux-ci ont pour point commun d'être des rues où la présence piétonnière, sans exclure d'autres modes, est plus marquée. Parmi les types de parcours ciblés, on compte les dominantes suivantes :

- Les axes du futur réseau structurant de transport en commun qui accueilleront inévitablement un grand nombre de piétons, soit les rues Dorchester et de la Couronne et le boulevard Charest ;
- Les corridors cyclopiétons existants/projetés, dont les rues du Pont et Caron, qui formeront des liens forts vers les quartiers voisins et les grands parcs urbains ;
- Les axes piétonniers internes, soit les rues du Parvis et Monseigneur-Gauvreau qui, à l'échelle locale, relient les milieux résidentiels aux espaces verts présents en périphérie du quartier ;
- La promenade commerciale, en l'occurrence la rue Saint-Joseph, qui demeure le point de convergence des promeneurs dans le quartier et dont l'aménagement doit être parachevé.

D'autres parcours piétonniers principaux — sans se distinguer aussi clairement par leur vocation — jouent aussi un rôle important en faveur des déplacements actifs dans le quartier.

Comme proposé dans la section 4.4 du PPU (carte 11), une attention supplémentaire doit être apportée à l'aménagement de ces parcours principaux de façon à soutenir leur vocation et à

marquer la préséance accordée aux piétons et, dans certains cas, aux cyclistes. Les véhicules sont toujours présents sur ces rues, mais leur aménagement doit être revu de façon à accorder aux autres modes la place qui leur revient. On doit aussi profiter de ce réaménagement pour accroître le couvert végétal du quartier. Il importe de rappeler que l'espace disponible demeure restreint, ce qui imposera de faire des choix si l'on veut bonifier l'aménagement de ces rues.

Objectifs

- Revoir la conception géométrique de ces rues de façon à accroître le confort et la sécurité des piétons et cyclistes. Miser sur une conception basée sur l'approche des rues conviviales.
  - Bonifier les trottoirs en cherchant à créer des parcours sans obstacle physique. Par exemple, évaluer la possibilité et la faisabilité d'enfouir les fils des services d'utilité publique.
  - Offrir des voies cyclables sécuritaires, bien signalées et entretenues.
  - Harmoniser les aménagements piétonniers et cyclables (design).
  - Optimiser la sécurité aux intersections.
- Doter ces axes d'une signature reflétant leur vocation particulière et leur importance.
  - Affirmer la priorité donnée aux déplacements actifs sur ces axes par un traitement adapté. Évaluer les possibilité d'aménager certains axes sous forme de rues partagées
  - Prolonger la signature de la rue Saint-Joseph conformément à son tronçon est de façon à :
    - soutenir sa vocation d'axe commercial principal ;
    - développer une réelle promenade assurant le confort piéton ;
    - permettre l'appropriation de la rue en été (terrasses).
- Accroître le verdissement aux abords de ces rues par différents moyens. Au besoin, considérer des solutions novatrices de verdissement (autres que la plantation d'arbres).

Pistes d'intervention

- Planifier le réaménagement des principaux parcours de déplacement actifs désignés au PPU en amont des projets de réfection des infrastructures.
  - Élaborer des concepts d'aménagement pour chacun d'eux.
  - Profiter de chaque projet de réfection des infrastructures pour bonifier l'aménagement de ces parcours principaux.
  - Sensibiliser les acteurs du milieu à la nécessité de transformer un certain nombre de cases de stationnement à des fins d'aménagement.

5.4.2. Les rues locales résidentielles

Les rues locales occupent le plus bas niveau dans la hiérarchie routière. Dans le quartier Saint-Roch, elles sont bordées de bâtiments typiques des anciens faubourgs et il s'agit essentiellement de rues résidentielles qui desservent des milieux de vie. Ces derniers sont généralement marqués par des carences en canopée et la présence d'îlots de chaleur. Les parcs de voisinage sont peu nombreux et, malgré les efforts de la Ville pour en créer de nouveaux, ceux-ci ne pourront pas régler tous les enjeux propres au tissu construit des faubourgs.

En résumé, les rues locales doivent être traitées comme un milieu de vie où l'humain a priorité, et non pas comme une simple voie de circulation. Dans cet esprit, il convient de profiter de chaque

projet de réfection pour doter ces rues d'un aménagement de meilleure qualité. L'emprise étant généralement étroite, il faudra faire des choix et travailler en concertation avec les propriétaires riverains pour convenir de la nature des interventions qu'ils souhaitent et des compromis qu'ils sont prêts à faire pour y arriver, notamment en ce qui à trait au stationnement sur rue.

Objectifs poursuivis

- Considérer des alternatives novatrices dans la conception géométrique des rues locales, en faveur d'une sécurité accrue des piétons et d'une appropriation par les riverains.
- Bonifier les trottoirs en cherchant à créer des parcours sans obstacle physique.
- Intégrer le plus possible des espaces de verdissement à l'intérieur de l'emprise.
- Supporter les initiatives des propriétaires privés en matière de verdissement, en apportant les adaptations nécessaires au cadre réglementaire et aux pratiques de la Ville.

Piste d'intervention

- Lors de projet de réfection des infrastructures, évaluer au préalable le potentiel d'amélioration des aménagements actuels.
- Sensibiliser les propriétaires riverains à la nécessité de transformer un certain nombre de cases de stationnement à des fins d'aménagement.

5.4.3. Le programme de verdissement

Le quartier Saint-Roch se démarque de façon peu favorable par le deuxième plus bas taux de canopée parmi l'ensemble des quartiers de la ville de Québec. Avec un indice de 12 %, sa canopée est en deçà de la cible généralement recherchée pour les milieux urbains centraux, soit 15 %.

Objectifs poursuivis

L'accroissement de l'indice de canopée du quartier est souhaitable pour diverses raisons :

- Diminuer l'importance des îlots de chaleur présents dans le quartier en faveur d'une qualité de vie accrue ;
- Améliorer le confort des usagers de l'espace urbain par l'ombre offerte ;
- Valoriser et embellir le quartier par l'apport du couvert végétal.

Pistes d'intervention

- Mettre en œuvre les actions poursuivies dans le Plan de vision de l'arbre 2015-2025 de la Ville de Québec :
  - Favoriser un entretien préventif afin de prolonger la durée de vie des arbres ;
  - Diversifier les essences afin de créer une canopée plus résiliente ;
  - Augmenter la plantation pour compenser les pertes d'arbres entraînées par la densification ;
  - Augmenter la plantation d'arbres publics pour contrer le vieillissement de la canopée ;
  - Favoriser les arbres à grand déploiement ;

- Diversifier l'âge des arbres et choisir des essences qui ont une plus grande longévité.

- Viser une augmentation de 3 % de la canopée du quartier Saint-Roch de façon à atteindre un indice minimal de 15 % pour l'ensemble du quartier.
  - À cette fin, mettre en œuvre — en priorité — les projets de verdissements majeurs ciblés dans la section 4.4 du PPU et dont l'évaluation préliminaire permet d'anticiper un gain d'environ 3,5 % de la canopée :

SITE	ARBRES		GAIN POTENTIEL DE CANOPÉE
	Déploiement	Nombre	
Centrale de police	Moyen	208	1 %
Centre récréatif Saint-Roch	Moyen	51	0,3 %
Secteur des échangeurs	Moyen	173	0,9 %
Rue Simon-Napoléon-Parent	Grand	70	0,8 %
Espaces publics du secteur Caron - St-Vallier	Grand	14	0,2 %
Axes nord-sud • du Parvis • Monseigneur-Gauvreau	Grand	 12 13	0,3 %
	TOTAL		3,5 %

5.4.4. L'affichage numérique

À maintes reprises, la Ville de Québec a manifesté la volonté d'affirmer l'identité technoculturelle du quartier Saint-Roch, en permettant que sa créativité dans le domaine des nouvelles technologies s'exprime dans l'espace urbain. Pour y arriver, les acteurs du milieu ont manifesté le désir d'afficher la présence et le dynamisme de l'écosystème Art numérique et divertissement interactif (ANDI) et des entreprises des technologies de l'information en développant un type d'affichage propre au quartier Saint-Roch.

À cette fin, le PPU propose la création d'un nouveau type d'affichage — soit « *affichage numérique de type pôle technoculturel* » — qui sera autorisé uniquement au sein du pôle multifonctionnel Charest et ses environs, incluant la rue Saint-Joseph. En plus d'être encadrées par la Commission d'urbanisme qui a compétence sur le territoire visé, les interventions seront bien balisées par des normes spécifiques :

- l'enseigne n'est pas utilisée comme enseigne publicitaire ;
- l'enseigne est installée à plat sur le bâtiment et fait saillie d'au plus 0,25 m d'un mur ;
- l'enseigne n'excède pas la hauteur du mur sur lequel elle est localisée ;
- une seule enseigne numérique est autorisée par façade d'un bâtiment ;
- la superficie maximale de l'enseigne est de 20 m^2.

5.5. Programme d'acquisition d'immeubles

La Ville de Québec envisage la possibilité de procéder à l'acquisition d'immeubles en tout ou en partie, de gré à gré ou par expropriation, , en vue de leur aliénation ou de leur location à des fins prévues dans le Programme particulier d'urbanisme, notamment pour les cas suivants :

- l'implantation d'un nouveau mode structurant de transport en commun, de stations et du pôle d'échanges ;
- les bâtiments désaffectés ;
- les zones prioritaires de requalification/redéveloppement ;
- l'aménagement d'espaces publics/parcs de proximité.

6. Conclusion

Le PPU contient un cadre normatif détaillé soutenant la vision d'avenir et les orientations poursuivies par la Ville pour le secteur sud du quartier Saint-Roch : ce contenu dicte la nature des modifications qui devront être apportées au *Règlement de l'Arrondissement de La Cité-Limoilou sur l'urbanisme* dès l'entrée en vigueur du PPU. Il requiert certains ajustements au règlement de la Commission d'urbanisme et de conservation de Québec, laquelle a déjà juridiction sur cette partie du territoire. Outre les spécifications qu'il fournit quant aux usages autorisés et au cadre bâti, le PPU porte une attention particulière à la mobilité des personnes et l'aménagement du domaine public. Ainsi, il propose des mesures et des interventions qui, à court, moyen ou long terme, contribueront à bonifier la qualité des espaces publics et à valoriser le quartier, en lui attribuant une image qui reflète à la fois son statut de centre-ville et son identité créative et novatrice.

La Ville de Québec est d'avis que l'encadrement offert par ce Programme particulier d'urbanisme et les modifications qui seront apportées à la réglementation municipale permettront la réalisation d'un développement cohérent favorisant une consolidation globale du quartier Saint-Roch dans le respect de ses particularités, sa valorisation, l'accroissement du nombre de personnes qui y résident et l'amélioration de la qualité de vie des gens qui le fréquentent. Tout nouveau projet déposé auprès des instances municipales dans ce secteur sera évalué en fonction des orientations et des principes d'interventions véhiculés par le Programme particulier d'urbanisme en ce qui a trait aux gabarits, aux usages, à l'aménagement, à l'architecture et au paysage.

Les initiatives municipales sont essentielles à la mise en œuvre de la vision d'avenir de la Ville de Québec pour le secteur sud du centre-ville Saint-Roch. Cependant, la contribution du secteur privé est incontournable à l'atteinte des objectifs ciblés en matière de consolidation, de mise en valeur et d'embellissement. C'est pourquoi la Ville invite les propriétaires, les promoteurs ou les professionnels de l'aménagement à soutenir ses efforts en visant la réalisation d'interventions exemplaires et de grande qualité lorsqu'ils conçoivent un projet d'insertion, d'agrandissement, de développement ou de requalification, incluant l'aménagement global de la propriété visée.

Annexe 1 — Dispositions normatives applicables aux aires d'affectation détaillée

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
Entrée de Ville de Québec (EV)						
M_EV_1	Mixte	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 R, 1+ C21 R, 200 m²/bâtiment et établissement P1 P3 R, 2 5000 m²/établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — distance de 50 m entre deux établissements Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_EV_2	Mixte	H1 H2 C1 R, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 2 C3 R, 2 C31 P1 R, 2 P3 R, 2 5000 m²/établissement R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 3 : Contingentement C31 — 1 établissement - aire M_EV_2 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 15 : Stationnement souterrain - 90 %
M_EV_3	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 C2 R, 2 100 m²/établissement C3 R, 2 C20 R, 1+ 200 m²/établissement R1	Usage spécifiquement autorisé : – Terminus d'autobus relatif à un service de transport visé par la *Loi sur les sociétés de transport en commun* Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 10 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 15 : Stationnement souterrain - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_EV_4	Mixte	H1 H2 C1 C2 R, 2, 100 m²/établissement C3 R, 2 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive comptabilisée dans l'aire verte exigée - 40 %	Hauteur maximale : 25 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 90 %
PEV_EV_5	Récréation, parc et espace vert	C3 P8 R1 R2 R3			Hauteur maximale : 13 m	
Rivière Saint-Charles (SC)						
R_SC_1	Résidentiel	H1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Un CPE ou une garderie Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m2	Aire verte : 25 % Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 16 m	
PIC_SC_2	Public, institutionnel et communautaire	C3 P1 P3 R1	Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 13 m	
PEV_SC_3	Récréation, parc et espace vert	C3 P1 P3 R1 R2	Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 25 %	Hauteur maximale : 13 m	

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
PEV_SC_4	Récréation, parc et espace vert	R1			Hauteur maximale : S.O.	
M_SC_6	Mixte	C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1, 100 m²/ établissement P1 P3 5000m²/établissement P5 I2 R, 1 P8 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 10 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
R_SC_7	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Note 10 : Projet d'ensemble Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 22 m	
R_SC_8	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Note 10 : Projet d'ensemble Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 16 m	
Faubourg Nord (FN)						
M_FN_1	Mixte	H1 C2 R R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 15 : Stationnement souterrain - 90 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_2	Résidentiel	H1, maximum 12 logements R1	Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_FN_3	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m²/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 R, 1 P1 P3 1000 m²/établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_FN_4	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2, 3000 m²/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C21 R 100 m²/bâtiment P1 P3 1000m²/établissement P5 P6 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 1 établissement dans l'aire M_FN_4	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_5	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_FN_6	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1 C21 R, 100 m²/bâtiment P1 P3 1000 m²/établissement P5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — 1 établissement dans l'aire M_FN_6 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FN_7	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1, 2 3000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1 C21 R 100 m²/bâtiment P1 P3 1000m²/établissement P5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_FN_8	Mixte	H1 H2 C1 R, 1, 2 P3 R, 2 5000m²/établissement R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé Note 5 : Stationnement associé – usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
R_FN_9	Mixte	H1 H2 P3 125m²/établissement R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FN_10	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 1 200m2/bâtiment C2 R, 1 200m2/établissement C3 R, 1 300m2/établissement P1 R, 1 300m2/établissement P3 300m2/bâtiment P5 300m2/bâtiment R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_11	Résidentiel	H1 Logement • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_12	Résidentiel	H1 H2 R1	Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation aire verte en façade - 20 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
PEV_FN_13	Récréation, parc et espace vert	R1			Hauteur maximale : S.O.	
R_FN_14	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements R1	Note 1 : Grands logements – 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_15	Résidentiel	H1 R1	Note 1 : Grands logements : – 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 6 : Stationnement associé à un usage résidentiel	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m Note 8 : Surhauteur à 16 m — 60 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_16	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements R1	Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FN_17	Mixte	H1 H2 H3 C1 R, 2 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C21 R C30 P1 P2 P3 P4 P5 P6 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
R_FN_18	Résidentiel	H1 H2 R1	Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 70 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur : 100% Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FN_19	Résidentiel	H1 H2 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Une garderie ou un centre de la petite enfence Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m² Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 10 % Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 10 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m – 70 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 Stationnement intérieur - 100 %
Pôle boulevard Charest (PC)						
M_PC_1	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ C1 R, 2, 3, 4, 5 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ P1 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_2	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 R, 2, 3, 4, 5 C2 R, 2 C3 R, 2 C10 R, 2, 3, 4, 5, 6 C11 R, 2, 3, 4, 5, 6 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 R, 2, 3, 4, 5 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m Note 8 : Surhauteur à : – 36 m - 15 % de la projection au sol du bâtiment – 40 m - 15 % de la projection au sol du bâtiment	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_3	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 300 m²/bâtiment C2 R, 1+ C3 R, 1+ C4 R 100 m²/bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ 100²/établissement P1 P3 1 000 m²/établissement P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — 2 établissements à l'intérieur de l'aire M_PC_3	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_4	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 300 m2/bâtiment C2 R, 1+ C3 R, 1+ C4 R 100 m2/bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ 200 m²/établissement P1 P3 5 000 m²/établissement P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_6 et M_PC_4	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_5	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ C1 2, 3, 4 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 R, 2, 3, 4, 5 C11 R, 2, 3, 4, 5 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P5 I1 2, 3, 4 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 60 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_6	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+, 200 m²/ établissement C30 P1 P3 P5 I1 R, 1, 2 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_6 et M_PC_4		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_PC_7	Mixte	C3 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 12 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
CMA_PC_8	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 C4 R 100 m²/bâtiment C10 C11 C12 C20 C21 R, 1+ P1 P3 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
CMA_PC_9	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ C1 2, 3, 4 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C20 C21 C30 P1 P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste – Terminus d'autobus Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 60 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
PIC_PC_10	Public, institutionnel et communautaire	C1 S C2 S C3 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement I2 S R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 12 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
M_PC_11	Mixte	H1 2,2+ H2 C1 2, 2+ C2 R, 1 C3 R, 1 C4 R, 1 100 m²/bâtiment C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_12	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 2, 2+ C2 R, 1 C3 R, 1 C4 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+, 500 m²/établissement C30 P1 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_13	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_14	Mixte	H1 2,2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 C2 R, 2 C3 R, 2 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements	Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 30 m Note 8 : Surhauteur à 33 m - 60 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_15	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé</u> : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 — deux établissements dans l'aire CMA_PC_15		Hauteur maximale : 30 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
CMA_PC_16	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2,2+ H3 2,2+ C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 S, R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 6 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_5, CMA_PC_8, CMA_PC_9 et CMA_PC_16		Hauteur maximale : 33 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_17	Mixte	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 S, R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P5 I1 R, 1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Établissement où l'on fabrique de la nourriture pour fins de commercialisation ou un traiteur est autorisé au sous-sol Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 25 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
CMA_PC_18	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 S, R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Un établissement où l'on fabrique de la nourriture pour fins de commercialisation ou un traiteur est autorisé au sous-sol Note 4 : Contingentement C21 — 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18, CMA_PC_19 et CMA_PC_25		Hauteur maximale : 33 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_19	Centre majeur d'activités	H1 2, 2+ H2 2, 2+ H3 2, 2+ C1 C2 R, 1 C3 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18,CMA_PC_19 et CMA_PC_25	Aire verte: 5 %	Hauteur maximale : 25 m Note 8 : Surhauteur à 40 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_20	Mixte	H1 H2 C1 R, 1 3 000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1 C30 P1 R, 1 P3 R, 1 500 m²/établissement I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 15 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 5 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 22 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_27	Mixte	H1 H2 C1 R, 1 3 000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C20 R, 1 C30 P1 R, 1 P3 R, 1 500 m²/établissement I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 10 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 25 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_21	Centre majeur d'activités	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C21 R C30 P1 P3 5 000 m²/établissement P4 P5 I1 I2 R, 1 R1 R2	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé Note 4 : Contingentement C21 – distance de 25 m entre deux établissements		Hauteur maximale : 28 m Note 8 : Surhauteur à 33 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
PEV_PC_22	Récréation, parc et espace vert	C30 R1			Hauteur maximale : S.O.	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 15 : Stationnement souterrain - 100 %
CMA_PC_23	Centre majeur d'activités	H1 H2 C1 C3 R, 1 C10 C11 C12 C20 R, 1 C30 P1 P3 P4 I1 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste		Hauteur maximale : 22 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
R_PC_24	Résidentiel	H1 H2 H3 C3 C30 P1 P3 P4 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 20 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
CMA_PC_25	Mixte	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1, 2 C3 C10 C11 C12 C20 R, 1 C30 P1 P3 P4 P5 I1 R, 1, 2 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 4 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires CMA_PC_18,CMA_PC_19 et CMA_PC_25	Aire verte: 5 % Note 10 : Projet d'ensemble	Hauteur maximale : 30 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
CMA_PC_26	Centre majeur d'activités	H1 H2 H3 C1 C2 R, 1, 2 C3 C10 C11 C12 C20 R, 1+ C30 P1 P3 P4 P5 P6 I1 I2 R, 1+ R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste	Aire verte : 5 % Note 10 : Projet d'ensemble Note 11 : Localisation de l'aire verte en cour avant - 15 % Note 12 : Plantation en pleine terre Note 13 : Toiture verte intensive calculée dans l'aire verte - 40 %	Hauteur maximale : 26 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 17 : Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
R_PC_28	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements C1 R, 2, 3 500 m2/bâtiment R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 25 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
PEV_PC_29	Parc et espace vert	R1 R2			Hauteur maximale : S.O.	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
M_PC_30	Mixte	H1 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1+ C21 R, 100 m²/bâtiment et établissement C30 P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste – Funiculaire ou ascenseur urbain Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30		Hauteur maximale : 16 m Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %
M_PC_31	Mixte	H1 H2 C1 R, 1, 2 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1+ C21 R 100m²/établissement P1 P3 I1 R, 1, 2 I2 R, 1 R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste		Hauteur maximale : 22 m Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel Note 14 : Stationnement intérieur - 100 %

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
M_PC_32	Mixte	H1 H2 C1 C2 R, 1+ C3 C20 R, 1+ C21 R, 1+ P1 P2 P3 5 000 m²/établissement P5 I1 I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 4 : Contingentement C21 – 5 établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_PC_11, M_PC_12, CMA_PC_13, M_PC_17 et M_PC_32		Hauteur maximale : 16 m	Note 7 : Affichage numérique — pôle technoculturel
Faubourg Sud (FS)						
M_FS_1	Mixte	H1 H2 C1 R, 1 3 000 m2/bâtiment C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1 C21 R, 100 m²/bâtiment et établissement P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30 Note 5 : Stationnement associé — usage non résidentiel	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
M_FS_2	Mixte	H1 C1 R, 1 C2 R, 1 C3 R, 1 C10 40 unités/bâtiment et établissement C11 C12 C20 R, 1 C21 R, 100 m²/bâtiment et établissement P1 P3 5 000 m²/établissement I2 R, 1 R1	<u>Usage spécifiquement autorisé :</u> – Atelier d'artiste Note 2 : Logement protégé R+ Note 4 : Contingentement C21 – distance de 50 m entre deux établissements à l'intérieur du groupe formé des aires M_FS_1, M_FS_2 et M_PC_30	Aire verte : 5 %	Hauteur maximale : 16 m Note 8 : Surhauteur à 20 m - 50 % de la projection au sol du bâtiment Note 9 : Calcul de la hauteur sur terrain en pente ** Des critères de localisation de la surhauteur s'appliquent*	Note 14 : Stationnement intérieur - 100 % Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Tableau 1 : Dispositions normatives du plan des affectations détaillées du sol par aire d'affectation						
Aire d'affectation	**Catégorie d'affectation**	**Groupes d'usages prescrits ; Localisation verticale et superficie maximale des usages**	**Usages spécifiquement autorisés et autres dispositions relatives à l'usage**	**Normes d'implantation ou d'aménagement**	**Hauteur maximale en mètres (carte 14)** **Disposition particulière relative à la hauteur**	**Normes particulières**
R_FS_3	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 40 % de 2 chambres ou 85 m² ; 10 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 16 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FS_4	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 8 logements • Jumelé : 1 à 8 logements • En rangée : 1 à 8 logements R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m² Note 2 : Logement protégé	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements
R_FS_5	Résidentiel	H1 • Isolé : 1 à 40 logements • Jumelé : 1 à 40 logements • En rangée : 1 à 40 logements R1	Usage spécifiquement autorisé : – Atelier d'artiste Note 1 : Grands logements — 75 % de 2 chambres ou 85 m² ; 20 % de 3 chambres ou 105 m²	Aire verte : 15 %	Hauteur maximale : 13 m	Note 16 : Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements

Légende des abréviations du tableau 1

Typologie des groupes d'usages :

H1 :	Logement	P1 :	Équipement culturel et patrimonial
H2 :	Habitation avec services communautaires	P2 :	Équipement religieux
H3 :	Maison de pension	P3 :	Établissement d'éducation et de formation
C1 :	Services administratifs	P4 :	Établissement d'éducation postsecondaire
C2 :	Vente au détail et services	P5 :	Établissement de santé sans hébergement
C3 :	Lieu de rassemblement	P6 :	Établissement de santé avec hébergement
C4 :	Salle de jeux mécaniques ou électroniques	P7 :	Établissement majeur de santé
C10 :	Établissement hôtelier	P8 :	Équipement de sécurité publique
C11 :	Résidence de tourisme	R1 :	Parc
C20 :	Restaurant	R2 :	Équipement extérieur de proximité
C21 :	Débit d'alcool	R3 :	Équipement récréatif extérieur régional
C31 :	Poste d'essence		

Localisation des usages :

S : l'usage est autorisé au sous-sol

R : l'usage est autorisé : 1) au rez-de-chaussée ; 2) à un étage qui est adjacent à un passage piétonnier ; 3) au sous-sol pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès au sous-sol se fasse de l'intérieur

1+ : l'usage est autorisé à l'étage situé immédiatement au-dessus du rez-de-chaussée pourvu qu'il s'agisse d'un agrandissement d'un usage exercé au rez-de-chaussée et que l'accès à cet étage se fasse uniquement à partir de l'intérieur de l'établissement

2 : l'usage est autorisé au 2^{e} étage

2+ : l'usage est autorisé aux étages situés au-dessus du 2^{e} étage

Dispositions particulières relatives à l'usage

Note 1 : « Grands logements » :

Le pourcentage minimal de grands logements à fournir est de (inscrire ici le pourcentage) % de logements de 2 chambres ou 85 m^2 et de (inscrire ici le pourcentage) % de logements de 3 chambres ou 105 m^2

Note 2 : « Logement protégé »

Le changement d'un usage autorisé de la classe habitation à un usage d'une classe autre que la classe habitation est prohibé

Note 3 : « Contingentement C31 »

Un usage de groupe C31 est contingenté à un maximum de (écrire ici le nombre) d'établissements

Note 4 : « Contingentement C21 »

Un usage de groupe C21 est contingenté par une distance entre deux établissements ou à un nombre maximal d'établissements par aire ou groupe d'aires

Note 5 : « Stationnement associé — usage non résidentiel » :

Une aire de stationnement est associée à un usage autre qu'un usage de la classe habitation

Note 6 : « Stationnement associé — usage résidentiel » :

Une aire de stationnement est associée à un usage de la classe habitation

<u>Autres dispositions</u>

Note 7 : « Affichage numérique — pôle technoculturel »

Malgré les articles 773 à 777 et 815, dans une partie du territoire où la commission a compétence et lorsque la mention « Affichage numérique – pôle technoculturel» est inscrite au tableau de l'annexe I pour une aire d'affectation détaillée, une enseigne numérique est autorisée aux conditions suivantes :

1° l'enseigne n'est pas utilisée comme enseigne publicitaire;

2° l'enseigne est installée à plat sur le bâtiment et fait saillie d'au plus 0,25 m d'un mur;

3° l'enseigne n'excède pas la hauteur du mur sur lequel il est localisé.

4° une seule enseigne numérique est autorisée par façade d'un bâtiment;

5° la superficie maximale de l'enseigne est de 20 m2.

Note 8 : « Surhauteur »

Malgré la hauteur maximale prescrite (inscrire ici le pourcentage) % de la projection au sol d'un bâtiment principal peut atteindre (inscrire ici le nombre de mètres) mètres

Note 9 : « Calcul de la hauteur sur terrain en pente »

La hauteur maximale d'un bâtiment principal implanté sur un lot dont la pente, établie entre deux lignes de lot, est supérieure à 5 % et dont la différence de niveau est supérieure à 2 mètres est mesurée conformément aux indications prévues en cette matière dans le *Règlement d'harmonisation sur l'urbanisme* R.V.Q.1400.

Note 10 : « Projet d'ensemble »

Plusieurs bâtiments principaux peuvent être implantés sur un même lot avec un usage commun d'une aire de stationnement, de bâtiments accessoires, de services ou d'équipements et tous les usages autorisés dans la zone peuvent être exercés.

Note 11 : « Localisation de l'aire verte en cour avant » :

Au moins (inscrire ici le pourcentage) % du total de l'aire verte exigée doit être localisée dans la cour avant ou la cour avant secondaire et inclure la plantation d'arbres

Note 12 : « Plantation en pleine terre »

La plantation d'arbres en fosse ou en pleine terre est requise dans la cour avant ou la cour avant secondaire

Note 13 : « Toiture verte de type intensif calculée dans l'aire verte »

La superficie végétalisée d'une toiture peut être comptabilisée dans le pourcentage minimal d'aire verte exigé pour un lot, jusqu'à concurrence de 40 % de ce pourcentage à la condition que ce toit vert soit de type intensif et qu'il constitue une cour accessible en tout temps par les usagers du bâtiment.

Note 14 : « Stationnement intérieur »

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être à l'intérieur est de (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 15 : « Stationnement souterrain »

Le pourcentage minimal de la superficie des cases de stationnement aménagées sur un lot qui doit être souterrain est de (inscrire ici le pourcentage) %.

Note 16 : « Exemption de stationnement – H1 1 à 4 logements » :

Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit pour un usage du groupe H1 de 4 logements et moins.

Note 17 : : Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est prescrit

Bibliographie

BIBLIOGRAPHIE

Beaudet, Gérard, Gérald Domon et Martin Joly, *Évolution Du Territoire Laurentidien, Caractérisation et gestion des paysages*, Éditions Isabelle Quentin, août 2000.

Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), *Rapport 195, Projet de prolongement de l'axe du Vallon, Rapport d'enquête et d'audience publique*, août 2004.

Centre de recherche en aménagement et développement (CRAD), Université Laval, *Le territoire d'intervention de la CMQ, ses limites et son intégration*, août 2003.

Conseil du paysage québécois, *Charte du paysage québécois*, janvier 2000.

Conseil du paysage québécois, *Colline Parlementaire de la capitale nationale du Québec, Mise en valeur du paysage urbain*, Québec, février 1998.

Comité ZIP de Québec-Chaudière_Appalaches, *Plan d'action et de réhabilitation écologique du secteur Québec-Lévis*, 1998.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Schéma directeur d'aménagement lumière*, octobre 2003.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Étude de requalification du paysage corridor Duplessis – plateau Sainte-Foy*, 27 septembre 2001.

Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ), *Le plan de transport de l'agglomération de Québec et la capitale*, février 1997.

Commission de la capitale nationale du Québec, Ville de Québec, ministère des Transports du Québec, *Requalification du corridor Duplessis, volet architecture et architecture de paysage*, 9 juin 2003.

Commission des biens culturels du Québec, *Réflexion : Un cadre de référence pour la gestion des arrondissements historiques*, septembre 2002.

Déclaration conjointe de l'Archevêché de Québec, de la Ville de Québec et du ministère de la Culture et des Communications du Québec relativement aux églises situées sur le territoire de la ville de Québec, avril 1999.

Déclaration de Québec, issue des premiers états généraux du paysage québécois.

Domon, Gérald et Jean Falardeau, *Méthodes et réalisations de l'écologie du paysage pour l'aménagement du territoire*, Éditions Polyscience Publications Inc., juin 1994.

Dubois, Martin, Patri Architectes, *Les campus intercommunautaires de Saint-Augustin*, juillet 2003.

Fischler, Raphaël, École d'urbanisme – Université McGill, *Forme urbaine et mobilité des personnes dans la région de Montréal, Résumé de l'étude commandée par la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, mai 2002.

Gouvernement du Québec, *Les orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour la Communauté urbaine de Québec*, 2001.

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

Institut d'urbanisme - Université de Montréal, *Améliorer la mobilité en aménageant autrement – Examen du potentiel des mesures et stratégies pour améliorer la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, février 2002.

Katz Peter, *The New Urbanism Toward an Architecture of Community*, Éditions Mc Graw-Hill Inc., 1992.

Laboratoire de maîtrise en design urbain – École d'architecture, *Projet de requalification et de développement de la Cité Universitaire*, Université Laval, 1999.

Larochelle Pierre et Pierre Gauthier; *Les voies d'accès à la Capitale nationale du Québec et la qualité de la forme urbaine*, 2002.

Ministère de l'Éducation du Québec, *Plan stratégique 2002-2003*.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Plan stratégique 2003-2004*.

Ministère de la Santé et des Services sociaux, *Rapport annuel 2002-2003.*

Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec*, avril 2000.

Ministère des Transports du Québec, *Politique sur le bruit routier*, mars 1998.

Ministère des Transports et ministère des Affaires municipales de l'Ontario, *Lignes directrices pour un aménagement du territoire axé sur les transports en commun*, avril 1992.

Noppen, Luc et Lucie Morisset, *Paradigmes et processus de la reconnaissance*, Les Presses de l'Université Laval.

Onyschuk, Bohdan S., *Smarth growth in North America, new ways to create liveable communities*, Canadian Urban Institute, 2001.

Réseau de transport de la capitale (RTC), *Le transport collectif à Québec pour une qualité de vie améliorée, Document de réflexion sur les orientations stratégiques 2003-2013*, février 2003.

Saint-Denis, Bernard - Chaire en paysage et environnement, *Cadrage des entrées à la Capitale nationale du Québec – rapport final*, Université de Montréal, novembre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Logement des générations issues du baby-boom, de l'effondrement de la natalité et de l'écho du baby-boom, le point en recherche*, mars 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Rapport sur les logements locatifs*, octobre 2002.

Société canadienne d'hypothèque et de logement (SCHL), *Résumé d'une étude sur l'habitation et tendances démographiques, coup d'œil sur la région métropolitaine de Québec*, 2004.

Smart growth form and consequences, Lincoln Institute of Land Policy, 2002.

Université Laval, *Plan directeur d'aménagement et de développement du campus de l'Université Laval, réalisé par la CAMUL*, février 2005

Université Laval, École d'architecture, *Plan intégré de requalification et de développement du secteur Saint-Denis à Sainte-Foy*, 1999.

Vaillancourt Jérôme, Ann Bourget et Michel Ouellet - Vivre en Ville, *Vers des collectivités viables … mieux bâtir nos milieux de vie pour le XXIe siècle*, Éditions du Septentrion, 2001.

Coordination et rédaction

COORDINATION ET RÉDACTION

Service de l'aménagement du territoire, Ville de Québec

SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Fernand Martin, directeur

ÉQUIPE PDAD

Denis Jean, coordonnateur

Diane Collin, urbaniste
David Duval, urbaniste
Caroline Houde, urbaniste
Édouard La France, urbaniste

Hervé Chapon, conseiller en communication
Michel Côté, stagiaire professionnel en urbanisme
Clément Bédard, technicien en aménagement
Angèle Boily, technicienne en aménagement
Julie Bouchard, technicienne en géomatique
Michel Genest, technicien à la recherche
Michel Marcoux, technicien en géomatique
Joanne Côté, secrétaire

COLLABORATEURS DU SERVICE

Division de l'urbanisme

Jacques Dompierre, directeur

Richard Noël, coordonnateur - harmonisation de la réglementation

Serge Bédard, urbaniste
Marie-France Pagé, urbaniste
Sébastien Paquet, urbaniste
Loubna Sefrioui, conseillère en urbanisme
Caroline Tremblay, urbaniste
Sonia Tremblay, urbaniste

Marcel Hamel, technicien en cartographie
Charlotte Roy, technicienne en aménagement

Division du transport

Marc des Rivières, directeur

Benoit Andrews, analyste en planification du transport

Division du design, de l'architecture et du patrimoine

Francine Bégin, directrice

Robert Caron, historien d'art
Yvon Fontaine, architecte
William Moss, archéologue principal
Peter Murphy, architecte
Emilio Romero, architecte

Richard Desrosiers, technicien en architecture
Benoit Fiset, technicien
André Tanguay, dessinateur

AUTRES COLLABORATEURS

Service du développement économique
Service de l'environnement
Service de l'ingénierie
Service des affaires juridiques
Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Les Directions des arrondissements

COMITÉS CONSULTATIFS

Commission consultative sur le schéma d'aménagement

Odile Roy, conseillère municipale, présidente de la commission

Ann Bourget, conseillère municipale
Raymond Cantin, citoyen
André P. Demers, citoyen
Jean-Luc Duclos, conseiller municipal
Paul Gardon, conseiller municipal
Gina Gaudreault, citoyenne
Jean-Marie Laliberté, conseiller municipal
Pierre Léveillée, citoyen
Évangéline Lévesque, citoyenne
Sébastien Lord, citoyen
André Moisan, citoyen
Guillaume Neveu, citoyen
Geneviève Vachon, citoyenne
Jérôme Vaillancourt, citoyen

Comité des plans et politiques

Claude Achim, Service de la sécurité civile
Christian Boily, Service de l'ingénierie
Pierre Bouvier, Réseau de transport de la Capitale
Pierre Breton, Service de l'environnement
Jean-Claude Fréchette, Service de la planification et du développement organisationnel
Denis Gervais, Commissariat aux relations internationales
Pierre-Paul Gingras, Service de la planification et du développement organisationnel
Agathe Goulet, Service du développement économique
France Lessard, Office du tourisme et des congrès
Gilles Matte, Service des loisirs, des sports et de la vie communautaire
Lauraine Montreuil, Service de la culture
Richard Sévigny, Service des communications

Table de concertation en gestion du territoire

Serge Viau, président
Simon-Pierre Drolet, directeur
Nathalie Prud'homme, La Cité
Alain Thériault, Les Rivières
Marie-France Loiseau, Sainte-Foy-Sillery
Pierre Hotte, Charlesbourg
Dominique Gariépy, Beauport
Richard Bourget, Limoilou
Christiane Dufresne, La Haute-Saint-Charles
Luc Bérubé, Laurentien

CONCEPTION GRAPHIQUE DES CARTES

Bruno Roy, graphiste

ÉDITION

Service des communications
Mai 2005

TABLE DES MATIÈRES

1 INTRODUCTION

1.1 Le contexte

1.1.1 Le cadre d'élaboration du PDAD

1.1.2 Le contexte et les perspectives sociodémographiques

1.1.3 La portée du PDAD

1.1.4 Les horizons de planification du PDAD

1.1.5 Les composantes du PDAD

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

2.1 Les choix d'aménagement et de développement

2.1.1 Le parti d'aménagement

2.1.2 Les grandes orientations d'aménagement

3 L'ORGANISATION ET LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

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

3.1.1 Des composantes structurantes à consolider en priorité

3.1.2 Une planification rationnelle du développement à des fins résidentielles

3.1.3 Une gestion intégrée des déplacements des personnes

3.2 Le développement économique

3.2.1 Le secteur des services

3.2.2 Les commerces de détail

3.2.3 Le tourisme

3.2.4 Les espaces industriels

3.2.5 Les sites d'extraction de matières minérales

3.2.6 Les activités agricoles

3.3 Les infrastructures en soutien au développement

3.3.1 Les services et les infrastructures de transport ferroviaire

3.3.2 Les services maritimes et les infrastructures portuaires

3.3.3 Les services aériens et les infrastructures aéroportuaires

3.3.4 Le transport multimodal de marchandises

3.3.5 Les réseaux d'aqueduc et d'égout

3.3.6 Les équipements de gestion des matières résiduelles

3.3.7 Les infrastructures de transport d'électricité

4. LES MILIEUX DE VIE

4.1 Les milieux résidentiels et les services à la collectivité

4.1.1 L'habitation et les milieux résidentiels

4.1.2 Les services à la communauté

4.2 La qualité du paysage et du cadre bâti

4.2.1 La dimension paysagère du territoire

4.2.2 L'espace urbain et le cadre bâti

4.3 La conservation et la mise en valeur du patrimoine

4.3.1 Le patrimoine bâti et archéologique

4.4 La qualité de l'environnement

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

4.4.2 Les milieux naturels et la forêt urbaine

4.4.3 La qualité de l'air

4.4.4 Les contraintes naturelles

4.4.5 Les contraintes anthropiques

4.4.6 Les impacts des activités agricoles

4.5 Le Plan vert, bleu et blanc

4.5.1 Les grandes composantes du Plan vert, bleu et blanc

4.5.2 La structure du Plan vert, bleu et blanc

4.5.3 Les autres composantes du Plan vert, bleu et blanc

5. LES DÉMARCHES DE PLANIFICATION SECTORIELLE

5.1 Les secteurs de développement assujettis au mécanisme des PAE

5.2 Les secteurs particuliers de planification

5.2.1 Le centre-ville

5.2.2 Le plateau de Sainte-Foy

5.2.3 Le secteur Lebourgneuf–Neufchâtel-Est

5.2.4 Le littoral ouest

5.2.5 Les milieux adjacents au parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger

5.2.6 L'axe Maizerets-Montmorency et la zone des Capucins/de la Canardière

5.2.7 Le Vieux-Cap-Rouge

5.2.8 Le centre de l'arrondissement de Charlesbourg

5.2.9 Les sablières de Beauport

5.2.10 L'axe Pierre-Bertrand

5.3 Les programmes particuliers d'urbanisme

5.3.1 Le programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire

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

6.1 Les grandes orientations d'aménagement du territoire

6.2 Les grandes affectations du sol

6.2.1 La grande affectation Résidentielle – urbaine (Ru)

6.2.2 La grande affectation Résidentielle – rurale (Rr)

6.2.3 La grande affectation Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)

6.2.4 La grande affectation Commerce de détail et services – rural (CD/Sr)

6.2.5 La grande affectation Mixte (M)

6.2.6 Les grandes affectations Centre-Ville (CV), Centre majeur d'activités (CMA), Centre de commerces et de services (CCS)

6.2.7 La grande affectation Industrie (I)

6.2.8 La grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)

6.2.9 La grande affectation Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)

6.2.10 La grande affectation Récréation, parc et espace vert (PEV)

6.2.11 La grande affectation Conservation naturelle (CN)

6.2.12 La grande affectation Agroforestière (AF)

6.3 Les affectations du sol

6.4 Le plan d'affectation des sols

6.5 Les densités d'occupation

6.5.1 Le rôle des densités d'occupation

6.5.2 Les modalités d'application des densités d'occupation

6.6 Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport

6.6.1 Le réseau routier

6.6.2 Le réseau de transport en commun

6.7 Les aires d'aménagement pouvant faire l'objet de programmes particuliers d'urbanisme ou de plans d'aménagement d'ensemble

6.7.1 Les programmes particuliers d'urbanisme

6.7.2 Les plans d'aménagement d'ensemble

6.8 La limite maximale d'urbanisation

6.9 Le document complémentaire

ANNEXE A : LES ARRONDISSEMENTS

A-1 Arrondissement de La Cité

A-1.1 Plan synthèse

A-1.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Cité

A-2- Arrondissement des Rivières

A-2.1 Plan synthèse

A-2.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement des Rivières

A-3- Arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

A-3.1 Plan synthèse

A-3.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Sainte-Foy–Sillery

A-4- Arrondissement de Charlesbourg

A-4.1 Plan synthèse

A-4.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Charlesbourg

A-5- Arrondissement de Beauport

A-5.1 Plan synthèse

A-5.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Beauport

A-6 Arrondissement de Limoilou

A-6.1 Plan synthèse

A-6.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de Limoilou

A-7 Arrondissement de La Haute-Saint-Charles

A-7.1 Plan synthèse

A-7.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement de La Haute-Saint-Charles

A-8 Arrondissement Laurentien

A-8.1 Plan synthèse

A-8.2 Pistes d'actions spécifiques à l'arrondissement Laurentien

ANNEXE B

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME POUR LA COLLINE PARLEMENTAIRE

1. CONTEXTE

Portrait sommaire du territoire

2. LES LIMITES DU TERRITOIRE D'APPLICATION

3. LA VISION ET LES GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

3.1 La vision d'aménagement

3.2 Les orientations et objectifs spécifiques d'aménagement

3.2.1. Maintenir la mixité des fonctions urbaines qui caractérise la colline Parlementaire par une planification et un développement assurant le maintien d'un habitat diversifié et de qualité, de services essentiels de proximité et de fonctions administratives en tenant compte des impératifs propres au dynamisme d'une capitale touristique :

3.2.2 Accroître et soutenir la fonction résidentielle en privilégiant les projets intégrant une composante résidentielle et en favorisant une densification des sites destinés à cette fonction.

3.2.3 Assurer la pérennité du patrimoine bâti et paysager tout en marquant les interventions futures d'une approche reflétant la modernité et contribuant à marquer le patrimoine de demain.

3.2.4 Consolider et densifier le tissu urbain par l'apport de projets exemplaires en matière d'architecture et qui contribuent à minimiser l'empreinte écologique.

3.2.5 Parachever la bonification de l'espace public par des aménagements urbains reflétant le prestige émanant du statut de ville du patrimoine mondial et de siège du gouvernement québécois.

3.2.6 Favoriser les déplacements actifs et par transport en commun

4. LA MISE EN ŒUVRE DE LA VISION ET DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

4.1 L'affectation détaillée du sol

4.2 Les règles d'urbanisme des aires d'affectations détaillées

4.3 Les critères relatifs à l'implantation, au gabarit, à l'architecture et à l'intégration au paysage urbain

5. LES PROGRAMMES PARTICULIERS DE RÉAMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR ET LES AUTRES ACTIONS SPÉCIFIQUES

6. CONCLUSION

Carte 1 : Localisation du territoire du PPU par rapport aux limites des quartiers

Carte 2 : Localisation des composantes structurantes bâties du territoire

Carte 3 : Utilisation du sol

Carte 5 : Limites d'origine des anciens faubourgs de la ville de Québec

Carte 6 a : Évolution morphologique du faubourg Saint-Louis et de la colline Parlementaire 1608-1857

Carte 6 b : Évolution morphologique du faubourg Saint-Louis et de la colline Parlementaire 1875-2009

Carte 7 a : Plan d'arpentage de la ville de Québec et de ses environs préparé en 1923-1927, révisé en 1929

Carte 7 b : Plan du secteur aux environs de 1960 illustrant la trame urbaine disparue à la suite des démolitions

Carte 8 : Profil bâti des espaces construits et non construits

Carte 9 : Réseaux cyclables et de transport collectif actuels

Carte 10 : Axes et pôles urbains de la colline Parlementaire

Carte 11 : Lieux, sites et monuments historiques avec statuts particuliers

Carte 12 : Grande Allée : répartition des pleins et vides

Carte 13 : La colline Parlementaire dans le paysage urbain historique de Québec

Carte 14 : Localisation des lieux de diffusion culturelle

Carte 15 : Élévation perceptible des bâtiments sur la Grande Allée

Carte 16 : Élévation perceptible des bâtiments sur l'avenue Honoré-Mercier

Carte 17 : Hauteurs actuelles des bâtiments existants

Carte 18 : Sites vacants majoritairement utilisés à des fins de stationnement

Carte 19 : Limites territoriales du programme particulier d'urbanisme pour la colline Parlementaire

Carte 20 : Sites potentiels de consolidation

Carte 21 : Plan des affectations détaillées du sol

Carte 22 : Hauteurs maximales prescrites

Carte 23 : Plan synthèse des intentions de mise en valeur

Carte 24 : Localisation des espaces publics à requalifier

Carte 25 : Plan concept de réaménagement du secteur place George-V / parc de la Francophonie

Carte 26 : Plan concept de réaménagement du pôle culturel du Grand Théâtre/parc de la Francophonie

Carte 27 : Plan concept de réaménagement de place D'Youville

Carte 28 : Plan de commémoration de la colline Parlementaire (CCNQ, Ville de Québec)

BIBLIOGRAPHIE

COORDINATION ET RÉDACTION

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Outils de planification de l'aménagement et du développement du territoire
Figure 2 : Projections démographiques

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Potentiel de construction résidentielle et redéveloppement par arrondissement (nombre de logements)
Tableau 2 : Projection du nombre de ménages
Tableau 3 : Catégories et sous-catégories d'affectation du sol
Tableau 4 : Coefficient d'odeur par groupe ou catégorie d'animaux
Tableau 5 : Indice relatif au mode de gestion du fumier
Tableau 6 : Les affectations du sol par grande affectation
Tableau 7 : Densités d'occupation selon les grandes affectations du sol
Tableau 7.1 : Correspondance entre les gabarits des constructions, la superficie de terrain et les seuils de densité prescrits
Tableau 8 : Dispositions applicables à la rive et au littoral
Tableau 9 : Superficies et dimensions minimales de terrain applicables

LISTE DES CARTES

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