



EXTRAITS / Version applicable à la VSAD au 31 décembre 2005

Identification spécifique / texte plus pertinent ≠ page entière

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.

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.

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.

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.

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.

Cyclistes, Vieux-Port



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 6.6.1 du chapitre 6 dresse la liste des interventions proposées afin d'améliorer le maillage du réseau routier municipal et la fonctionnalité du réseau autoroutier.

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 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.

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 1^{re} Avenue et un lien direct entre la 1^{re} 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 6 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.

pistes d'action

- > Réaliser les projets ou les études préalables, identifiés au chapitre 6.6.1, pour aménager ou transformer des liens routiers existants ou projetés.

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 3). 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 clients 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.

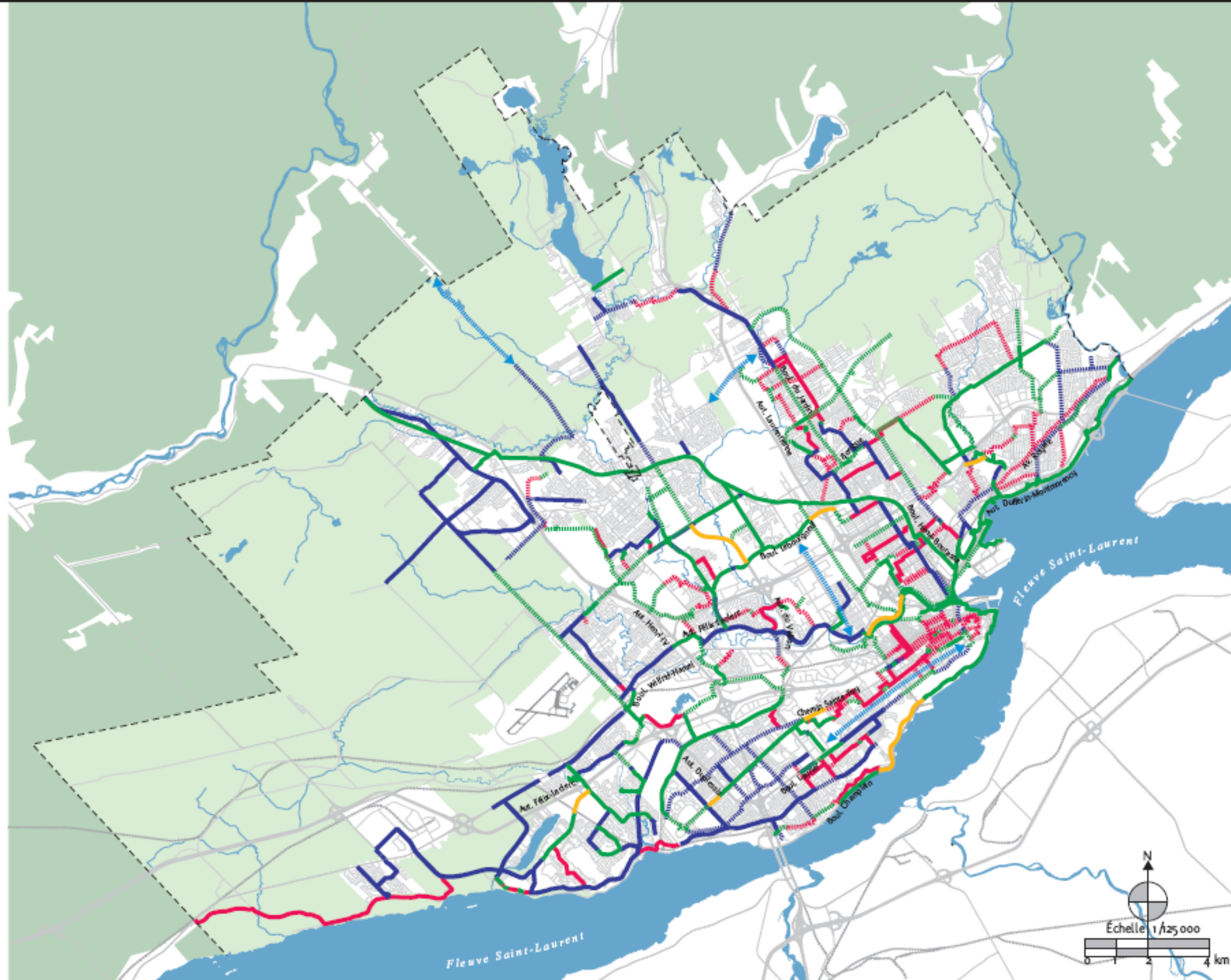
Les principales composantes du réseau, liées entre elles, seront les suivantes :

- 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.

■ pistes d'action

- > Réaliser un nouveau plan directeur du réseau cyclable.

Renforcement du réseau cyclable



-  Lien à créer
-  Piste cyclable existante
-  Piste cyclable à l'étude
-  Bande cyclable existante
-  Bande cyclable à l'étude
-  Chaussée désignée existante
-  Chaussée désignée à l'étude
-  Axe potentiel à analyser

Piste cyclable (hors chaussée)



Bandes cyclables (sur la chaussée)



Bidirectionnelle



Unidirectionnelles

Chaussée désignée (sur la chaussée)





3.2.6 Les activités agricoles

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

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

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.

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

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.

La Ville souhaite favoriser la mise en valeur et la protection des milieux agricoles et forestiers (carte 4), 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.

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

Arrondissement Laurentien



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.



Mont Bélair

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.



Lac Saint-Charles

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 esthétique 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

- Définir les traits et secteurs structurants, identitaires et sensibles du territoire parmi ses caractéristiques topographiques, naturelles, écologiques, anthropiques, historiques, esthétiques ou symboliques.
- Définir les dynamiques d'évolution et leurs influences.
- Mettre en évidence les éléments de permanence, de contradiction et de dysfonctionnement du territoire.
- Établir des diagnostics par échelle de cohérence (unités de paysage et districts écologiques), de manière à préciser l'influence de nouveaux projets.
- 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.

Noyau ancien de Loretteville, La Haute-Saint-Charles



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 9). 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 falai-

pistes d'action

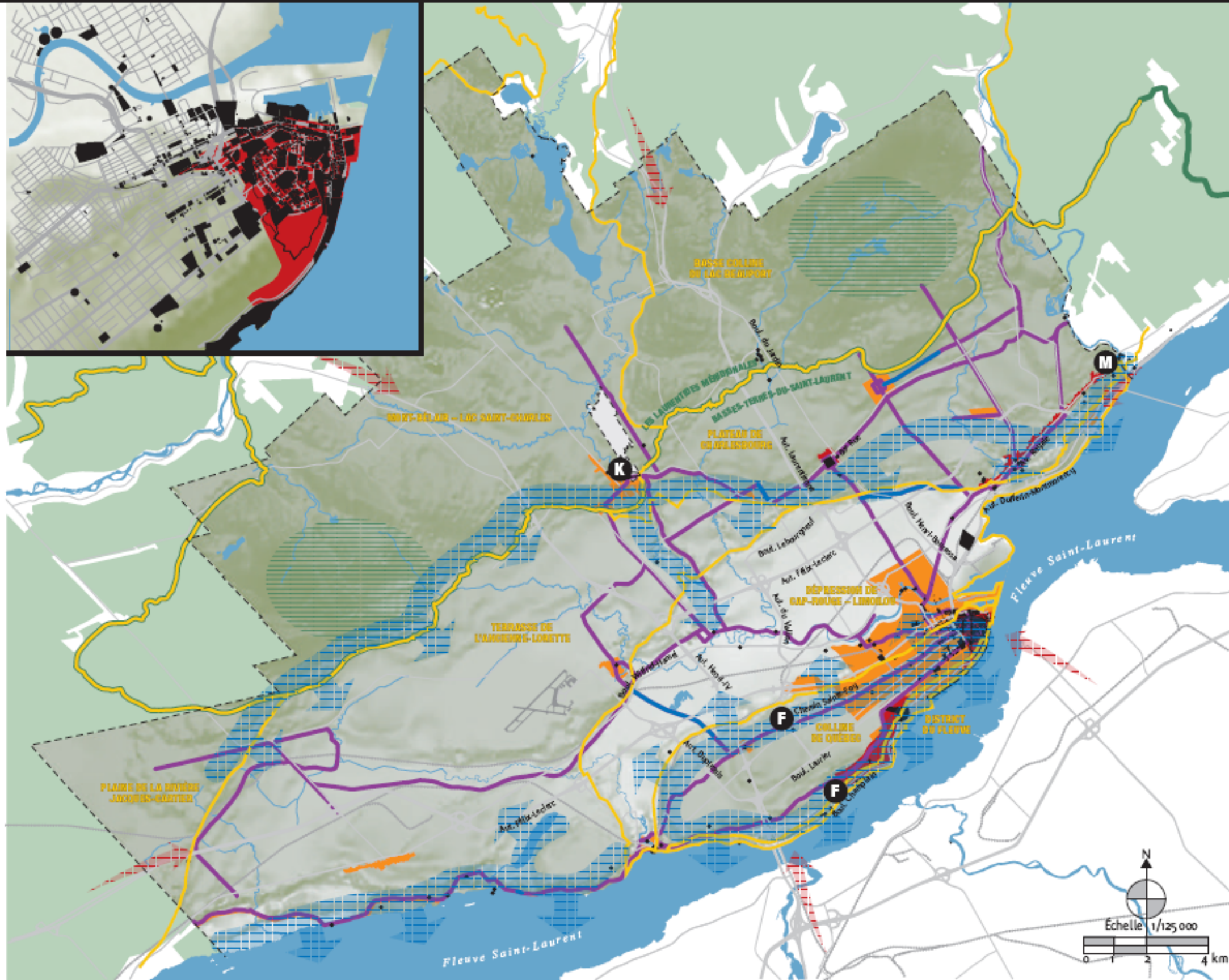
- > Identifier les percées visuelles et les panoramas à protéger et à mettre en valeur;
- > Définir les règles, principes et actions permettant d'assurer leur protection et leur mise en valeur.

ses, 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.

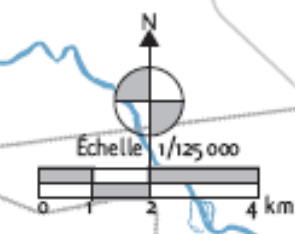
Avenue Honoré-Mercier





Patrimoine et paysages

- Arrondissement historique
- Concentration ancienne
- Site archéologique
- Parcours ancien
- Parcours ancien partiellement disparu
- Bassin visuel et panorama
- Entrée de ville
- Massif montagneux d'intérêt
- Composante naturelle d'intérêt
- F** Falaises nord et sud
- M** Chute Montmorency
- K** Chute Kabir Kouba

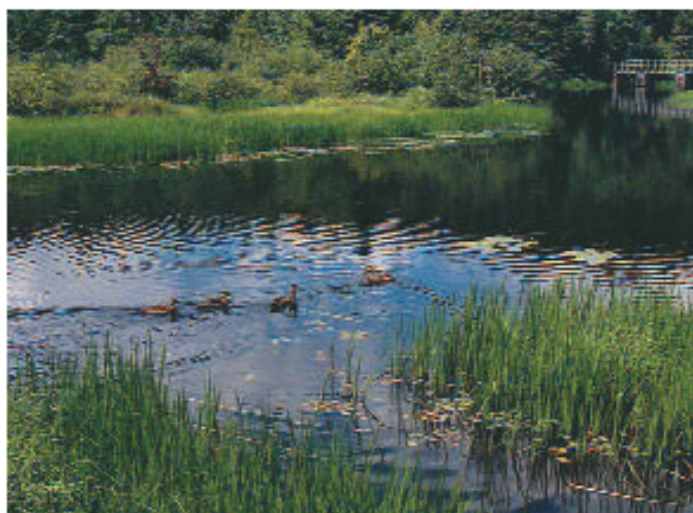


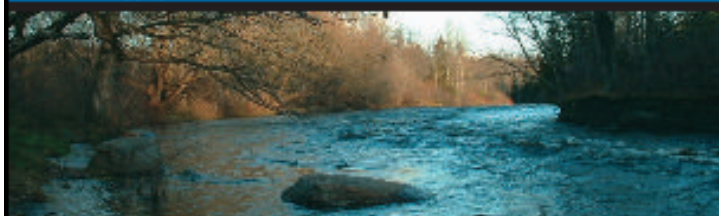
Préserver l'intégrité des plans d'eau, des bandes riveraines et des milieux humides

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 (cartes 10 et 11), 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 12).

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.

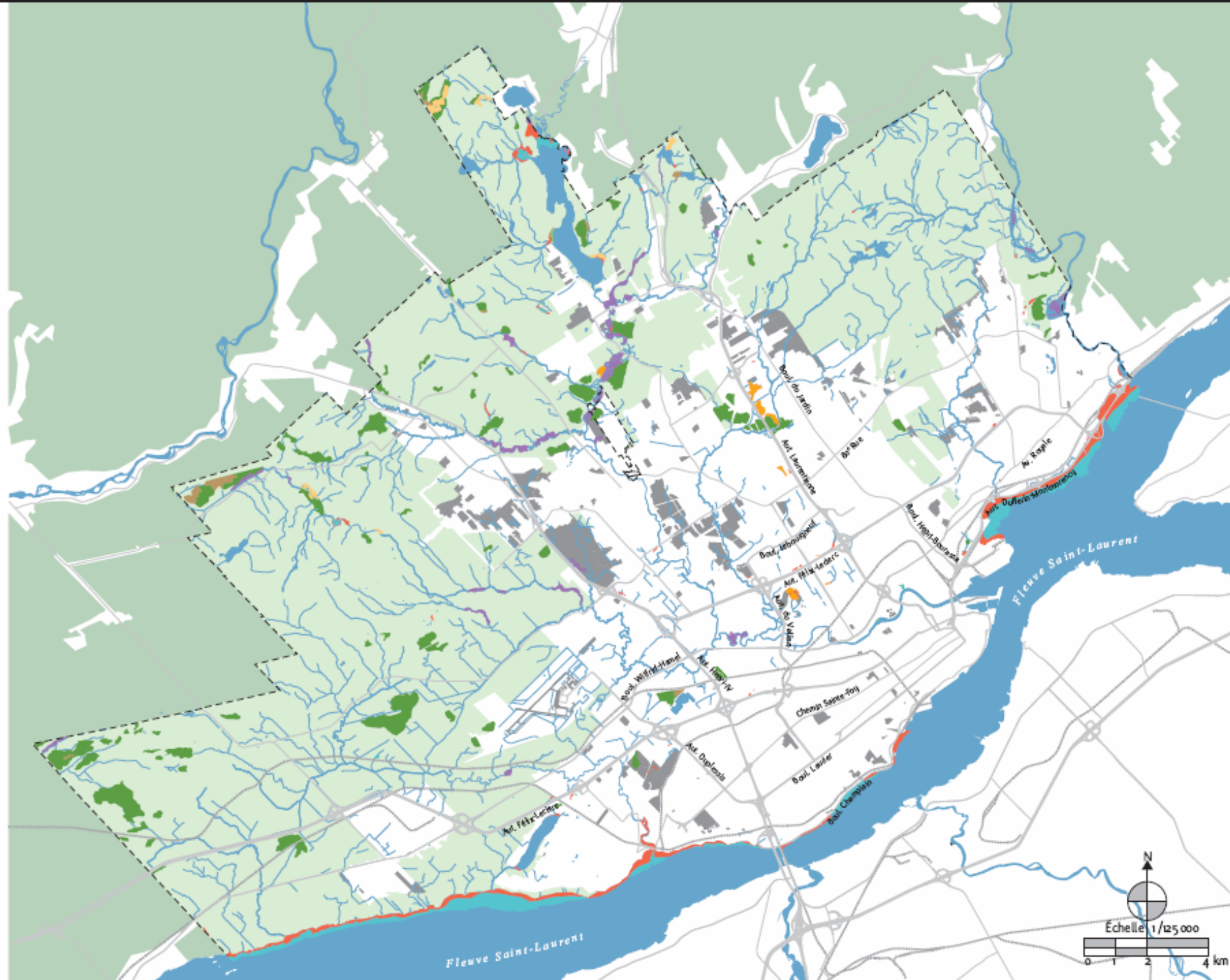
Certains parcs aménagés en milieu urbain constituent des composantes importantes du patrimoine humain. Souvent aménagés à même des secteurs naturels d'un grand intérêt ou à proximité de ceux-ci, ils contribuent

Orientation 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 le forêt urbaine.

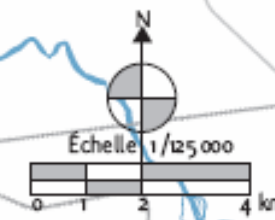
à la qualité de vie dans les quartiers et permettent à la population d'accéder à des espaces de détente et de verdure à proximité de leur lieu de résidence. La Ville veut assurer la pérennité ainsi que l'amélioration de ces espaces et permettre à la population d'y accéder, dans le respect de leur milieu 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.





- Eau peu profonde
- Herbier aquatique
- Marais d'eau douce
- Marécage riverain
- Marécage terrestre / forêt humide
- Prairie humide
- Tourbière minérothrophe
- Tourbière ombrothrophe
- Eau libre
- Cours d'eau
- Zone à lotir
- Secteur agroforestier

Source : Canards Illimités Canada, Décembre 2004





Faloise de Québec

4.4.4 Les contraintes naturelles

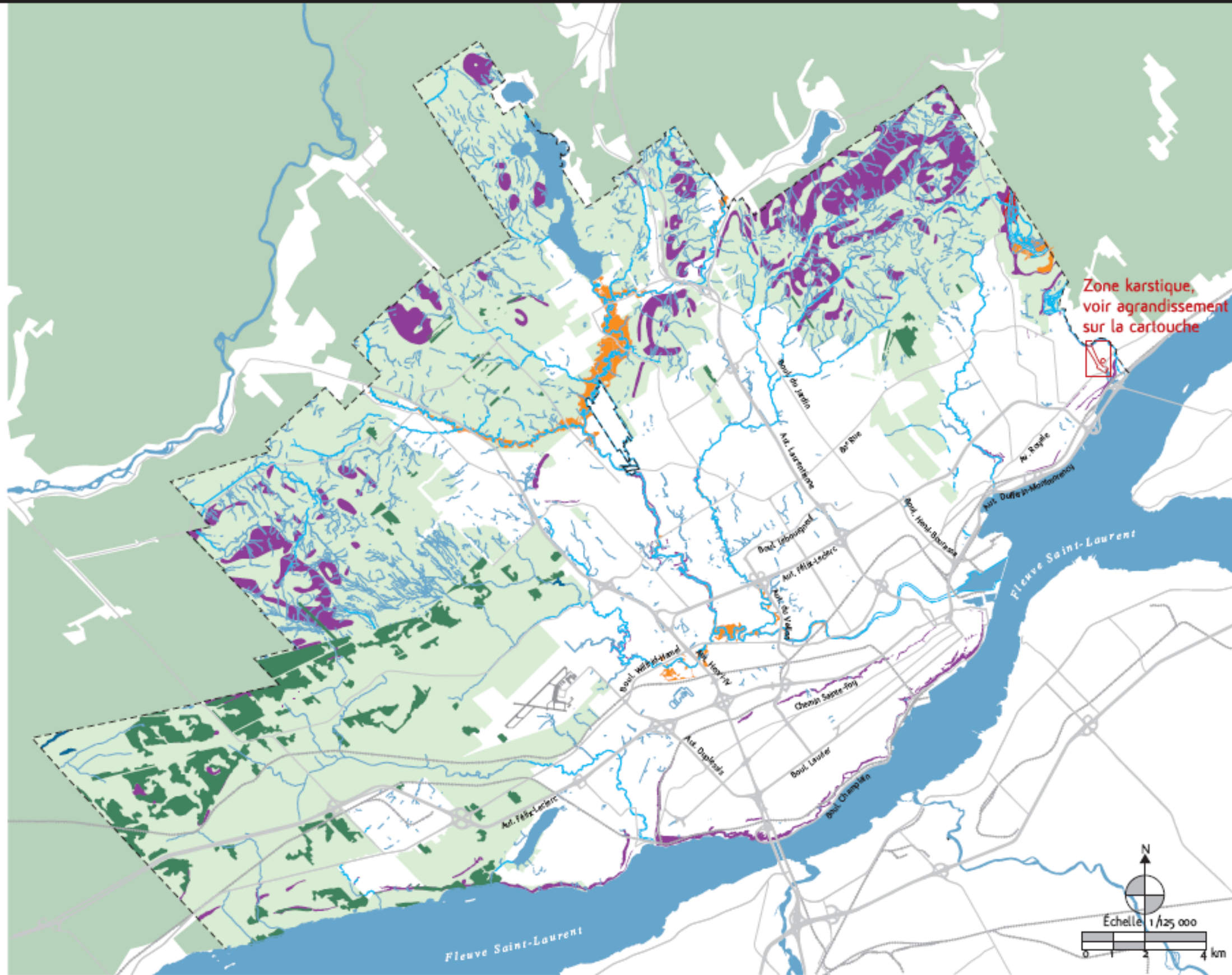
Il existe, à différents endroits sur le territoire de la ville, des zones à risque associées à des contraintes naturelles. Ces territoires peuvent faire l'objet de désastres susceptibles de porter atteinte à la sécurité des biens et des personnes. Ces secteurs présentent parfois des limitations sérieuses 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 (carte 13). La majorité de ces restrictions sont déjà traduites dans les réglementations municipales en vigueur. Par contre, ces dispositions normatives ne sont pas harmonisées d'une réglementation à l'autre. L'adoption de la nouvelle réglementation d'urbanisme conforme au PDAD permettra de rectifier cette situation.

Les contraintes naturelles déterminées par la Ville sont les suivantes :

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



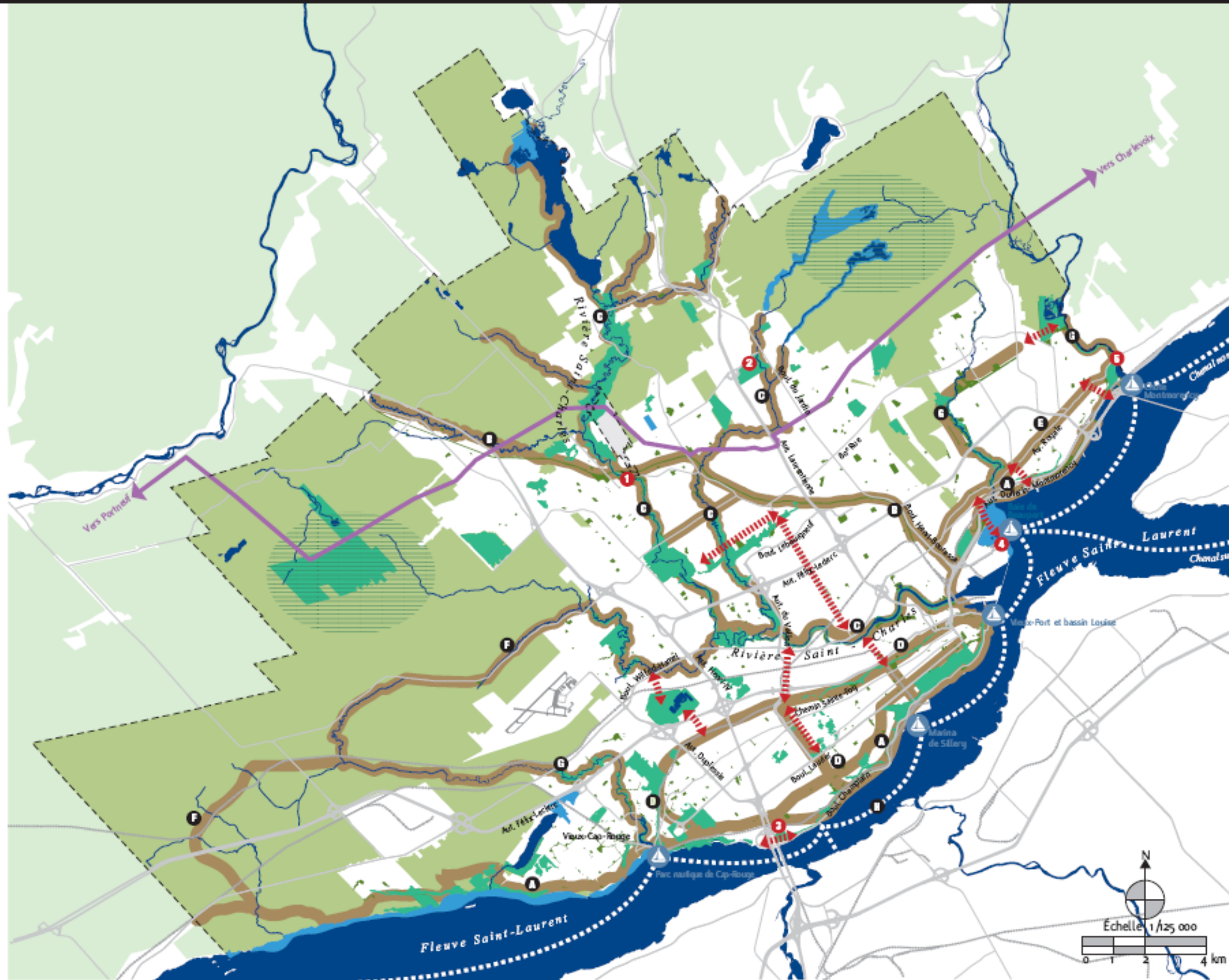
Contraintes naturelles

-  Forte pente
-  Zone inondable
-  Zone à effet de glace
-  Milieu humide faisant l'objet d'un règlement de contrôle intérimaire
-  Érablière protégée
-  Zone karstique

Zone karstique, voir agrandissement sur la cartouche



Plan vert, bleu et blanc 15



- Circuits structurants
- A** Promenade du littoral
- B** Corridor des Cheminots
- C** Parc linéaire des rivières Saint-Charles et du Berger
- D** Promenade du plateau
- E** Route de la Nouvelle-France
- F** Circuit agricole
- G** Parcs linéaires des rivières Montmorency, Beauport et du Cap Rouge
- H** Circuit fluvial
- Lien à créer
- Lieu d'embarquement
- Massif montagneux d'intérêt
- Parc, espace vert et milieu naturel d'intérêt
- Secteur agroforestier
- Boisé d'intérêt
- Milieu humide d'intérêt
- Site récréatif régional
- 1** Chute Kabir Kouba
- 2** Jardin zoologique du Québec
- 3** Parc Aquarium du Québec
- 4** Baie de Beauport
- 5** Parc de la Chute-Montmorency
- Sentier Trans-Québec de motoneige





Domaine de Méizerets

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 15) permettant de relier les grands espaces verts et bleus du territoire. Il se traduit par l'introduction de coulées vertes à l'intérieur de la zone urbanisée et, réciproquement, par la pénétration de la zone urbanisée dans le milieu naturel. Il intègre la notion paysagère puisqu'il permet l'observation des panoramas et perspectives remarquables du territoire.

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

4.5.2 La structure du Plan vert, bleu et blanc

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

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

Les circuits structurants du Plan vert, bleu et blanc

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



Route de la Nouvelle-France

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'Hétrière et le parc riverain du lac Saint-Augustin
- Le chemin du Roy

Chemin du Roy



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)	<ol style="list-style-type: none"> 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)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale 2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et du quartier
11. Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP)	<ol style="list-style-type: none"> 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)	<ol style="list-style-type: none"> 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.

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 égal 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 AU 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 – urbaine (Ru)	X	X	X	X							X	X				X				
Résidentielle – rurale (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				X				
Centre-Ville (CV)	X	X	X	X				X	X		X	X			X	X				
Centre majeur d'activités (CMA)	X	X	X	X				X	X		X	X			X	X				
Centre de commerces et services (CCS)	X	X	X	X					X		X	X				X				
Industrie (I)																				
1. Commerce et industrie à faible contrainte		X	X	X							X	X	X			X				
2. Commerce et industrie à contrainte modérée		X	X	X	X						X	X	X			X				
3. Commerce et industrie à contrainte élevée		X	X	X	X	X					X	X	X			X				
4. Industrie extractive		X	X	X	X	X	X				X	X	X			X				
Publique, institutionnelle et communautaire (PIC)																				
1. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation régionale	X	X	X	X				X	X							X				
2. Publique, institutionnelle et communautaire à vocation d'arrondissement et de quartier	X	X	X						X							X				

GRANDES AFFECTATIONS	AFFECTATIONS AU 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	
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	X				
3. Équipement majeur de collecte, de valorisation, de transfert, de disposition et de destruction des matières résiduelles				X	X	X					X	X	X								
4. Installation majeure de collecte, d'entreposage, d'assainissement et d'élimination des neiges usées											X	X	X								
5. Poste majeur de transformation d'électricité				X	X	X					X	X	X	X							
Récréation, parc et espace vert (PEV)		X	X					X	X		X				X	X					
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 exploitation de la forêt ^{21 22}											X				X	X	X	X			X

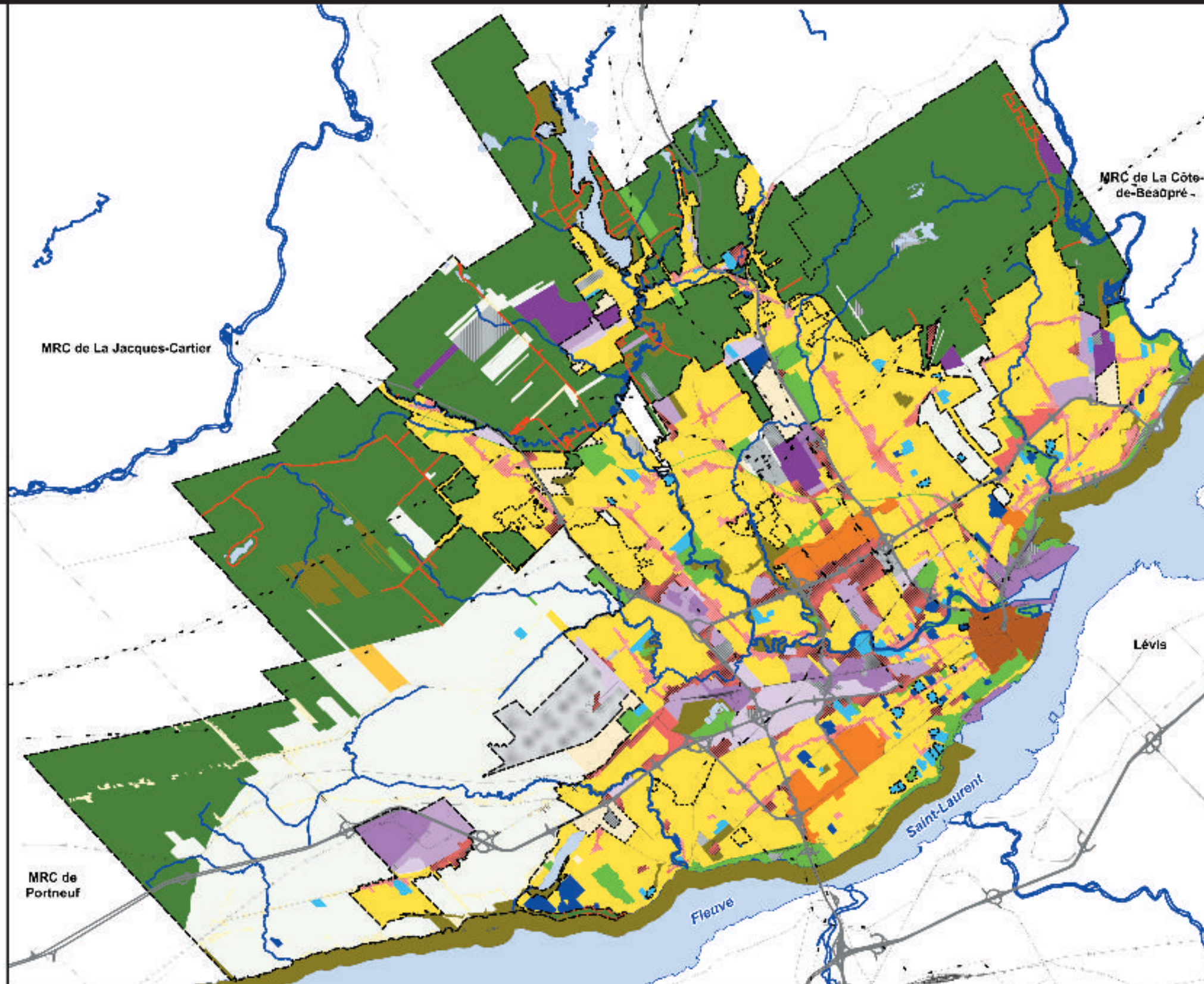
21 Pour la sous-catégorie Préservation et exploitation de la forêt (AF-4) de la grande affectation Agroforestière couvrant les territoires situés hors de la zone agricole permanente, en plus des affectations du sol énumérées au tableau 5, les affectations du sol Habitation, Commerce de vente au détail et

Administration et service, Commerce et industrie à faible contrainte peuvent également être autorisées. Un usage autorisé par cette affectation ne peut s'implanter qu'à l'intérieur d'une bande de terrain de 70 mètres située de part et d'autre de routes ou de chemins identifiés à la carte 28.

22 Pour les territoires compris à l'intérieur de la zone agricole permanente, les sous-catégories 1, 2 et 3 de la grande affectation Agroforestière autorisent la construction d'une résidence d'un agriculteur, ses enfants ou employés, conformément à l'article 40 de la Loi sur la protection du territoire et des

activités agricoles (L.R.O., 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.

Plan des grandes affectations du sol



- Résidentielle - urbaine (Ru)
- Résidentielle - rurale (Rr)
- Commerce de détail et services - urbain (CD/Su)
- Commerce de détail et services - rural (CD/Sr)
- Mixte (M)
- Centre-Ville (CV)
- Centre majeur d'activités (CMA)
- Centre de commerces et de services (CCS)
- Industrie (I-1)
- Industrie (I-2)
- Industrie (I-3)
- Industrie (I-4)
- Publique, institutionnelle et communautaire (PIC-1)
- Publique, institutionnelle et communautaire (PIC-2)
- Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP-1)
- Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP-2)
- Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP-3)
- Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP-4)
- Réseau et infrastructure d'utilité publique (RIUP-5)
- Récréation, parc et espace vert (PEV)
- Conservation naturelle (CN)
- Agroforestière (AF-1)
- Agroforestière (AF-2)
- Agroforestière (AF-3)
- Agroforestière (AF-4)

- Limite maximale d'urbanisation
- Route désignée
- Secteur de PAE



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 32 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 piétons, 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 municipal

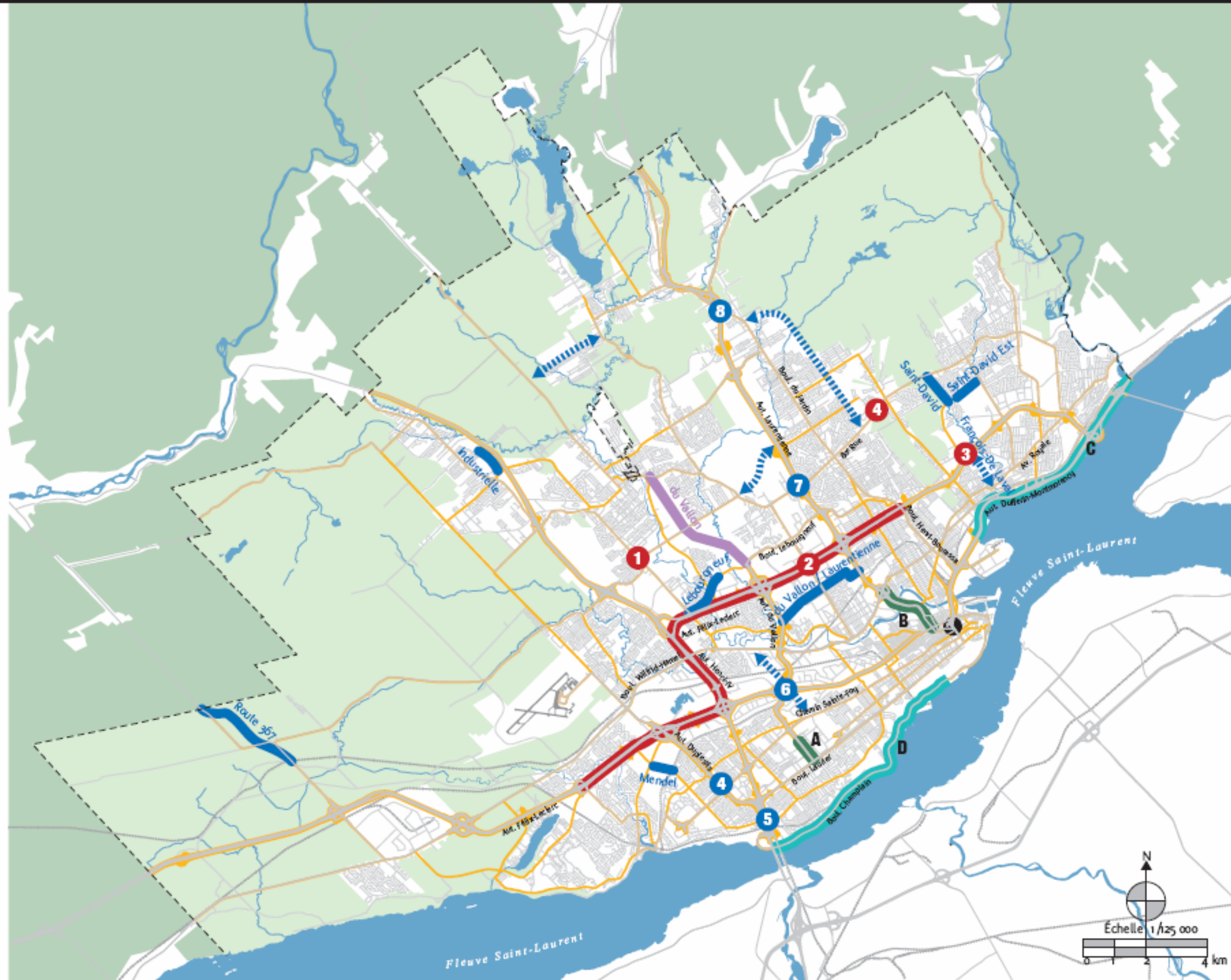
- Aménager de nouveaux liens routiers pour améliorer l'accessibilité entre les quartiers et favoriser le développement de nouveaux secteurs voués aux lotissements, dont :
 - l'autoroute du Vallon, entre les boulevards Lebourgneuf et Bastien;
 - un nouvel axe est-ouest, au sud de l'autoroute Félix-Leclerc, 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/Boe Rue Est et avenue du Bourg-Royal/Boe 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 1^{re} 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 réaligement de l'avenue Saint-David
- Prolonger le boulevard du Loiret au nord du chemin de Château-Bigot.



Structuration du réseau routier

- NOUVEAUX LIENS ROUTIERS**
-  Lien à créer
 -  Lien à l'étude
 -  Lien potentiel (besoins éventuels et tracés à définir)
- CONSOLIDATION DES LIENS EXISTANTS**
-  Artère principale
 -  Axe autoroutier à consolider
- Interface à améliorer**
-  1 Avenue Chauveau / boulevard de l'Auvergne
 -  2 Rue des Replats / rue du Marais, accès à l'autoroute Félix-Leclerc
 -  3 Avenue Saint-David / rue Clémenceau, accès à l'autoroute Félix-Leclerc
 -  4 Loiret / 80^e Rue / Bourg-Royal
- Échangeur à reconstruire**
-  4 Duplessis / chemin Sainte-Foy
 -  5 Pont de Québec / chemin Saint-Louis
 -  6 Du Vallon / autoroute Charest
 -  7 Laurentienne / boulevard Saint-Joseph
 -  8 Laurentienne / avenue Notre-Dame
- REQUALIFICATION DE LIENS EXISTANTS**
-  Tronçon à transformer en boulevard urbain
 - A** Autoroute du Vallon
 - B** Autoroute Laurentienne
 -  Tronçon potentiel à requalifier
 - C** Autoroute Dufferin-Montmorency
 - D** Boulevard Champlain
 -  Bretelles à démolir (Quartier Saint-Roch)



- 3- qu'aucune fondation en bloc de béton, ou son équivalent ne peut être atteinte par la crue à récurrence de 100 ans;
- 4- que les drains d'évacuation sont munis de clapets de retenue;
- 5- que pour toute structure ou partie de structure sise sous le niveau de la crue à récurrence de 100 ans, un membre de l'ordre des ingénieurs du Québec a approuvé les calculs relatifs aux éléments suivants :
 - l'imperméabilisation;
 - la stabilité des structures;
 - l'armature nécessaire;
 - la capacité de pompage pour évacuer les eaux d'infiltration;
 - la résistance du béton à la compression et à la tension.

- 6- que tous les remblais réalisés sont strictement requis pour l'immunisation des constructions et des ouvrages autorisés et non à l'ensemble de l'immeuble sur lequel ils sont prévus.

En émettant un certificat d'immunisation, l'ingénieur certifie que le projet d'immunisation soumis est conforme au sous-paragraphe 1.3 précédent, que le projet d'immunisation est conforme aux règles de l'art et qu'il offre une protection adéquate contre une inondation à récurrence de 100 ans.

2. L'affectation et le lotissement aux abords des cours d'eau et des plans d'eau

Toute construction, ouvrage et tous travaux sont interdits dans la bande riveraine et dans le littoral d'un cours d'eau ou d'un plan d'eau identifiés à la carte n, sous réserve des mesures suivantes :

Une bande de protection intégrale à l'égard de la rive s'étend jusqu'à 10 mètres de la limite des hautes eaux. Cette bande vise à assurer la conservation d'un espace à l'état naturel sur la rive.

Note 1

Sont autorisés :

- Les quais, abris ou débarcadères sur pilotis, sur pieux ou fabriqués de plates-formes flottantes, l'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts;
- Les équipements nécessaires à l'aquaculture;
- Les constructions, ouvrages ou travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.R.Q., chapitre Q-2), la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune (L.R.Q., chapitre C-61.1), la Loi sur le régime des eaux (L.R.Q., chapitre R-13);
- L'empiètement sur le littoral nécessaire à la réalisation des travaux autorisés dans la rive.

Note 2 :

Sont autorisés :

- L'installation de clôtures;
- L'implantation ou la réalisation d'exutoires de réseaux de drainage souterrain ou de surface et les stations de pompage;
- L'aménagement de traverses de cours d'eau relatif aux passages à gué, aux ponceaux et ponts ainsi que les chemins y donnant accès;
- Les équipements nécessaires à l'aquaculture, toute installation septique conforme au Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées (R.R.Q., 1981, chapitre Q-2 r.8);

- Les travaux de stabilisation des rives ayant pour but d'assurer la sécurité des biens et des personnes sous réserve du respect de certaines conditions, dont notamment soit l'obtention d'un certificat d'autorisation délivré par la Ville et la fourniture de plans et de devis de réalisation signés par un ingénieur membre en règle de l'Ordre des ingénieurs du Québec;

- Les puits individuels d'alimentation en eau;
- L'amélioration, la reconstruction ou l'élargissement d'une route, d'un chemin ou d'une voie de circulation en minimisant autant que faire se peut les impacts de la construction d'un tel ouvrage sur la rive;
- Les ouvrages et les travaux nécessaires à la réalisation des constructions, des ouvrages et des travaux autorisés sur le littoral conformément à la note 1;

- Les constructions, ouvrages et travaux à des fins municipales, commerciales, industrielles, publiques ou pour des fins d'accès public, dûment soumis à une autorisation en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement;

- La culture du sol à des fins d'exploitation agricole. Dans un tel cas, une bande de 3 mètres, calculée horizontalement à partir de la ligne des hautes eaux, ainsi qu'une bande de 3 mètres calculée à partir de la crête de tout talus situé à l'intérieur de cette bande doit être conservée à l'état naturel;
- Les semis et la plantation d'espèces végétales, d'arbres ou d'arbustes visant à établir un couvert végétal permanent et durable;
- Les divers modes de récolte de la végétation herbacée lorsque la pente de la rive est inférieure à 30 % et uniquement sur le haut du talus lorsque la pente est supérieure à 30 %.

3. L'affectation et le lotissement dans les fortes pentes et leurs abords inférieur et supérieur

L'affectation du sol, sur les terrains situés dans les fortes pentes ou les abords de pentes identifiées à la carte 13, est assujettie aux prohibitions suivantes :

- Un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés ne peut être affecté à l'implantation d'un bâtiment principal et ne peut faire l'objet de travaux de remblai et de déblai;
- Une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus ne peut être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai;
- Une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente ne peut être affectée à l'implantation d'un bâtiment principal ni faire l'objet de travaux de déblai ou de remblai.

À l'exception des travaux de déblais et de remblais, les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas les terrains et abords de terrains de fortes pentes construits au plus tard le 1er avril 1986 conformément aux réglementations en vigueur et disposant à cette date des services d'aqueduc et d'égout. Finalement, ces prohibitions ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

Sur ces mêmes terrains, les opérations cadastrales suivantes sont prohibées :

- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure à 14 degrés;
- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus;

- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts avec une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente;
- Celles ayant pour objet de former un ou plusieurs lots distincts à l'intérieur ou avec un terrain possédant une pente moyenne supérieure de 14 degrés ou avec une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur calculée à partir de la ligne de crête du talus ou avec une bande de terrain d'au moins 10 mètres de profondeur calculée à partir de la base du talus de la forte pente.

Les prohibitions énumérées précédemment ne visent pas un immeuble affecté à des fins publiques ou à un ouvrage effectué à des fins de salubrité et de sécurité des biens et des personnes.

4. Les secteurs karstiques

Dans les secteurs karstiques identifiés à la carte 13, toute forme d'entreposage souterrain d'hydrocarbures et de gaz inflammable dans le secteur identifié zone à risque est prohibée. Cette zone correspond à une bande de terrains de 50 mètres située de part et d'autre des vides souterrains connus ou appréhendés.

5. Les abords d'un aéroport

L'affectation du sol aux abords d'un aéroport ou d'un usage relié à la grande affectation RIUP-1 est assujettie aux contraintes suivantes :

- À l'intérieur d'une bande de terrain d'au moins 20 mètres de profondeur, le sol doit être laissé libre entre les constructions ou les usages ayant trait à un aéroport et les constructions ou les usages ayant trait à une 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

14.2.5 Disposition particulière aux milieux humides localisés en zone agricole permanente

Dans tout milieu humide identifié à la carte 13, toute coupe d'arbre est assujettie aux dispositions du sous-paragraphe 14.1.

14.2.6 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 13.

Autour de ces érablières, une bande boisée de conservation de 20 mètres de largeur minimale doit être conservée. À l'intérieur de la bande boisée à conserver, seules les coupes d'assainissement sont autorisées.

Est par ailleurs autorisée dans ces érablières la coupe d'érables à des fins de récolte et pour l'aménagement des chemins forestiers nécessaires, dans la mesure où les conditions minimales suivantes sont respectées :

- une autorisation de la CPTAQ permettant la coupe ;
- la conservation d'une surface terrière résiduelle après intervention d'un minimum de 20 mètres carrés à l'hectare ;
- le prélèvement d'un maximum de 28 % de la surface terrière sur une période de 15 ans, incluant l'aire des sentiers de débardage et de débusquage ;
- la réalisation d'inventaires avant et après l'intervention et ce, en respectant une probabilité de 95 % avec 90 % de précision;

- en outre, dans le cas des érablières présentant une possibilité immédiate d'au moins 180 entailles à l'hectare, le maintien d'une possibilité d'un minimum de 180 entailles à l'hectare après l'intervention, de même que la conservation, s'il en est, d'une composition d'au moins 10 % des essences compagnes réparties en nombre de tiges et comprenant le pin blanc, la pruche et les autres feuillus tolérants.

14.2.7 Équipements et infrastructures de communication, transport d'énergie, gazoduc et voies de circulation publiques et ferroviaires

Les dispositions relatives aux coupes forestières ne s'appliquent pas en cas de construction, reconstruction, aménagement ou réaménagement d'équipements et infrastructures de communication, de transport d'énergie, de gazoduc et de voies de circulation publiques et ferroviaires. Toutefois, lors d'une construction, on doit veiller à ne couper que lorsque est applicable le minimum de couvert forestier.

15. La protection et la mise en valeur des propriétés des communautés religieuses dans le cadre de projets de conversion, de transformation ou de recyclage

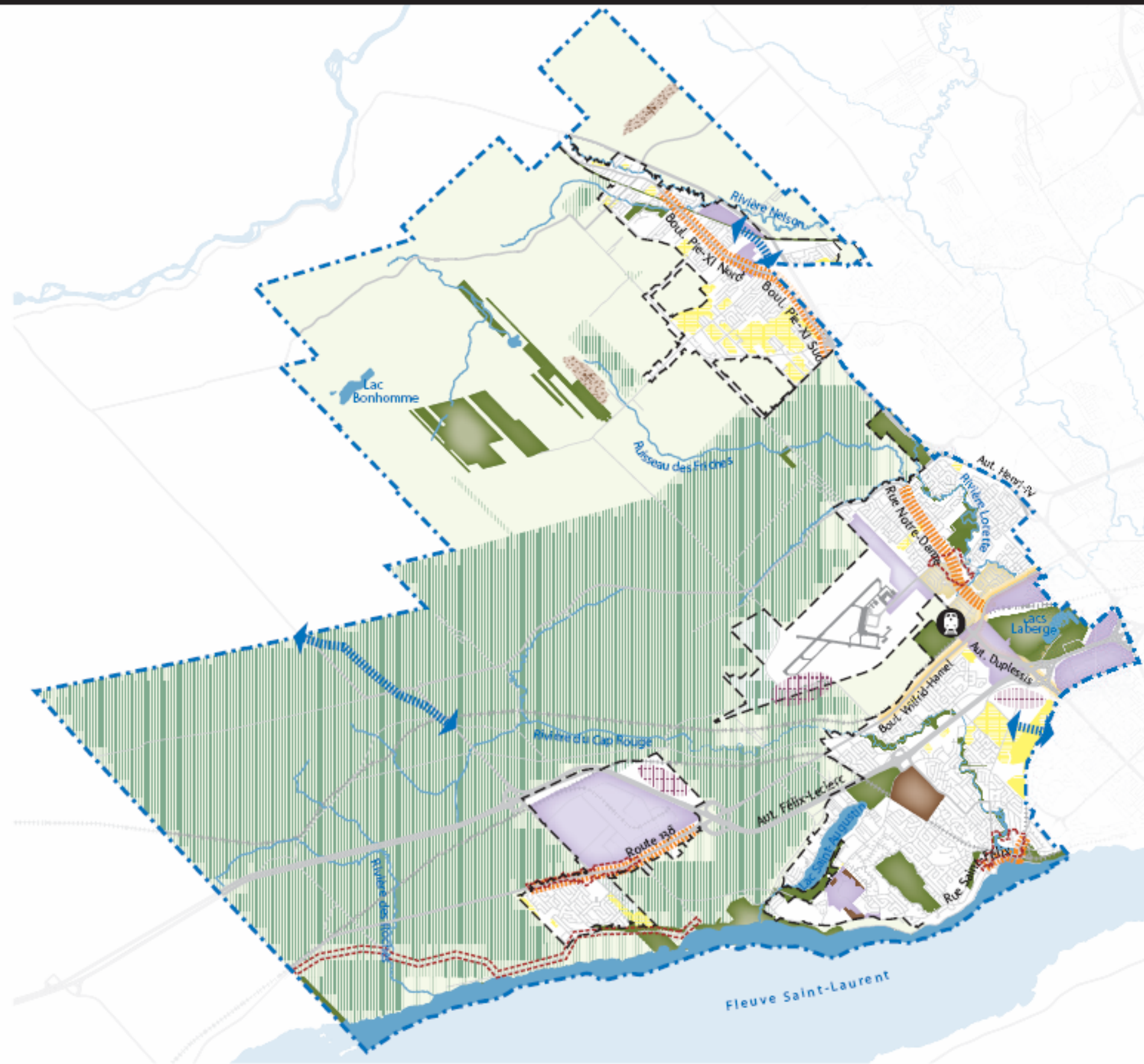
Les projets de conversion, de transformation et de recyclage d'immeubles conventuels visés par la grande affectation Publique, institutionnelle et communautaire (PIC) doivent respecter les critères d'aménagement suivants :

- 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;

A-8 Arrondissement Laurentien

■ Pistes d'actions spécifiques

- 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



- Limite maximale d'urbanisation
- Axe de consolidation
- Secteur d'emploi
- Parc industriel ou d'affaires à étudier
- Gare multimodale projetée - Gaudarville
- ↔ Lien potentiel ou à l'étude
- Axe commercial à revitaliser
- Concentration d'intérêt patrimonial ou culturel
- Développement résidentiel
- Reconversion potentielle
- Milieu résidentiel à valoriser à moyen ou long terme
- Parc, espace vert, conservation naturelle et équipement récréotouristique régional
- Site d'extraction actif
- Territoire agroforestier
- Zone agricole permanente

