

ANNEXE 8 : ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE EN FONCTION DU DÉVELOPPEMENT DE LA ZONE D'ÉTUDE

1. **Gestion de l'urbanisation** : Gérer l'urbanisation avec une vision d'ensemble et selon une approche intégrée, tout en tenant compte des caractéristiques de chacune des cinq parties composant la CMQ et en visant la complémentarité

Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Position de la zone d'étude
<p>Consolider le développement urbain à l'intérieur des périmètres urbains existants de chacune des 5 parties composant la CMQ (étalement urbain zéro) et diriger en priorité l'extension de l'urbanisation dans les secteurs déjà pourvus d'équipements, d'infrastructures et de services en préservant les boisés et les milieux sensibles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Diriger de façon prioritaire les fonctions urbaines à l'intérieur du tissu bâti existant; ▪ Gérer l'extension du milieu bâti en vouant au développement concentré les secteurs qui lui sont contigus et qui sont déjà pourvus d'infrastructures et d'équipement de base ou qui peuvent être équipés à des coûts acceptables en respectant les objectifs de développement durable 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zone d'étude se situe à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et à proximité de l'aire urbaine centrale (périmètre de niveau 3 pour le schéma); ▪ Zone d'étude déjà largement desservie par les infrastructures et équipements de base (égout, aqueduc, écoles primaire et secondaire, centre communautaire, parcs) et les zones vacantes sont facilement réalisables. Ces équipements existants peuvent desservir une population beaucoup plus importante. ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise une forme d'urbanisme plus compacte qui favorise l'intégration de l'habitation, du commerce, des emplois, des parcs. ▪ Zone d'étude traversée par des conduites régionales d'égout et d'aqueduc et permettant une extension facile des réseaux.
<p>Assurer la pérennité, l'optimisation et la rentabilisation des équipements, infrastructures et services publics, et tenir compte de leur capacité à satisfaire les besoins de développement urbain</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer le maintien et l'amélioration des équipements, infrastructures et service de base, entre autres éducatifs, culturels, de santé et de services sociaux, en favorisant, par une planification, leur utilisation et leur accessibilité; ▪ Poursuivre la rationalisation de l'utilisation des équipements et infrastructures d'aqueduc et d'égouts; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le secteur Lebourgneuf est identifié dans le schéma d'aménagement de 1985 et dans le PSARI comme un pôle d'activité régional (centre structurant); ▪ Le boulevard Lebourgneuf est devenu depuis les dernières décennies un pôle d'activité : commerciale (Galeries de la Capitale, Wal-Mart etc.) de bureau (avec le boulevard des Galeries) et industriel (parc industriel Métrobec). ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise la proximité résidences-services-emplois par la création de centres de quartier
<p>Orienter en priorité le développement urbain en fonction des pôles d'activités ou de services et des axes majeurs de transport en commun, et accroître la multi-fonctionnalité, entre autres des quartiers de banlieue (collectivités viables)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser en priorité la consolidation des secteurs situés à proximité des pôles d'activité et de services, afin d'assurer leur viabilité et de minimiser les déplacements en automobile; ▪ Privilégier la consolidation ou le développement des quartiers de façon qu'ils soient plus autonomes et offrent des biens et services de proximité, qu'ils réduisent les déplacements motorisés et qu'ils favorisent et diversifient les interactions sociales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'axe Lebourgneuf est l'axe commercial principal de la zone d'étude; c'est cet axe qui sera consolidé ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise le développement de commerces et de services pour la population du quartier ; ▪ Le réseau de transport en commun desservira le futur boulevard et les futures zones commerciales; une voie réservée pour autobus est prévue le long du boulevard.
<p>Consolider les artères, les boulevards, les zones et les pôles commerciaux existants et assurer leur complémentarité, leur intégration à l'organisation urbaine et leur accessibilité par transport en commun</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser une planification structurée du développement commercial ▪ Voir à ce que les nouveaux espaces commerciaux soient aménagés avec un souci d'accessibilité par transport en commun ou par des moyens non motorisés; ▪ Privilégier la mise en place de commerces qui ne seront pas de nature, par leur multiplication, leur emplacement, leur taille, à nuire à la consolidation des pôles existants 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'axe Lebourgneuf est l'axe commercial principal de la zone d'étude; c'est cet axe qui sera consolidé ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise le développement de commerces et de services pour la population du quartier ; ▪ Le réseau de transport en commun desservira le futur boulevard et les futures zones commerciales; une voie réservée pour autobus est prévue le long du boulevard.

2. **Transport** : Réaliser une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire qui donne la priorité au transport collectif, favorise l'intermodalité et optimise l'utilisation des équipements, infrastructures, systèmes et réseaux de transport existants, tout en soutenant le développement socioéconomique et en protégeant l'environnement et le cadre bâti.

Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Position de la zone d'étude
<p>Privilégier le développement du transport collectif et des modes de déplacement réduisant l'utilisation individuelle de l'automobile.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Coordonner et faciliter l'intégration fonctionnelle des réseaux de transport collectif; ▪ Contribuer à la fluidité des transports en commun, notamment en prévoyant la réalisation de voies réservées pour le transport en commun et le co-voiturage sur les axes majeurs de transport. ▪ Planifier le parachèvement du réseau cyclable de la CMQ et encourager la construction de voies piétonnes ce qui favorisera un plus grand nombre de déplacements par des modes de transport non-motorisés. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau de transport en commun sera réorganisé pour assurer une meilleure desserte de la zone d'étude; ▪ Le futur boulevard comprend une voie réservée pour le transport en commun; ▪ Les aménagements piétons et cyclistes seront favorisés; le futur boulevard comprendra une voie cyclable;
<p>Harmoniser les interventions en transport et optimiser l'utilisation des réseaux existants, leur fluidité et leur fonctionnalité, de façon à restreindre les besoins d'implantation de nouvelles infrastructures routières</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Assurer la consolidation et l'optimisation des réseaux routiers existants en tenant compte des objectifs d'accessibilité et de mobilité, du vieillissement des infrastructures et de leur nécessaire adaptation aux normes en vigueur;; ▪ Analyser la configuration et la hiérarchisation du réseau de transport routier actuel et planifier l'achèvement et un meilleur maillage des boulevards urbains afin de créer, à l'échelle métropolitaine, un réseau artériel efficace et plus fluide qui complètera et soutiendra le réseau autoroutier; ▪ Assurer une meilleure gestion des corridors routiers entre autres en instaurant un contrôle plus rigoureux des accès et une utilisation du sol en bordure de ces corridors compatibles avec leur vocation. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le prolongement de l'axe du Vallon créera le lien fort manquant dans l'axe nord sud; il permettra également de décongestionner le réseau routier existant et réduira la circulation de transit dans les zones résidentielles existantes; ▪ Le long du futur boulevard, aucun accès privé direct ne sera possible;
<p>Réduire les impacts du transport sur l'environnement, la santé et la qualité de vie des citoyens et favoriser l'amélioration de la sécurité des usagers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réduire, par les aménagements appropriés et une meilleure gestion de l'urbanisation, les impacts du réseau de transport sur les milieux naturels ainsi que la pollution sonore et atmosphérique; ▪ Contribuer à l'amélioration de la sécurité des usagers du réseau de transport notamment aux points de conflit entre le réseau routier et le réseau secondaire; ▪ Planifier l'embellissement et l'harmonisation des abords des axes routiers format le réseau métropolitain principal. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le futur boulevard fera l'objet d'aménagements paysagers;

3. **Environnement et milieu naturel** : Préserver la qualité de l’environnement, assurer le maintien de la biodiversité et contribuer à la réhabilitation des secteurs et des éléments naturels perturbés.

Intention et objectif du gouvernement	Attentes du gouvernement vis à vis la CMQ	Position de la zone d’étude
Contribuer à la préservation de la qualité de l’eau, protéger et restaurer le régime hydrologique, les rives et le littoral du fleuve, des lacs et des cours d’eau ainsi que leur plaine inondable en privilégiant l’approche de gestion intégrée par bassin versant.	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prendre en considération la présence de tous les cours d’eau à l’étape de la planification des projets à des fins résidentielles, publiques, industrielles et commerciales dans le but d’éviter la canalisation ou le détournement des cours d’eau, de diminuer l’impact hydrologique sur les cours d’eau et de freiner l’appauvrissement de la biodiversité; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La future planification de la ville de Québec identifie une protection de la rivière du Berger (bande de 50 mètres de part et d’autre
Contribuer à la préservation et à l’amélioration de la qualité de l’air et du sol et réduire la pression sur l’environnement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Promouvoir des aménagements urbains qui réduisent les déplacements motorisés et les distances à parcourir et qui intègrent des espaces verts contribuant à l’assainissement de ; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La nouvelle planification de la ville de Québec favorise la proximité résidences-services-emplois par la création de centres de quartier et développement d’aménagements t piétons et cyclistes.
Protéger les sites d’intérêt naturel ou écologique ainsi que les espèces fauniques et floristiques et leurs habitats, les plans d’eau et les paysages naturels, et développer le réseau d’aires protégées représentatives de la biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Repérer des éléments qui pourraient servir de lien entre les aires protégées ou de corridor pour la faune, comme le littoral et les rives des cours d’eau, les falaises, les vallées, les boisés urbains et agricoles, afin de procurer un domaine vital pour le maintien ou la restauration de populations animales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Les mesures d’atténuation proposées devront viser ces objectifs.