



299

DB1

Projet d'aménagement de la phase 3 de la promenade Samuel-De Champlain entre la côte de Sillery et la côte Gilmour à Québec

6211-23-022

**Bâtir 2031** STRUCTURER, ATTIRER, DURER

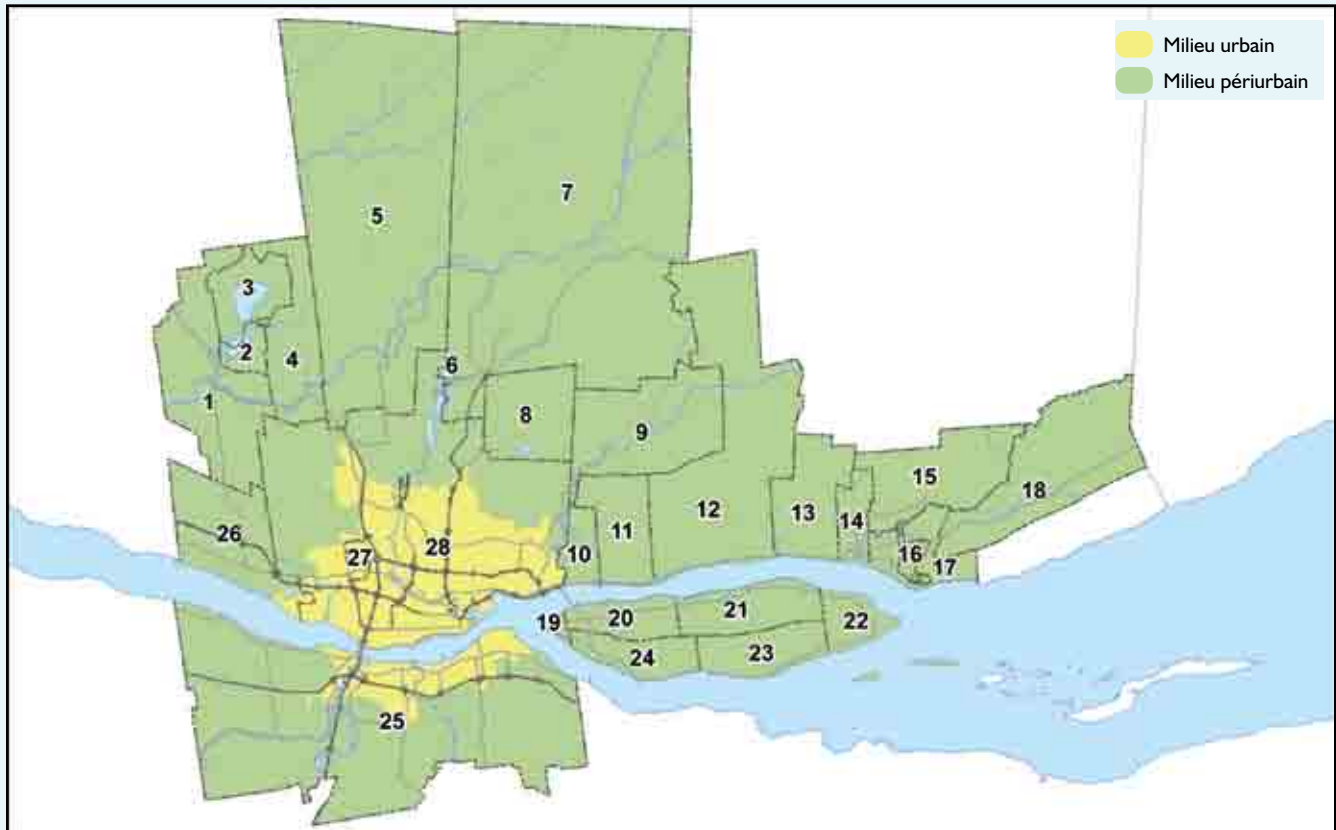
Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement  
du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec



Communauté  
métropolitaine  
de Québec

*Bâtir. Dans un même esprit.*

## Territoire de la Communauté métropolitaine de Québec



### MRC La Jacques-Cartier

1. Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier
2. Fossambault-sur-le-Lac
3. Lac-Saint-Joseph
4. Shannon
5. Saint-Gabriel-de-Valcartier
6. Lac-Delage
7. Stoneham-et-Tewkesbury
8. Lac-Beauport
9. Sainte-Brigitte-de-Laval

### MRC La Côte-de-Beaupré

10. Boischatel
11. L'Ange-Gardien
12. Château-Richer
13. Sainte-Anne-de-Beaupré
14. Beaupré
15. Saint-Ferréol-les-Neiges
16. Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente
17. Saint-Joachim
18. Saint-Tite-des-Caps

### MRC L'Île-d'Orléans

19. Sainte-Pétronille
20. Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans
21. Sainte-Famille
22. Saint-François-de-l'Île-d'Orléans
23. Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans
24. Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans

### Ville de Lévis

25. Lévis

### Agglomération de Québec

26. Saint-Augustin-de-Desmaures
27. L'Ancienne-Lorette
28. Québec

Février 2013

ISBN 978-2-923826-11-0

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives nationales du Québec, 2013

Dépôt légal - Bibliothèque et Archives Canada, 2013

## MOT DU PRÉSIDENT



C'est avec une grande fierté que je vous présente *Bâtir 2031*, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement du territoire* de la Communauté métropolitaine de Québec.

Il s'agit d'une étape importante pour la grande région de Québec. Les élus des 28 municipalités faisant partie de la Communauté ont fait consensus sur une vision d'avenir de leur territoire. Amorcé en juin 2010 à l'occasion d'un forum métropolitain, le projet de plan de la Communauté a fait l'objet, en 2011, d'une large consultation auprès de la population, des intervenants du milieu, des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC). Le gouvernement du Québec a également communiqué ses attentes à la Communauté. *Bâtir 2031* est le fruit d'un travail assidu et rigoureux du conseil pour tenir compte de cette consultation et répondre aux obligations légales qui lui sont adressées par le gouvernement. Un partenariat admirable.

Nous sommes heureux du résultat de cette démarche. Les choix politiques que nous avons proposés à la population en avril dernier se sont avérés justes. Notre volonté de miser sur l'équilibre entre la compétitivité de notre territoire et son attractivité n'a jamais été remise en question. Au contraire, cet équilibre a été maintenu en adaptant les mesures pour respecter les particularités locales. *Bâtir 2031* en est donc le reflet. « Structurer-Attirer-Durer » demeurent nos priorités d'action pour la croissance et le développement durable du territoire de notre Communauté.

Cette volonté de cohérence politique s'est traduite par des gestes concrets. *Bâtir 2031* propose de structurer, de densifier et de consolider notre territoire pour favoriser un meilleur arrimage avec la mobilité durable et ainsi éviter d'accentuer la congestion routière. La préservation de nos ressources naturelles, et plus particulièrement l'eau, qu'elle soit en surface ou souterraine, fait aussi partie intégrante du plan. Notre choix de préserver nos milieux agricoles, nos paysages, notre patrimoine, le fleuve et son littoral, ainsi que nos espaces naturels, a également donné lieu à des mesures de gestion de l'urbanisation novatrices et exigeantes pour toutes les municipalités. À ce sujet, je peux affirmer que toutes les municipalités, sans exception et de façon équitable, ont accepté de fournir un effort pour développer autrement notre territoire, comme le propose *Bâtir 2031*.

*Bâtir 2031* nous donne un plan concret pour l'avenir. En fonction de priorités claires, il établit des stratégies concrètes pour chacune d'elles. Il engage un processus formel de concordance obligeant chacune des composantes de notre territoire à se conformer à *Bâtir 2031* dans un délai maximal de deux ans suite à son entrée en vigueur. De plus, nous avons convenu d'établir un processus rigoureux de suivi du plan basé sur des indicateurs précis. Des obligations de résultat nous sont maintenant fixées. Nous sommes prêts à y répondre.

Enfin, toujours pour assurer la réussite de *Bâtir 2031*, un plan de mise en œuvre sera élaboré et appliqué par le conseil de la CMQ dès la prochaine année. Il permettra de poursuivre le partenariat établi avec les composantes de la CMQ et les intervenants du milieu, mais aussi avec les gouvernements et ses mandataires. Un partenariat indispensable pour relever les défis et mettre de l'avant les stratégies du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

Le président,

**Régis Labeaume**  
Maire de Québec



## **Bâtir 2031 – Un plan d'aménagement et de développement pour assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec.**

Véritable projet politique à long terme, *Bâtir 2031* a pour ambition de doter la Communauté métropolitaine de Québec d'un plan d'aménagement et de développement qui prend en compte l'ensemble du territoire de la Communauté. Une première. Quelle est notre vision d'avenir? Comment allons-nous planifier ce territoire pour assurer sa croissance, sa compétitivité et son attractivité dans une perspective de développement durable? Son élaboration a été l'occasion d'aborder ces questions et de dessiner ensemble le devenir de la région métropolitaine de Québec.

## **Bâtir 2031 – Structurer, attirer et durer : trois priorités d'aménagement et de développement pour positionner le territoire à l'échelle internationale**

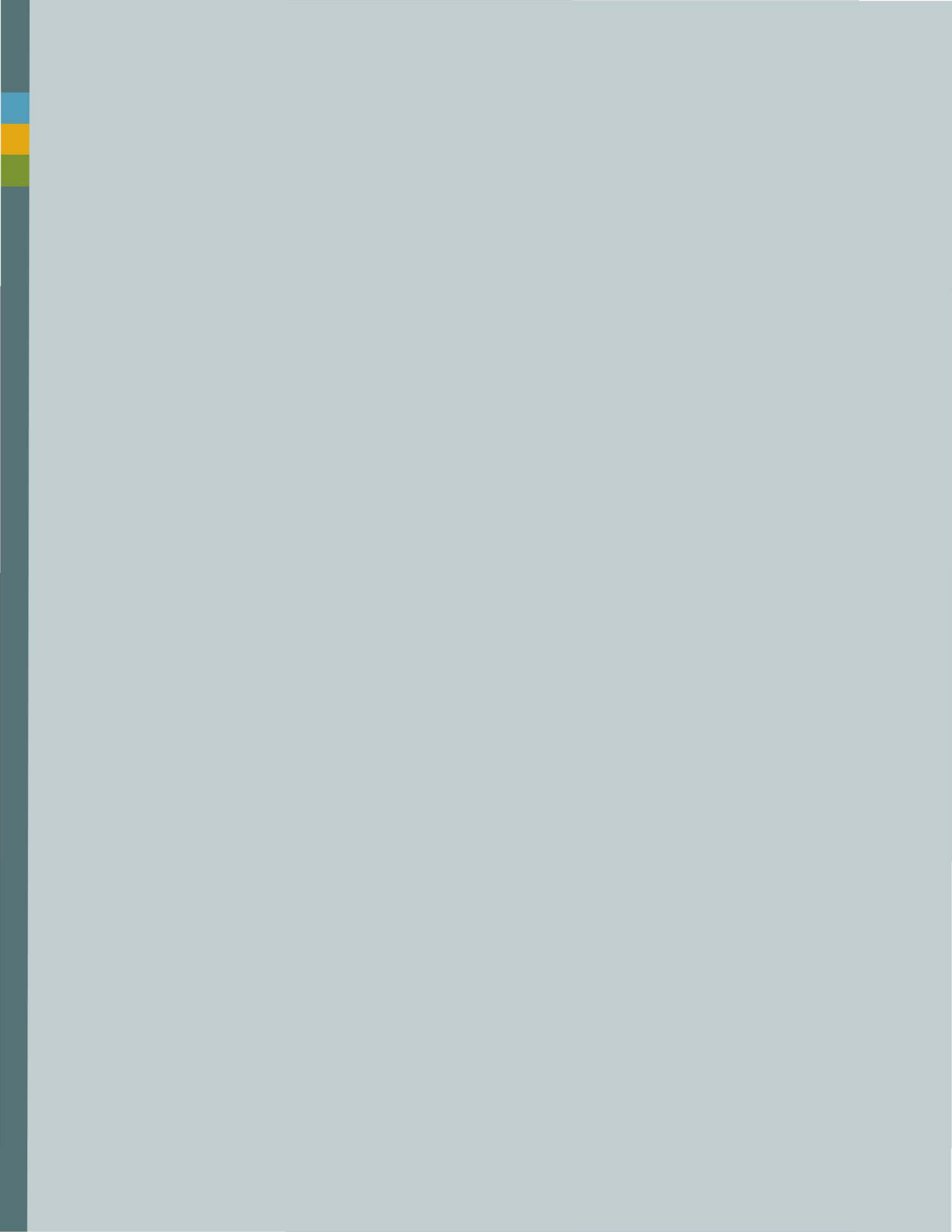
Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) sélectionne, parmi les différentes avenues qui se présentent, celles qui permettront d'accueillir la croissance de façon optimale et de positionner le territoire métropolitain à l'échelle internationale. Il identifie clairement les priorités qui mobiliseront les 28 municipalités faisant partie de la Communauté au cours des prochaines années. Ces priorités sont au nombre de trois : **Structurer** en bâtissant une région métropolitaine plus cohérente sur le plan de l'organisation du territoire et de la mobilité durable, **Attirer** en offrant des milieux de vie et des lieux d'emploi de qualité en quantité suffisante pour accueillir la croissance et en complétant la mise en valeur de nos éléments identitaires, **Durer** en limitant les pressions de l'urbanisation sur les milieux naturels et agricoles, en utilisant judicieusement nos ressources et en veillant à la sécurité, à la santé publique et au bien-être des citoyens.

## **Bâtir 2031 – Des stratégies précises, cohérentes et porteuses d'avenir adaptées au territoire de la Communauté métropolitaine de Québec**

Pour chacune des trois priorités identifiées, *Bâtir 2031* met de l'avant des stratégies d'aménagement et de développement qui s'appuient sur les attributs fondamentaux de la région, sur ses potentiels et sur la volonté de trouver des solutions durables aux problèmes qui commencent à apparaître. Ces stratégies interpellent tous les partenaires de la Communauté. Véritables choix politiques, elles visent à définir ce que sera la région métropolitaine de Québec en 2031 et à démarquer notre région de la concurrence qui s'exerce à l'échelle nationale et internationale.

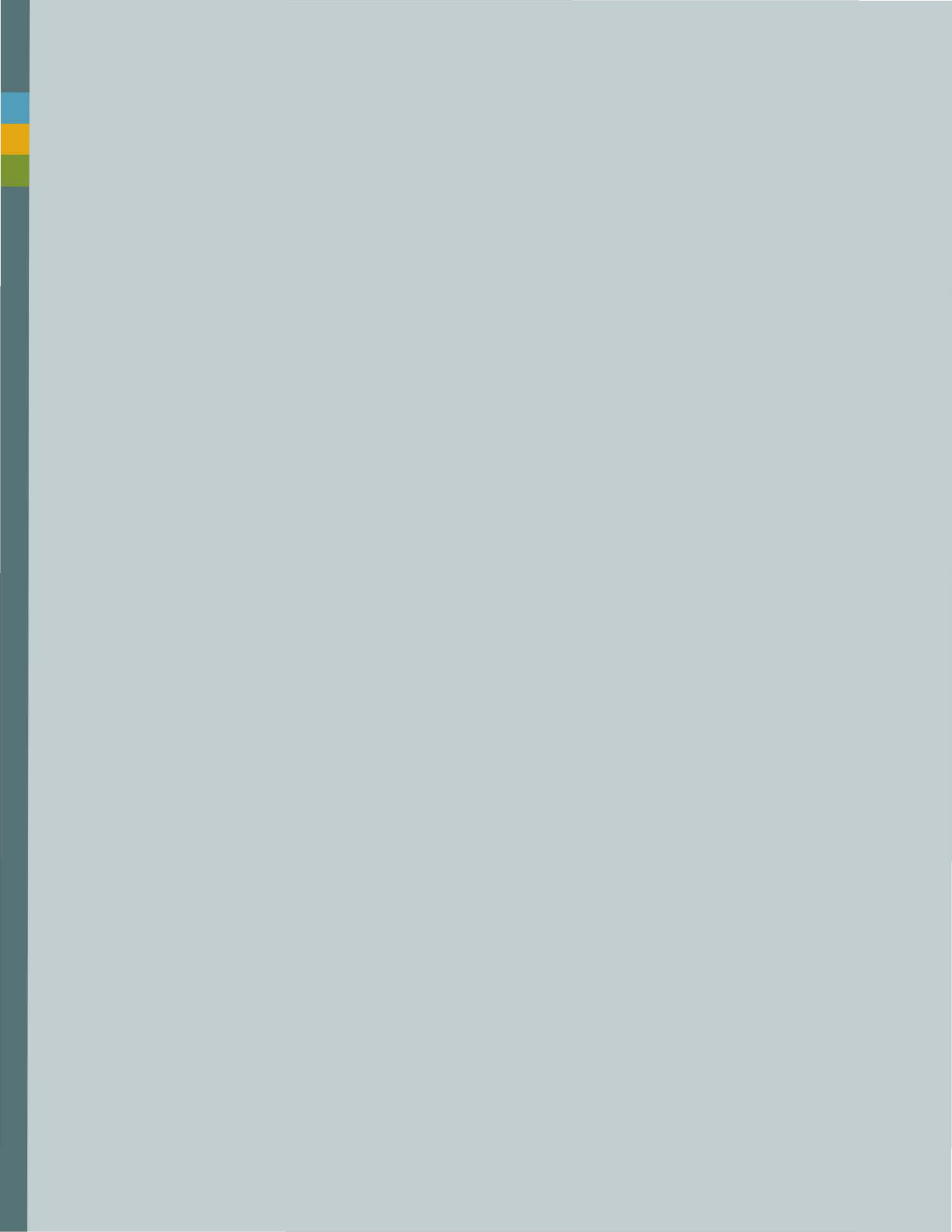
## **Bâtir 2031 – Une approche de planification appuyée sur des consensus et basée sur la complémentarité et le partenariat**

*Bâtir 2031* s'appuie sur des consensus forts et partagés par l'ensemble des élus de la Communauté. Ces consensus ont notamment été validés lors des consultations publiques réalisées au printemps 2011. Par ailleurs, puisque l'aménagement d'un territoire est une compétence partagée entre plusieurs paliers décisionnels qui influencent, à différents niveaux et en fonction de leur compétence, son évolution, ce plan est basé sur le partenariat. Il est un outil de planification intégrée, distinct et complémentaire aux schémas d'aménagement et de développement élaborés par le palier régional (MRC, agglomération de Québec, Ville de Lévis) et aux plans d'urbanisme élaborés par les municipalités. Son élaboration a conduit à réfléchir à une véritable collaboration où chaque palier joue un rôle dans l'atteinte des stratégies fixées à l'échelle métropolitaine. Au cours des prochaines années, la Communauté assurera la coordination nécessaire à la mise en œuvre des stratégies identifiées et soutiendra les composantes dans les travaux découlant du PMAD.



# TABLE DES MATIÈRES

<b>PREMIÈRE SECTION :</b>	
<b>Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement</b> .....	7
Introduction.....	9
Une approche de conformité basée sur la complémentarité et le partenariat.....	10
<b>STRUCTURER</b>	
1. En dirigeant la croissance vers les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire.....	13
2. En misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de l'organisation du territoire métropolitain.....	25
3. En consolidant les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser nos équipements et nos infrastructures et d'optimiser les investissements publics et privés consentis.....	35
<b>ATTIRER</b>	
4. En donnant accès à la région métropolitaine par des installations de transport performantes.....	43
5. En offrant des milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs.....	47
6. En accueillant la croissance dans des lieux d'emploi de qualité.....	61
7. En mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie.....	67
8. En misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques.....	73
9. En valorisant nos paysages identitaires.....	85
10. En faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.....	91
<b>DURER</b>	
11. En misant sur une consommation rationnelle et optimale de l'espace de façon à protéger nos milieux agricoles et naturels.....	97
12. En favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures.....	101
13. En améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir devant certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.....	111
<b>DEUXIÈME SECTION :</b>	
<b>Mise en œuvre et monitoring</b> .....	117
<b>TROISIÈME SECTION :</b>	
<b>Grands principes et principaux constats</b> .....	123
<b>QUATRIÈME SECTION :</b>	
<b>Annexes</b> .....	149
Liste des cartes.....	180
Liste des tableaux.....	181
Liste des figures.....	183







# PREMIÈRE SECTION

## **LE PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT**



# LES 13 STRATÉGIES DU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

## STRUCTURER

1. En dirigeant la croissance vers les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire;
2. En misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de l'organisation du territoire métropolitain;
3. En consolidant les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser nos équipements et nos infrastructures et d'optimiser les investissements publics et privés consentis.

## ATTIRER

4. En donnant accès à la région métropolitaine par des installations de transport performantes;
5. En offrant des milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs;
6. En accueillant la croissance dans des lieux d'emploi de qualité;
7. En mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie;
8. En misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques;
9. En valorisant nos paysages identitaires;
10. En faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.

## DURER

11. En misant sur une consommation rationnelle et optimale de l'espace de façon à protéger nos milieux agricoles et naturels;
12. En favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures;
13. En améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir devant certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.

# INTRODUCTION

## Assurer la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine de Québec.

Les régions métropolitaines sont au centre des activités économiques, sociales et culturelles des pays industrialisés. Pour assurer et maintenir leur croissance dans un contexte marqué par une mobilité croissante des personnes et des entreprises à l'échelle nationale et internationale, toutes les régions métropolitaines cherchent à renforcer leur attractivité en développant leur territoire de façon durable.

Pour être compétitive et attractive, une région métropolitaine doit proposer des milieux de vie diversifiés, des attraits distinctifs ainsi que des installations performantes permettant l'accessibilité et la desserte du territoire. Par conséquent, les régions métropolitaines doivent se doter de priorités et de stratégies d'aménagement bien adaptées à leur territoire afin de se démarquer de la concurrence.

La région métropolitaine de Québec ne fait pas exception à la règle. Mobiliser l'ensemble des principaux acteurs de la région métropolitaine autour d'un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* commun à l'ensemble du territoire apparaît une condition essentielle pour attirer, dans un contexte de concurrence, une nouvelle population, de nouvelles entreprises, de nouveaux investissements privés ou publics ainsi que de grands événements internationaux.

## Les attributs fondamentaux de la région métropolitaine de Québec.

La région métropolitaine de Québec est d'ores et déjà dotée d'attributs enviables qui la distinguent des autres grandes régions urbaines. Elle peut miser sur une économie forte et diversifiée ainsi que sur un cadre de vie attrayant reconnu pour la beauté de son fleuve, de ses paysages et de ses milieux naturels. Elle se différencie également par ses lieux chargés d'histoire, par ses milieux de vie diversifiés, par ses nombreux secteurs récréotouristiques facilement accessibles et par son patrimoine bâti unique en Amérique du Nord. Ces éléments lui ont forgé une identité forte qui contribue à la qualité de vie de sa population.

Néanmoins, la croissance, la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine de Québec pourraient être compromises si certains choix en matière d'aménagement et de développement ne sont pas arrêtés afin de conserver les acquis et trouver des solutions aux problèmes qui commencent à apparaître. À titre d'exemple, la dispersion des milieux résidentiels et des lieux d'emploi sur le territoire a notamment contribué à accroître le nombre de déplacements et à favoriser l'utilisation de l'automobile en l'absence d'une densité suffisante pour soutenir l'utilisation du transport en commun. Il en résulte une augmentation des épisodes de congestion à plusieurs points du réseau routier métropolitain. Par ailleurs, ce mode d'urbanisation, qui ne tient pas compte du potentiel de requalification et de consolidation des espaces déjà urbanisés, s'est traduit par une consommation d'espaces bien supérieure à l'augmentation de la population, et ce, bien souvent au détriment des milieux naturels et agricoles. Vus ainsi, les choix politiques qui seront arrêtés pour orienter notre croissance auront un effet irréversible sur ce que sera la région métropolitaine de Québec en 2031.

Bâtir 2031, c'est dès maintenant et c'est ici que le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* prend toute son importance. Conçu selon les principes du développement durable, il vise notamment à rentabiliser nos équipements et nos infrastructures existants, à minimiser les impacts sur les milieux naturels et sur les terres agricoles, à optimiser nos investissements publics et privés et à faire de la mobilité durable un élément fondamental de la structuration du territoire. Pour arriver à ces fins, le plan métropolitain s'appuie sur trois priorités d'aménagement et de développement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit :

### STRUCTURER

en bâtissant une région métropolitaine plus cohérente sur le plan de l'organisation du territoire et de la mobilité durable;

### ATTIRER

en offrant des milieux de vie et des lieux d'emploi de qualité en quantité suffisante pour accueillir la croissance, en dotant la région d'équipements et d'infrastructures aptes à répondre aux besoins de la population et en complétant la mise en valeur de nos éléments identitaires;

### DURER

en limitant les pressions de l'urbanisation sur les milieux naturels et agricoles, en utilisant judicieusement nos ressources et en veillant à la sécurité, à la santé publique et au bien-être des citoyens.

# UNE APPROCHE DE CONFORMITÉ BASÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE PARTENARIAT

## A. Une vision transversale de l'aménagement du territoire

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* demande à la Communauté d'énoncer des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire métropolitain, et ce, dans une perspective de développement durable.

Pour répondre à cette demande, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) énonce 13 stratégies métropolitaines qui s'articulent autour de trois priorités, soit :



Pour chacune des stratégies, la Communauté a retenu des objectifs, des critères, des prescriptions et des cibles, le tout associé à des moyens d'action et des demandes de collaboration jugés essentiels à la création d'une région métropolitaine forte et distinctive.

Ces 13 stratégies sont interreliées : le PMAD doit être lu dans son ensemble de façon transversale afin que la vision d'aménagement et de développement qu'il propose soit rendue opérationnelle, notamment dans le cadre de l'exercice de conformité prévu par la loi en ce qui a trait aux outils de planification des composantes.

La Communauté s'attend à ce que les composantes s'approprient, dans les délais requis, les stratégies métropolitaines en les intégrant à leurs outils de planification tout en définissant leurs propres enjeux et orientations régionales en matière d'aménagement et de développement du territoire. Toutefois, ces derniers ne devront pas être incompatibles, contradictoires ou risquer de compromettre les stratégies.

Pour une meilleure compréhension de certains termes utilisés dans le PMAD, la Communauté invite le lecteur à se référer au lexique présenté à l'annexe 12. De plus, au cours des deux prochaines années, la Communauté élaborera des outils et des guides permettant une compréhension commune et partagée de certains éléments énoncés au PMAD.

## B. La structure du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* et l'exercice de conformité

La structure du PMAD s'articule autour de stratégies, d'objectifs, de critères, de prescriptions et de cibles et ces expressions ont la portée suivante :

**Stratégie** : orientation d'aménagement et de développement.

**Objectif** : priorité retenue pour favoriser la mise en œuvre d'une stratégie.

**Critère** : norme visant à assurer la réalisation d'une stratégie. Un critère impose toujours une obligation de conformité stricte pour tout schéma d'aménagement et de développement. Il faut entendre par « **obligation de conformité stricte** » une exigence de reconduction identique ou quasi identique dans le schéma d'aménagement et de développement.

**Prescription** : obligation d'identification, dans tout schéma d'aménagement et de développement, de moyens et d'outils de mise en œuvre permettant de garantir l'atteinte d'une stratégie. Une prescription entraîne toujours une obligation de conformité qui, quoique souple, doit satisfaire aux attentes exprimées. Une « **obligation de conformité souple devant satisfaire aux attentes exprimées** » s'assimile à l'obligation de conformité stricte, en ce sens qu'elle donne lieu à une exigence d'identification, d'analyse ou de spécification. Cependant, son niveau de traitement à l'intérieur du schéma d'aménagement et de développement sera évalué de manière souple.

**Cible** : résultat dont l'atteinte doit être favorisée par tout schéma d'aménagement et de développement afin de contribuer à la réalisation d'une stratégie. Une cible entraîne toujours une obligation de conformité souple. Il faut entendre par « **obligation de conformité souple** », une exigence que le contenu du schéma d'aménagement et de développement tende vers les résultats escomptés, ne mette pas en péril une stratégie du PMAD ou n'entre pas en contradiction avec elle.

# UNE APPROCHE DE CONFORMITÉ BASÉE SUR LA COMPLÉMENTARITÉ ET LE PARTENARIAT

On retiendra que les critères, les prescriptions et les cibles devant être pris en compte dans l'élaboration de tout schéma d'aménagement et de développement sont généralement regroupés dans les sections du PMAD intitulées « **Attentes envers les composantes** ».

Par ailleurs, mentionnons que les critères, les prescriptions et les cibles prévues dans le PMAD se complètent dans le texte par les outils suivants :

**Moyens d'action** : interventions de la Communauté pour contribuer à réunir les conditions nécessaires ou utiles à l'atteinte d'une stratégie.

**Demandes de collaboration** : attentes exprimées par la Communauté aux partenaires privés, publics, municipaux ou gouvernementaux, y compris les mandataires de l'État, pour contribuer à réunir les conditions nécessaires ou utiles à l'atteinte d'une stratégie.

À moins d'une indication contraire, les composantes peuvent choisir l'outil de planification ou de contrôle le plus approprié à leur contexte pour mettre en œuvre ces critères, prescriptions et cibles, par exemple par l'introduction de normes aux règlements de zonage ou d'objectifs et de critères dans le cadre d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIA) pour une évaluation au cas par cas et, ce faisant, prévoir un cadre de gestion des droits acquis. Tout choix retenu à ces égards dans un schéma d'aménagement et de développement ne devra pas être incompatible, contradictoire ou risquer de compromettre les stratégies métropolitaines, ni permettre que le contenu des règlements d'urbanisme locaux (zonage, lotissement, etc.) soit incompatible, contradictoire ou risquer de compromettre les stratégies métropolitaines.

Il est à noter que les figures illustrées au PMAD sont présentées à titre indicatif afin d'illustrer certains critères, prescriptions ou cibles et ne seront pas prises en considération lors de l'exercice de conformité.

Suivant l'entrée en vigueur du PMAD, les composantes auront l'obligation de se conformer aux stratégies énoncées en vertu du principe de conformité prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Cette conformité doit être réalisée dans les vingt-quatre (24) mois suivant l'entrée en vigueur du PMAD par la modification ou la révision des outils de planification et de contrôle du territoire des composantes. Quant au gouvernement, ses ministres et les mandataires de l'État, ceux-ci sont liés au PMAD dans la mesure prévue par la loi.

## C. Des résultats qui reposent sur l'action conjuguée de la Communauté et de ses partenaires

La Communauté souhaite que l'appropriation du PMAD se fasse par l'ensemble des partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux dont les actions sont susceptibles de contribuer à la compétitivité et à l'attractivité du territoire métropolitain dans une perspective de développement durable.

Par conséquent, la Communauté s'attend à ce que les documents et les actions de ses partenaires, dont notamment les futurs plans quinquennaux des conférences régionales des élus de son territoire, les plans directeurs de l'eau et les futurs plans de mobilité durable en préparation au ministère des Transports du Québec, respectent son contenu. Il en est de même pour les actions, les travaux et les avis de la Commission de la capitale nationale du Québec.

Il s'agit d'un partenariat essentiel pour atteindre les résultats escomptés. Dans un même ordre d'idées, certaines actions visant la mise en œuvre du PMAD devraient être intégrées à un contrat de territoire découlant de la *Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016* du gouvernement du Québec.

## D. Un appel à la participation citoyenne

En plus d'interpeller l'ensemble des partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux dont les actions sont susceptibles de contribuer à la compétitivité et à l'attractivité du territoire métropolitain dans une perspective de développement durable, les élus de la Communauté invitent également les citoyens à participer aux processus de consultation organisés par les composantes eu égard à la révision de leurs outils de planification et de contrôle à la suite de l'adoption du PMAD.



Stratégie métropolitaine n° 1

## Structurer en dirigeant la croissance vers les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire

### 1.1 Contexte d'intervention

#### Un modèle de développement qui a contribué à accroître la dispersion des activités humaines sur le territoire.

Au cours des 60 dernières années, l'évolution de notre mode de vie, le type de développement urbain privilégié en Amérique du Nord et sur le territoire de la Communauté ainsi que les investissements publics réalisés en matière de transport routier et autoroutier ont nettement contribué à accroître la dispersion des lieux résidentiels et des lieux d'emploi sur le territoire.

Cette tendance à la dispersion des activités sur le territoire a notamment occasionné, en fonction des secteurs considérés :

- o un accroissement de notre dépendance à l'automobile;
- o une amplification des problèmes de congestion routière qui diminue la qualité de vie d'une portion importante de la population et notre compétitivité économique;
- o une perte du pouvoir d'achat des ménages souvent obligés d'avoir une deuxième voiture pour assumer leurs déplacements;
- o une augmentation du coût des infrastructures et la multiplication des investissements publics en matière de services à la population (école, centre de soins, etc.);
- o un allongement des distances et des temps de parcours lors des différents déplacements quotidiens (travail, commerce, loisirs), voire des problèmes d'accessibilité aux services et aux lieux d'emploi pour certaines catégories de personnes (jeunes adultes, personnes âgées, etc.);
- o un accroissement de la consommation d'espaces pour accueillir les nouveaux ménages, souvent au détriment des milieux naturels ou agricoles;
- o une perte de vitalité ou d'intérêt envers certains quartiers ou noyaux urbains d'origine.

#### De nouvelles préoccupations économiques, environnementales ou sociales qui forcent à repenser nos façons de faire en matière d'aménagement du territoire.

Des réflexions sont en cours dans plusieurs grandes régions métropolitaines d'Amérique du Nord afin de revoir ce modèle de développement de façon à mieux prendre en compte

certaines préoccupations économiques, environnementales ou sociales comme la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la protection des espaces naturels, la gestion optimale des déplacements et le vieillissement attendu de la population.

Cette réflexion doit également avoir lieu à l'échelle de la Communauté afin de maintenir notre compétitivité et notre attractivité. Dès maintenant, il faut bâtir un territoire métropolitain plus cohérent en ce qui a trait à la répartition spatiale des fonctions résidentielles, commerciales, industrielles et institutionnelles ainsi qu'en matière de mobilité des personnes et des marchandises. Au printemps 2010, différents scénarios d'aménagement et de développement ont été étudiés<sup>1</sup>. Parmi les différents scénarios considérés, celui proposant une structure urbaine s'appuyant sur un certain nombre de pôles, de noyaux périurbains et d'axes structurants est ressorti comme le modèle présentant le plus d'avantages environnementaux et économiques. En plus de soutenir l'utilisation du transport en commun et actif, ce modèle permet, notamment, de réduire notre consommation d'espaces et le nombre de déplacements quotidiens en favorisant une plus grande mixité des fonctions au sein des milieux de vie.

### 1.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 1.2.1 Hiérarchiser le territoire métropolitain à partir de pôles métropolitains, de noyaux périurbains et d'axes structurants;
- 1.2.2 Consolider ces pôles, ces noyaux et ces axes en y favorisant une mixité des fonctions;
- 1.2.3 Diriger vers ces pôles, ces noyaux et ces axes les activités ainsi que les équipements les plus structurants en fonction de leur rayonnement;
- 1.2.4 Accroître l'accessibilité au transport en commun par une augmentation des activités humaines aux abords des arrêts et des principaux réseaux.

1. Pour plus de détails sur ces scénarios, voir la section « Grands principes et principaux constats ».

### 1.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 1.3.1 Oriente la croissance en hiérarchisant le territoire en fonction des pôles métropolitains et des axes structurants identifiés à la carte I ainsi qu'en fonction de noyaux périurbains. Pour structurer ce choix d'aménagement et de développement, les principes entourant la mobilité durable, y compris l'accroissement de l'utilisation du transport en commun et du transport actif, ont été prioritaires;
- 1.3.2 Établit des critères, des prescriptions et des cibles au tableau I représentant la forme d'aménagement et de développement du territoire à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants.

### 1.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 1.4.1 Reconduit les critères de densité résidentielle identifiés au tableau I pour les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants.

À défaut d'atteindre ces critères, la composante devra justifier les densités inférieures retenues en fonction d'attributs propres au territoire ou à une partie du territoire, par exemple la présence d'un secteur patrimonial à l'intérieur duquel une augmentation de la densité entraînerait une diminution des qualités intrinsèques de ce secteur. Le cas échéant, elle devra identifier les secteurs de densification requis à proximité du pôle, du noyau ou de l'axe à l'intérieur duquel les critères de densité seront atteints.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 1.4.2 Délimite les pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants en justifiant les limites retenues.

La délimitation des pôles, des noyaux et des axes doit tenir compte des stratégies énoncées dans le PMAD (à titre d'exemple, la démonstration que le pôle est en mesure d'accueillir 60 % de la croissance, soit un critère énoncé dans la stratégie n° 3).

Dans le cas des noyaux périurbains, chacune des composantes doit identifier un ou des noyaux périurbains autour duquel ou desquels elle entend planifier son développement. Ce noyau peut correspondre à des secteurs historiques de développement ou à toute autre portion de son territoire plus appropriée à son exercice de planification. Pour le territoire de la Ville de Lévis, les noyaux périurbains de Saint-Nicolas, de Saint-Jean-Chrysostome et Saint-Étienne-de-Lauzon devront au minimum être identifiés. Quant à la Ville de Québec, elle évaluera la pertinence de délimiter des noyaux périurbains considérant qu'elle bénéficie déjà d'une répartition sur l'ensemble de son territoire de pôles métropolitains et d'axes structurants.

Dans le cas des axes structurants, la délimitation devra préciser l'aire d'influence de l'axe, ce qui inclut minimalement les terrains situés de part et d'autre de l'axe ainsi que, le cas échéant et considérant le contexte d'intervention, les terrains situés en arrière-plan.

- 1.4.3 Caractérise les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants en décrivant minimalement leurs fonctions, les infrastructures de transport, les aménagements urbains et le cadre bâti ainsi que la densité actuelle;



- I.4.4 Élabore une planification détaillée des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, par exemple dans le cadre d'un programme particulier d'urbanisme (PPU). Cette planification devra permettre :
1. de soutenir la mobilité durable;
  2. d'encourager la mixité des fonctions;
  3. de favoriser l'émergence de communautés complètes;
  4. de réaliser des milieux de vie de qualité;
  5. de planifier la localisation des nouveaux équipements, des lieux d'emploi et des infrastructures de transport de façon à renforcer la vitalité des pôles, des noyaux et des axes et de privilégier l'utilisation des transports en commun et actif;
  6. de répartir la localisation des nouveaux équipements en fonction de leur rayonnement, comme l'indique le tableau I ;
  7. de favoriser une complémentarité entre les pôles métropolitains situés à l'intérieur d'une même composante géographique.

Dans l'optique où la composante planifie un équipement à l'extérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, cette dernière devra justifier la localisation de cet équipement en tenant compte de l'impact sur la vitalité des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants ainsi que de sa relation avec ceux-ci (par exemple, dans le cas d'un équipement récréotouristique qui nécessite une relation directe avec un espace naturel).

Dans le cas du pôle métropolitain de type I, la planification détaillée peut être répartie dans un ou plusieurs PPU.

- I.4.5 Identifie, dans le cadre de cette planification détaillée, les moyens à mettre en œuvre dans le but d'atteindre les critères de densité résidentielle définis au tableau I ;
- I.4.6 Précise les moyens à mettre en œuvre dans le cadre des outils de contrôle (par exemple, une approche par plan d'implantation et d'intégration architecturale – PIIA, plan d'aménagement d'ensemble – PAE ou suivant les principes de la *Rue conviviale* ou du *Codage de l'environnement bâti* énoncés aux annexes I et 2) pour l'encadrement des projets afin d'assurer la contribution de ceux-ci à la structuration des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants en fonction des critères, des prescriptions et des cibles établis au tableau I.

### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la cible :

- I.4.7 Fait état de l'avancement de la réflexion sur l'introduction, dans le cadre de la planification détaillée, les moyens à mettre en œuvre dans le but d'atteindre les cibles de densité d'activité humaine identifiées au tableau I. Le cas échéant, la composante adapte la cible en fonction du contexte d'intervention.

### 1.5 Demande de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- I.5.1 Que leur planification et leurs interventions concourent au renforcement de la structure métropolitaine identifiée et participent à l'atteinte des critères, des prescriptions et des cibles énoncés au tableau I.

### Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les composantes afin :

- I.5.2 Qu'elles rendent compte à la Communauté, tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de densité résidentielle définis au tableau I ainsi que des cibles de densité d'activité humaine. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies du PMAD.

# STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

1

CARTE 1 : Les pôles métropolitains et les axes structurants



**TABLEAU 1**

**Critères, prescriptions et cibles sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants**

A. Pôle métropolitain de type 1		
(Carte 1 : pôle constitué de la colline Parlementaire, du Vieux-Québec, du quartier Saint-Roch et de Pointe-aux-Lièvres)		
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	Prescriptions générales	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Une concentration de fonctions à rayonnement national et international.</li> <li>2. Une concentration de fonctions destinées aux visiteurs et au tourisme d'affaires.</li> <li>3. Un secteur orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines.</li> <li>4. Le lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement métropolitain et régional.</li> <li>5. Des emplois principalement orientés vers les services et le secteur tertiaire supérieur.</li> </ol>
	Prescription supplémentaire pour le secteur de la colline Parlementaire	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Le lieu d'implantation préférentiel des fonctions stratégiques gouvernementales, incluant les sièges sociaux des organismes publics, et des fonctions diplomatiques.</li> </ol>
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	Prescriptions générales	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Un secteur desservi par plusieurs lignes de transport en commun à haut niveau de service (fréquence minimale d'un autobus aux 15 minutes).</li> <li>8. La présence de nombreux arrêts de transport en commun.</li> <li>9. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.</li> </ol>
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	Prescriptions générales	<ol style="list-style-type: none"> <li>10. Un cadre bâti de forte densité.</li> <li>11. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité.</li> <li>12. La présence de nombreux espaces publics aménagés (parc, espace vert, place publique, etc.).</li> <li>13. Un aménagement privilégiant les espaces de stationnement intérieurs.</li> </ol>
	Prescriptions supplémentaires pour le secteur de la colline Parlementaire	<ol style="list-style-type: none"> <li>14. Une approche d'aménagement priorisant la conservation, le recyclage et la mise en valeur du patrimoine bâti et paysager tout en contribuant, pour les nouvelles interventions, à créer un nouveau patrimoine reflétant le rôle emblématique de la colline Parlementaire à l'échelle nationale et internationale.</li> <li>15. Un aménagement urbain reflétant le statut particulier de la colline Parlementaire.</li> </ol>
<b>Densité</b>	Critères et cibles	<ol style="list-style-type: none"> <li>16. Critère de densité résidentielle : une moyenne de 75 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport en commun (densité nette).</li> <li>17. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 200 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.</li> </ol>

**TABLEAU 1** (SUITE)

<b>B. Pôle métropolitain de type 2</b> (Carte 1 : pôle de Sainte-Foy à Québec, pôle Desjardins à Lévis)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines. 2. Le lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement métropolitain et régional. 3. Des emplois principalement orientés vers les services et le secteur tertiaire supérieur.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	4. Un secteur desservi par plusieurs lignes de transport en commun à haut niveau de service. 5. La présence de nombreux arrêts de transport en commun. 6. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	7. Un cadre bâti de moyenne et de forte densité. 8. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 9. La présence de nombreux espaces publics aménagés (parc, espace vert, place publique, etc.). 10. Un aménagement privilégiant les espaces de stationnement intérieurs.
<b>Densité</b>	11. Critère de densité résidentielle : une moyenne de 40 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport en commun (densité nette). 12. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 150 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
<b>C. Pôle métropolitain de type 3</b> (Carte 1 : pôles de Lebourgneuf, de Place Fleur-de-Lys et de D'Estimauville à Québec, pôle Chaudière à Lévis)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines. 2. Le lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement régional.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	3. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun à haut niveau de service. 4. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	5. Un cadre bâti de moyenne et de forte densité. 6. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 7. La présence de nombreux espaces publics aménagés (parc, espace vert, place publique, etc.). 8. Un aménagement privilégiant à la fois les espaces de stationnement intérieurs et les espaces de stationnement extérieurs dans la mesure où ceux-ci ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
<b>Densité</b>	9. Critère de densité résidentielle : une moyenne de 35 logements à l'hectare privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport en commun (densité nette). 10. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 100 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.

**TABLEAU 1 (SUITE)**

<b>D. Pôle métropolitain de type 4</b> (Carte 1 : pôles de Boischatel et de Beaupré dans la MRC de La Côte-de-Beaupré, pôles de Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, de Lac-Beauport et de Stoneham-et-Tewkesbury dans la MRC de La Jacques-Cartier, pôle de Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans dans la MRC de L'Île-d'Orléans)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines. 2. Le lieu d'implantation préférentiel des équipements à rayonnement régional.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	3. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun de moyenne fréquence. 4. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	5. Un cadre bâti de faible et de moyenne densité. 6. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 7. La présence de nombreux espaces publics aménagés (parc, espace vert, place publique, etc.).
<b>Densité</b>	8. Critère de densité résidentielle : une densité de 35 % supérieure à celle établie pour le milieu visé (voir la stratégie n° 5) privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport en commun (densité nette). 9. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 30 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
<b>E. Noyau périurbain</b> (tous les noyaux périurbains identifiés par les composantes)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines avec une prédominance résidentielle. 2. Le lieu d'implantation préférentiel des équipements publics à rayonnement local.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	3. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun dont la fréquence dépend du type d'axe structurant traversant ou conduisant vers ce noyau. 4. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	5. Un cadre bâti de faible densité. 6. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 7. La présence de nombreux espaces publics aménagés (parc, espace vert, place publique, etc.).
<b>Densité</b>	8. Critère de densité résidentielle : une densité de 25 % supérieure à celle établie pour le milieu visé (voir la stratégie n° 5) privilégiant autant que possible une plus haute densité autour des principaux arrêts de transport en commun (densité nette).

# STRUCTURER PÔLES, NOYAUX ET AXES

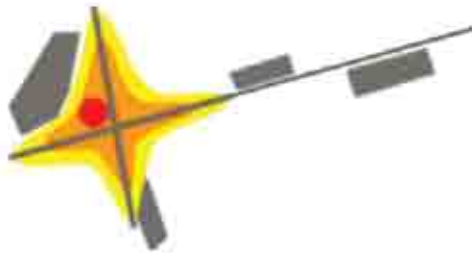
**TABLEAU 1** (SUITE)

<b>F. Axe structurant de type 1</b> (Carte 1 : trajets des Métrobus et du futur tramway à Québec excluant les portions autoroutières des axes Robert-Bourassa, Henri-IV, Laurentienne et Charest, boulevard de la Rive-Sud et route régionale 116 à Lévis)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une forte mixité des fonctions urbaines.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	2. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun à haut niveau de service. 3. La présence de nombreux arrêts de transport en commun. 4. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture. Ce partage peut se traduire, dans certains secteurs, par des parcours strictement réservés aux transports en commun et actif.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	5. Un cadre bâti de moyenne et forte densité. 6. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 7. La présence d'aménagements linéaires en bordure de l'axe favorisant la sécurité et le confort des usagers (plantations, mobilier urbain, éclairage, etc.). 8. Un aménagement privilégiant à la fois les espaces de stationnement intérieurs et les espaces de stationnement extérieurs dans la mesure où ceux-ci ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
<b>Densité</b>	9. Critère de densité résidentielle : une moyenne de 40 logements à l'hectare (densité nette). 10. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 100 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare.
<b>G. Axe structurant de type 2</b> (Carte 1 : axe Marie-Victorin, axe Saint-Étienne, prolongement de la rue de la Concorde, axe Saint-Jean-Chrysostome, route du Président-Kennedy et axe Étienne-Dallaire à Lévis)	
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	1. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	2. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun à haut niveau de service. 3. La présence de nombreux arrêts de transport en commun. 4. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture. Ce partage peut se traduire, dans certains secteurs, par des parcours strictement réservés aux transports en commun et actif.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	5. Un cadre bâti discontinu dont certains segments se prêtent bien à l'implantation de bâtiments de moyenne densité. 6. La présence d'aménagements linéaires en bordure de l'axe favorisant la sécurité et le confort des usagers (plantations, mobilier urbain, éclairage, etc.). 7. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité, sur certains segments.
<b>Densité</b>	8. Critère de densité résidentielle : une moyenne de 20 logements à l'hectare (densité nette) en bordure de la portion des axes située à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux. 9. Cible de densité d'activité humaine : un minimum de 50 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare en bordure de la portion des axes située à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux.

**TABLEAU 1** (SUITE)

<b>H. Axe structurant de type 3</b> (Carte 1 : axe boulevard Sainte-Anne/avenue Royale dans la MRC de La Côte-de-Beaupré, axe de la A-573 et de la route régionale 369 ainsi que de la A-73 et du chemin du Hibou dans la MRC de La Jacques-Cartier)		
<b>Fonctions et concentration des fonctions</b>	Portion du corridor à vocation de transit :	1. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
	Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	2. Un secteur orienté vers une mixité des fonctions urbaines.
<b>Infrastructures de transport et aménagement public</b>	Portion du corridor à vocation de transit :	3. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun.
	Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	4. Un secteur desservi par au moins une ligne de transport en commun. 5. Un aménagement favorisant le transport en commun et le transport actif, à pied et à vélo, ainsi qu'un partage équitable entre ces modes et la voiture.
<b>Cadre bâti et aménagement urbain</b>	Portion du corridor à vocation de transit :	6. Un cadre bâti discontinu dont certains segments se prêtent bien à l'implantation de bâtiments de moyenne densité. 7. Un aménagement d'ensemble du corridor en fonction des critères établis pour les axes routiers donnant accès au territoire métropolitain.
	Portion du corridor à vocation de milieu de vie :	8. Un cadre bâti de faible et de moyenne densité. 9. Une relation étroite entre le cadre bâti et la rue favorisant une animation urbaine et une convivialité. 10. La présence d'aménagements linéaires en bordure de l'axe favorisant la sécurité et le confort des usagers (plantations, mobilier urbain, éclairage, etc.). 11. Un aménagement privilégiant des espaces de stationnement qui ne nuisent pas à la qualité du tissu urbain.
<b>Densité</b>	12. Critère de densité résidentielle : une densité de 25 % supérieure à celle établie pour le milieu visé (voir la stratégie n° 5) en bordure de la portion des axes située à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux. 13. Cible de densité d'activité humaine : une cible minimale de 20 activités humaines (logements/emplois/études) par hectare en bordure de la portion des axes située à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux.	

## Noyau



## Axe



## Pôle



### Densité/Mixité

- Forte densité et mixité des fonctions
- Moyenne densité et commerces de proximité
- Faible densité

### Consolidation

- Trame urbaine existante
- Bâtiment projeté



FIGURE 1: Illustration de certains critères, prescriptions et cibles (suite)





Stratégie métropolitaine n° 2

## Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de l'organisation du territoire métropolitain

### 2.1 Contexte d'intervention

#### Une augmentation constante des déplacements quotidiens qui reposent essentiellement sur l'automobile.

Le nombre de déplacements nécessaires entre les lieux de résidence et les lieux d'activité (travail, commerce, loisirs, éducation) ainsi que les distances à parcourir n'ont cessé de croître sur le territoire étant donné le type de développement urbain privilégié. À titre d'exemple, de 1991 à 2006, alors que la population de la région augmentait de 10 %, on observait une croissance de 37 % des déplacements quotidiens tous motifs confondus<sup>2</sup>. De plus, la configuration du territoire et sa faible densité d'occupation ont davantage favorisé l'utilisation de l'automobile. Ainsi, plus de 76 % des déplacements quotidiens sont effectués par ce mode de transport<sup>3</sup>.

#### Une faible utilisation du transport en commun et actif.

Bien que l'utilisation du transport en commun soit en croissance sur le territoire, celui-ci demeure peu utilisé comparativement aux autres grandes régions métropolitaines du Canada. Avec une part modale de 10,2 %, la région métropolitaine se classe loin derrière celle de Montréal, avec 21,4 %, et celle d'Ottawa–Gatineau, avec 19,4 %<sup>4</sup>. Le manque d'intégration entre l'aménagement du territoire et l'offre en transport en commun explique, en partie, cette faible performance. Par ailleurs, pour ce qui est des modes de transport actif, on note que les réseaux sont davantage conçus et entretenus à des fins récréatives et ne répondent pas adéquatement aux besoins des déplacements quotidiens vers les lieux d'emploi et d'études. De plus, leur discontinuité n'encourage pas leur utilisation comme une solution viable à l'automobile.

#### Une prédominance du camionnage pour le transport des marchandises.

Le camionnage est, de loin, le mode de transport des marchandises le plus utilisé dans la région métropolitaine de Québec avec 90 % de la part de marché. Son utilisation croît régulièrement étant donné sa flexibilité, le dynamisme des industries situées sur le territoire et un mode de production de plus en plus axé sur le « juste à temps » qui permet d'acheminer le produit au moment où il est requis de manière à réduire les stocks au minimum.

Cette prédominance du camionnage soulève quelques enjeux. D'une part, le camionnage est l'une des principales causes de détérioration du réseau routier. Il entraîne des coûts importants d'entretien et de reconstruction des routes. D'autre part, il occasionne des problèmes de sécurité et de nuisances dans les milieux de vie situés aux abords des voies empruntées. Enfin, plusieurs entreprises de transport sont localisées en milieu urbain, ce qui occasionne une forte consommation d'espaces et des conflits d'usages.

#### Des épisodes de congestion de plus en plus fréquents qui nuisent à la compétitivité du territoire.

Bien que la région métropolitaine de Québec possède le plus haut ratio de kilomètres d'autoroute par habitant au Canada, son réseau autoroutier est de plus en plus saturé. Une très faible utilisation du transport en commun ainsi qu'un usage important du réseau autoroutier pour des déplacements uniquement locaux contribuent à l'accroissement des épisodes de congestion. Cette congestion affecte à la fois le transport des personnes et des marchandises. Le coût économique de cette congestion atteindrait plus de 50 millions de dollars par année<sup>5</sup>.

### 2.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 2.2.1 Orienter le développement de manière à favoriser l'utilisation des modes de transports en commun et actif;
- 2.2.2 Accroître la complémentarité et l'arrimage des services de transports en commun, adapté et actif présents sur le territoire;
- 2.2.3 Optimiser le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain tout en réduisant son impact sur les milieux de vie et sur l'environnement.

2. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, Enquête Origine-Destination, 1991 et 2006.

3. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination 2006*, 181 p.

4. Déplacements motorisés, Statistique Canada, recensement de la population 2006.

5. C.D. Howe Institute, *Congestion Relief : Assessing the case for Road Tolls in Canada*, mai 2007.

### 2.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 2.3.1 Identifie, aux cartes 2, 3, 4 et 5, le réseau routier, le réseau cyclable et le réseau de camionnage ainsi que les corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain;
- 2.3.2 Définit des cibles métropolitaines, au tableau 2, en matière de transports en commun et actif;
- 2.3.3 Siège au comité directeur du *Plan de mobilité durable* de la Ville de Québec et, à ce titre, participera aux travaux assurant sa réalisation et verra à établir les liens nécessaires avec le PMAD;
- 2.3.4 Travaille en collaboration avec ses partenaires afin d'atteindre les cibles métropolitaines définies au tableau 2 et, à ce titre, met en place un comité de travail ayant pour mandat de faciliter l'intégration et la complémentarité inter rives et inter territoires des corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain et d'identifier des mesures favorisant la mobilité durable, notamment dans les domaines suivants :
1. l'intégration tarifaire;
  2. l'harmonisation des services de transport en commun;
  3. l'harmonisation des services de transport adapté;
  4. le partage des équipements et des infrastructures, notamment les terminus, les pôles d'échanges, les voies réservées et les stationnements incitatifs;
  5. la mise en place d'un système intégré d'information pour les usagers afin de faciliter les déplacements;
  6. la continuité inter rives et inter territoires du réseau cyclable d'intérêt métropolitain.
- 2.3.5 Établit au tableau 3 des prescriptions contribuant au développement des transports en commun, adapté et actif, et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain.

### 2.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 2.4.1 Reconduit le réseau routier, le réseau cyclable et le réseau de camionnage ainsi que les corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 2.4.2 Énonce des mesures pour préserver le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain en minimisant ses impacts sur les milieux de vie situés à ses abords;
- 2.4.3 Identifie les mesures à prendre pour atteindre les cibles métropolitaines définies au tableau 2 et pour répondre aux prescriptions du tableau 3.

À cet égard, les composantes devront mettre en place des mesures obligatoires préalables à l'émission des autorisations pour les projets de développement (par exemple, normes de lotissement relatives aux voies de circulation qui incluent des aménagements cyclables et piétonniers, etc.).

Elles devront également déterminer les mesures préférentielles (voie réservée, stationnement incitatif, etc.) à mettre en place pour favoriser l'atteinte de ces cibles et, tout particulièrement, en ce qui a trait aux liens inter rives et inter territoires.

### 2.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, municipaux et gouvernementaux y compris les mandataires de l'État

- 2.5.1 Qu'ils reconnaissent que l'amélioration des problèmes de congestion passe par une utilisation accrue des modes de transports en commun et actifs;

2.5.2 Qu'ils identifient les opportunités à saisir :

1. pour favoriser l'implantation de nouveaux équipements ou infrastructures en vue d'atteindre les cibles métropolitaines énoncées au tableau 2 et, tout particulièrement, les équipements utilisant une source d'énergie verte ou ceux à plus haute capacité comme le tramway et les autobus articulés, ainsi que l'implantation de pôles d'échange, de voies réservées, de stationnements incitatifs, de parcs de service pour véhicules électriques, de parcs multimodes comprenant des voitures partagées et des réseaux cyclables à usage utilitaire (notamment sur le pont de Québec);
2. pour améliorer la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier d'intérêt métropolitain;
3. pour améliorer la sécurité et assurer la continuité inter rives et inter territoires du réseau cyclable d'intérêt métropolitain;
4. pour faciliter l'accès des marchandises aux différents secteurs du territoire métropolitain, notamment par une vision commune du transport des marchandises à l'échelle du territoire métropolitain et une harmonisation entre le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain et les réseaux locaux;
5. pour rendre progressivement accessible aux personnes à mobilité réduite le réseau courant de transport en commun;
6. pour encourager les employeurs publics et privés à favoriser les moyens de transport alternatifs à l'automobile (marche, vélo, transport en commun, covoiturage, voiture partagée, etc.).

**Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les autorités organisatrices de transport (AOT) et la Société des traversiers du Québec afin :**

- 2.5.3 Qu'elles travaillent en collaboration avec la Communauté pour atteindre les cibles métropolitaines identifiées au tableau 2;
- 2.5.4 Que leurs outils de planification s'approprient les stratégies énoncées dans le PMAD et, le cas échéant, les réflexions issues du comité de travail mis en place par la Communauté en matière d'intégration et de la complémentarité des réseaux de transport en commun et de transport adapté à l'échelle métropolitaine;
- 2.5.5 Qu'un haut niveau de service soit assuré entre les deux rives du fleuve en ce qui a trait au transport en commun et que soient augmentées la capacité et la fréquence du transport par traversier.

**La Communauté interpelle également le ministère des Transports du Québec afin :**

- 2.5.6 Qu'il favorise les investissements en matière de transports en commun et actif avant de procéder à l'augmentation de la capacité de son réseau routier, et ce, sur le territoire de la Communauté et dans les MRC contigus;
- 2.5.7 Qu'il prenne en compte les stratégies énoncées dans le PMAD en matière d'aménagement et de mobilité durable des personnes et des marchandises afin de les intégrer à ses futurs plans territoriaux de mobilité durable touchant la grande région de Québec en considérant le territoire de la Communauté comme un tout indissociable devant faire l'objet d'une planification distincte, laquelle pourrait être intégrée dans les deux plans actuellement en préparation;
- 2.5.8 Qu'il apporte un soutien à la mise en œuvre des stratégies énoncées au PMAD en matière de mobilité durable des personnes et des marchandises, notamment en reconnaissant comme projet majeur l'aménagement de l'axe structurant du boulevard de la Rive-Sud et de la route du Pont à Lévis à des fins de transport en commun ainsi que le projet de tramway à Québec considérant que ces projets sont de puissants moteurs de redéveloppement urbain;
- 2.5.9 Qu'il consulte la Communauté lors de :
  1. la planification et la réalisation des interventions touchant le réseau routier, le réseau cyclable et le réseau de camionnage ainsi que les corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain;
  2. l'élaboration de la future *Politique québécoise de mobilité durable* et des programmes d'aide qui en découleront;
  3. la révision de la *Politique sur le transport routier des marchandises*;
  4. la révision de la *Politique sur le vélo*.

CARTE 2 : Le réseau routier d'intérêt métropolitain



# STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

2

CARTE 3 : Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collectorce
  - Local
- Réseau cyclable d'intérêt métropolitain**
- La Route Verte
  - Autre voie cyclable
- Principaux tronçons**
- 1 Vélojiste Jacques-Cartier - Portneuf
  - 2 Corridor des Cheminots
  - 3 Corridor du Littoral
  - 4 Véloroute Marie-Hélène Priémont
  - 5 Parc linéaire Le Grand Tronc
  - 6 Éco-parc de la Claudière
  - 7 Parcours des Anses
  - 8 Circuit Félix-Leclerc
- Lien inter-réseaux**
- Traversier
  - Route



CARTE 4 : Le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain



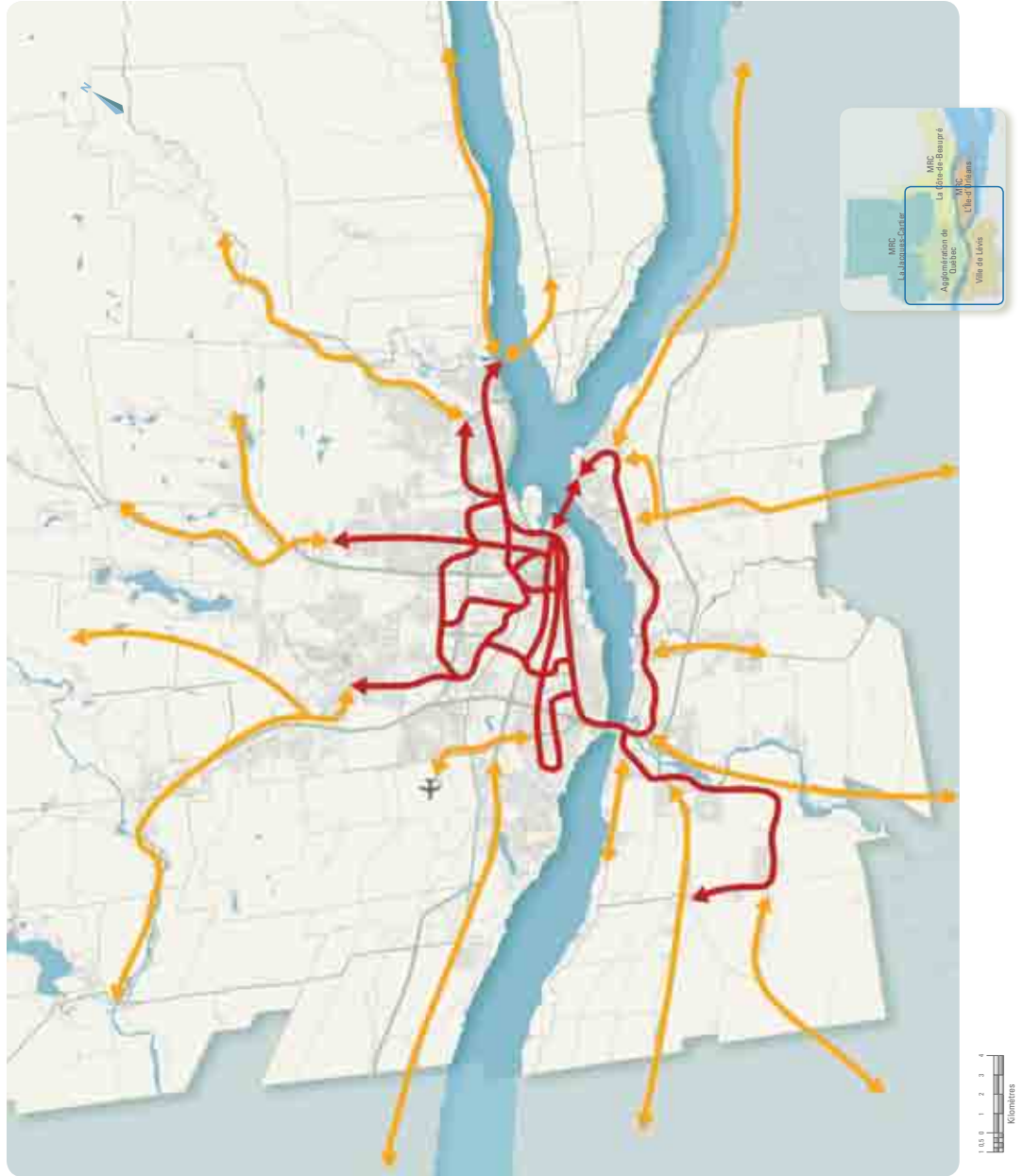
- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collective
  - Local
- Réseau de camionnage d'intérêt métropolitain**
- Route permise
  - Route à accès restreint
  - Route interdite



# STRUCTURER MOBILITÉ DURABLE

2

CARTE 5 : Les corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisés)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collectrice
  - Local
- Corridor de transport d'intérêt métropolitain**
- Corridor à haut niveau de service
  - Autre corridor

**TABLEAU 2**

**Cibles métropolitaines en matière de transports en commun et actif**

**Cibles métropolitaines en matière de transports en commun et actif**

1. Les parts modales du transport en commun devront doubler d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté pour atteindre 20 % à l'heure de pointe du matin et 14 % sur une base quotidienne. Pour participer à l'atteinte de cette cible :
  - a) les parts modales du transport en commun pour l'agglomération de Québec devront doubler et atteindre 26 % à l'heure de pointe du matin et 20 % sur une base quotidienne;
  - b) les parts modales du transport en commun pour la Ville de Lévis devront doubler et atteindre 11 % à l'heure de pointe du matin et 5 % sur une base quotidienne;
  - c) les parts modales du transport en commun de la Ville de Lévis vers l'agglomération de Québec devront doubler et atteindre 24 % à l'heure de pointe du matin et 16 % sur une base quotidienne.

Quant aux parts modales du transport en commun des trois MRC du territoire de la Communauté vers l'agglomération de Québec, elles devront doubler les parts modales obtenues par l'enquête Origine-Destination 2011 qui sera rendue publique au cours de 2012;
2. L'offre de service de transport en commun devra doubler, d'ici 2031 sur le territoire de la Communauté, pour atteindre 3 heures de service des véhicules par habitant;
3. La vitesse commerciale du transport en commun à haut niveau de service devra, d'ici 2031, augmenter de 10 % en favorisant, notamment, l'implantation de voies réservées et de feux de circulation donnant priorité au transport en commun;
4. La part modale du transport actif (marche et vélo) devra être accrue d'ici 2031, pour passer de 13 % à 15 % sur une base quotidienne. Pour y arriver, des efforts devront être faits pour doubler la part modale du vélo sur une base quotidienne afin de passer de 1 % à 2 %.

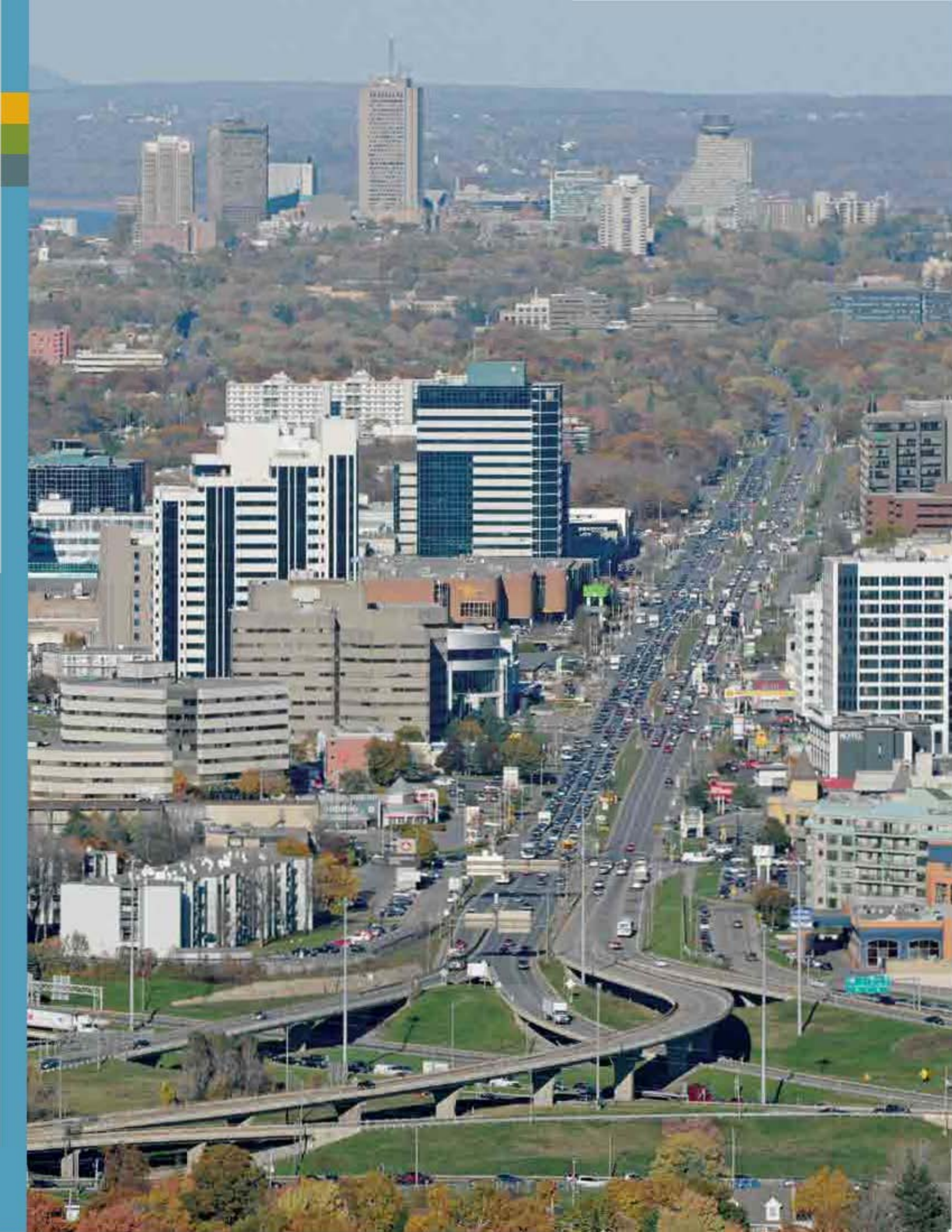


TABLEAU 3

**Prescriptions contribuant au développement des transports en commun, adapté et actif et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain****Prescriptions contribuant au développement des transports en commun, adapté et actif et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain**

1. Une intégration des réseaux de transports en commun et actif dans les orientations d'aménagement et de développement à titre d'axe principal autour duquel le territoire doit être planifié;
2. Une localisation des nouveaux projets résidentiels et des lieux d'emploi qui contribue au développement des transports en commun et actif et à l'intermodalité;
3. Une évaluation des impacts sur les transports en commun et actif et sur les réseaux routiers dont l'étendue est déterminée en fonction de la nature du projet et de son contexte. Cette évaluation doit être réalisée préalablement à l'émission des autorisations nécessaires pour les nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi d'importance\* par un outil de contrôle particulier (ex. : PIIA, PAE, etc.) ou dans le cadre d'une planification globale ou détaillée réalisée par les composantes (ex. : plan d'urbanisme ou PPU). Cette étude doit avoir pour objectifs de favoriser l'utilisation des transports en commun, adapté et actif et d'assurer l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain;
4. Une desserte des principaux équipements et secteurs de services existants ou projetés, à courte échéance, par des réseaux de transports en commun et actif;
5. Des aménagements sur le domaine public ou privé qui favorisent le développement des transports en commun, adapté et actif en donnant priorité aux piétons et aux cyclistes, qui diminuent les conflits entre les différents usagers et qui concourent à la sécurité, au confort et à l'accessibilité universelle des usagers;
6. Des aménagements qui favorisent l'intermodalité en amont des axes structurants, à l'intérieur des pôles, aux abords des axes structurants et entre les composantes (inter rives et inter territoires);
7. Des aménagements, des usages et une intervention sur le paysage en bordure du réseau routier d'intérêt métropolitain qui favorisent la création de « traversée d'agglomération » sécuritaire;
8. Une planification des réseaux cyclables qui favorise les déplacements utilitaires entre les lieux de résidence et les principaux lieux d'emploi ou d'études;
9. Une gestion des accès en bordure du réseau routier d'intérêt métropolitain. Minimale, les composantes devront définir, en fonction du contexte, les mesures nécessaires visant un contrôle rigoureux du nombre d'accès, des largeurs minimales de terrain, de la planification des usages et des distances minimales à respecter entre les accès de manière à assurer la sécurité et la fluidité de la circulation;
10. L'ajustement des normes relatives aux espaces de stationnement au contexte prioritaire du développement des transports en commun et actif de façon à prévoir, notamment, des maximums à ne pas dépasser.

\* Nouveaux projets résidentiels et lieux d'emploi d'importance : les composantes devront définir et justifier, en considérant les particularités du milieu, ce que représente un projet résidentiel et un lieu d'emploi d'importance (par exemple, un usage commercial dont la superficie d'implantation au sol est de 2 000 mètres carrés et plus).



Stratégie métropolitaine n° 3

**Structurer en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser nos équipements et nos infrastructures et d'optimiser les investissements publics et privés consentis**

### 3.1 Contexte d'intervention

**Un modèle de développement qui ne favorise pas la consolidation des espaces déjà urbanisés.**

Le développement urbain qu'a connu le territoire de la Communauté s'est presque toujours fait en favorisant l'utilisation de nouveaux secteurs situés en marge des espaces déjà urbanisés ou, de façon souvent discontinue, le long des routes et au creux des vallées. Ce modèle a notamment eu pour effet d'augmenter le coût des infrastructures à mettre en place (route, réseau d'aqueduc, école, etc.). En repoussant toujours plus loin les limites du territoire urbanisé, certains noyaux périurbains traditionnels et secteurs centraux ont également été laissés à l'abandon, et ce, malgré leur potentiel de consolidation ou de requalification.

**Un potentiel de consolidation renfermant plusieurs avantages.**

Depuis le début des années 1990, plusieurs grandes villes nord-américaines ont décidé de rediriger leur croissance vers les secteurs pouvant être consolidés en favorisant l'insertion de nouvelles constructions dans le tissu urbain existant, le redéveloppement de terrains sous-utilisés, la reconversion des immeubles désaffectés et la revitalisation de quartiers centraux. Cette consolidation est notamment perçue comme un moyen efficace pour rentabiliser les infrastructures existantes et les investissements publics à venir.

Plusieurs municipalités de plus petite taille ont également entamé cette réflexion en adaptant, à leur échelle, les principes associés à la consolidation afin de tirer parti des infrastructures et des services de proximité existants, de favoriser un meilleur maillage avec le transport en commun, de répondre aux aspirations de leur population en ce qui a trait à des milieux plus diversifiés, d'éviter la pression immobilière sur les milieux naturels ou agricoles et de diminuer leurs impacts environnementaux.

**Une dispersion des lieux de résidence au-delà des limites du territoire métropolitain.**

Cette volonté de consolidation passe également par un meilleur contrôle de l'urbanisation à l'extérieur des limites du territoire métropolitain. En effet, la dispersion des lieux résidentiels au-delà des frontières de la Communauté a nécessairement des conséquences sur les investissements publics en matière de transport et de services (éducation, santé, loisirs, etc.). L'ouverture de nouveaux fronts d'urbanisation entraîne, par le fait même, de nouveaux investissements qui annulent, en partie, les économies réalisées par l'optimisation des secteurs déjà urbanisés.

Par ailleurs, les ménages qui se localisent en périphérie du territoire métropolitain viennent souvent augmenter le nombre de travailleurs qui se déplacent quotidiennement sur le réseau routier métropolitain aux heures de pointe du matin et du soir, augmentant ainsi les épisodes de congestion.

### 3.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 3.2.1 Diriger en priorité la croissance vers les milieux déjà urbanisés ou en continuité de ceux-ci;
- 3.2.2 Promouvoir le redéveloppement des terrains sous-utilisés;
- 3.2.3 Rentabiliser les investissements publics;
- 3.2.4 Renforcer le territoire métropolitain en limitant l'expansion du développement au-delà des limites de la Communauté.

### 3.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 3.3.1 Établit, au tableau 4, les critères et les prescriptions de consolidation pour les milieux urbain et périurbain;
- 3.3.2 Se prononce, le cas échéant, sur les demandes d'extension des périmètres d'urbanisation des MRC contiguës au territoire de la Communauté conformément à la loi et sur la base des stratégies contenues au PMAD, avec les adaptations nécessaires.

### 3.4 Attentes envers les composantes

**Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :**

- 3.4.1 Reconduit les critères de consolidation énoncés au tableau 4 pour les nouveaux projets résidentiels. À défaut de pouvoir atteindre ces critères, la composante devra justifier son incapacité en considérant les contraintes et les particularités de son territoire.

**Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :**

- 3.4.2 Identifie les secteurs à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux devant faire l'objet d'une consolidation par un statut de « secteur de consolidation »;
- 3.4.3 Établit le potentiel d'accueil des secteurs de consolidation en matière de logements (nombre) et de lieux d'emploi (superficie disponible) en indiquant, pour des fins de compréhension, les densités utilisées pour établir ce potentiel;
- 3.4.4 Précise les mesures à mettre en place pour diriger et soutenir prioritairement la croissance vers les secteurs de consolidation identifiés pour atteindre les critères et les prescriptions établis au tableau 4.

### 3.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 3.5.1 Que leur planification et leurs interventions concourent à la consolidation des espaces déjà urbanisés sur le territoire de la Communauté, mais également à ses abords.

Plus particulièrement, la Communauté interpelle le gouvernement afin que ses interventions et ses investissements dans le domaine des transports et des services (santé et éducation) participent à cette consolidation et n'entraînent pas un déplacement de la croissance vers des secteurs non voués à la consolidation.

La Communauté interpelle également le ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire afin qu'il assure une cohérence entre les schémas d'aménagement et de développement des MRC adjacentes au territoire de la Communauté et les stratégies inscrites au PMAD.

**Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les composantes afin :**

- 3.5.2 Qu'elles rendent compte à la Communauté, tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de consolidation énoncés au tableau 4. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies du PMAD.

TABLEAU 4

## Critères et prescriptions de consolidation pour les milieux urbain et périurbain

A. Critères et prescription de consolidation applicables à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux		
Critères applicables aux nouveaux projets résidentiels	En milieu urbain :	1. 75 % de la croissance doit être faite sous forme de consolidation; 2. 60 % de la croissance doit minimalement être localisée à l'intérieur d'un pôle métropolitain ou aux abords d'un axe structurant.
	En milieu périurbain :	3. 60 % de la croissance doit être faite sous forme de consolidation; 4. 40 % de la croissance doit minimalement être localisée à l'intérieur d'un pôle métropolitain, d'un noyau périurbain ou aux abords d'un axe structurant.
Prescription applicable aux nouveaux lieux d'emploi	En milieux urbain et périurbain :	5. Les composantes doivent favoriser les espaces déjà développés ou artificialisés avant d'ouvrir de nouveaux espaces de développement encore à l'état naturel.

## Pour l'application du présent tableau, la Communauté entend par consolidation :

- i) le développement réalisé à l'intérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et aux abords des axes structurants conformément aux stratégies énoncées au PMAD;
- ii) l'insertion d'un nouveau bâtiment dans une trame urbaine existante et déjà viabilisée (réseau sanitaire et aqueduc);
- iii) le développement d'un secteur enclavé et déjà viabilisé (réseau sanitaire et aqueduc);
- iv) la requalification ou le redéveloppement d'un espace desservi par une rue existante et déjà viabilisé par les réseaux d'égout et d'aqueduc (ex. : une friche industrielle ou urbaine, un terrain contaminé, un parc de stationnement, un terrain sous-utilisé);
- v) le changement de vocation d'un bâtiment existant ou une transformation d'un bâtiment existant entraînant une augmentation de la densité;
- vi) le développement d'un secteur en continuité à un secteur déjà urbanisé et déjà viabilisé (réseau sanitaire et aqueduc) dans la mesure où ce nouveau développement sera viabilisé et n'entraînera pas des investissements publics supplémentaires aux usines de traitement des eaux usées et de l'eau potable ainsi qu'au niveau du réseau routier, outre le prolongement des rues de desserte locale;
- vii) le développement d'un secteur en continuité à un secteur déjà urbanisé et déjà viabilisé ou partiellement viabilisé (réseau sanitaire ou aqueduc) dans la mesure où ce nouveau développement sera partiellement viabilisé et n'entraînera pas des investissements publics supplémentaires aux usines de traitement des eaux usées et de l'eau potable ainsi qu'au niveau du réseau routier, outre le prolongement des rues de desserte locale;
- viii) tout projet situé dans l'aire d'influence d'une ligne de transport en commun de moyenne fréquence ou de haut niveau de service ou permettant le prolongement de cette ligne de façon à renforcer le service de transport en commun;
- ix) le développement d'un secteur où est déjà localisé un équipement (ex. : un lieu d'enseignement, etc.) et qui favorise une rentabilisation des investissements publics.

## B. Critères et prescriptions de consolidation applicables à l'extérieur des périmètres d'urbanisation régionaux

- I. Le développement s'effectue selon les prescriptions énoncées au tableau 8 à la stratégie n° 5.

A) Consolidation de la trame urbaine autour d'une station-service

CONSTATS (situation existante) :

- Espaces verts sans fonction particulière
- Pompes à essence et marquise dominant l'espace public
- Surexposition des espaces de stationnement
- Absence de relation entre le bâtiment et la rue (interfaces)



Avant



Après

Relocalisation et dissimulation des espaces de stationnement

Toit vert (réduction des îlots de chaleur)

Encadrement de la rue par des bâtiments de 2 à 3 étages

Espaces verts multifonctionnels (cour arrière, terrasse, etc.)

Café et terrasse pour favoriser l'animation sur rue

Mixité verticale (commerces au rez-de-chaussée et bureaux ou logements aux étages supérieurs)

Après



**B) Consolidation autour d'un service au volant afin d'y aménager des espaces plus conviviaux**

**CONSTATS (situation existante) :**

- Surexposition des espaces de stationnement
- Absence d'aménagements pour les piétons
- Absence de relation entre les bâtiments et la rue (interfaces)
- Aménagement favorisant l'utilisation de l'automobile
- Absence d'espaces extérieurs de qualité aménagés pour la clientèle



**Avant**



**Après**

Avancement du front bâti sur la rue afin de l'encadrer et de dissimuler les espaces de stationnement

Trottoirs favorisant les déplacements piétonniers

Ouverture visuelle du commerce sur la rue

Relocalisation et dissimulation des espaces de stationnement

Aménagement d'une terrasse pour les usagers du restaurant

Réaménagement des voies de service au volant



**Après**

**C) Réaménagement d'un centre commercial de proximité**

**CONSTATS (situation existante) :**

- Bâtiments à usage unique au milieu d'un stationnement
- Emprise au sol importante des espaces de stationnement
- Absence de relation entre les bâtiments et la rue (interfaces)
- Accès multiples au réseau routier nuisant à la sécurité des usagers



**Avant**



**Après**



**D) Requalification des espaces de stationnement d'une grande surface commerciale**

**CONSTATS (situation existante) :**

- Emprise au sol importante des espaces de stationnement
- Présence d'îlots de chaleur
- Absence d'espaces verts
- Absence d'espaces publics
- Absence de relation entre les bâtiments et la rue (interfaces)



**Avant**



**Après**





Stratégie métropolitaine n° 4

## Attirer en donnant accès à la région métropolitaine par des installations de transport performantes

### 4.1 Contexte d'intervention

#### La région métropolitaine de Québec doit compter sur des installations de transport performantes.

La localisation excentrée de la région métropolitaine de Québec dans le réseau des grandes régions nord-américaines constitue un défi de taille en matière de développement économique. Afin de pallier cette situation, la Communauté doit compter sur des installations de transport efficaces permettant de diminuer le temps de déplacement des personnes et des marchandises sur le territoire ou pour atteindre d'autres territoires et marchés.

Le port de Québec, l'aéroport international Jean-Lesage ainsi que les réseaux autoroutier et ferroviaire comptent parmi ces installations essentielles au développement économique et social de la Communauté. Leur maintien, leur développement et leur optimisation doivent, de ce fait, être assurés.

#### Des déplacements intra et interrégionaux concentrés sur un même réseau routier.

Comme mentionné précédemment, le réseau routier constitue le moyen prédominant des déplacements des personnes et des marchandises sur le territoire. Il en est également ainsi pour les déplacements interrégionaux. Or, l'utilisation des mêmes axes de transport pour les déplacements intra et interrégionaux accentue les problèmes de congestion observés et complexifie les solutions à apporter. L'une d'entre elles serait de réduire la prédominance du camionnage pour le transport des marchandises de façon à favoriser des modes de transport plus économiques et plus respectueux de l'environnement en ce qui a trait, notamment, à la consommation de carburant et à la réduction des gaz à effet de serre.

#### Des installations aéroportuaires en plein développement.

En ce qui a trait aux installations aéroportuaires, plusieurs millions de dollars ont été investis au cours des dernières années pour réaménager l'aérogare et augmenter sa capacité d'accueil. Récemment, un nouveau plan directeur couvrant les années 2010 à 2035 et identifiant de nouvelles priorités relatives à l'expansion de l'aéroport a été présenté. Celui-ci prévoit de nouveaux investissements pour accroître la qualité des services, le nombre de destinations desservies et la fréquence des vols. Il comprend également des mesures en ce qui a trait au transport des marchandises et à la mise en valeur des terrains situés aux abords de l'aéroport.

#### Un patrimoine ferroviaire sous-utilisé.

Les installations ferroviaires présentes sur le territoire constituent un atout pour la Communauté. Elles demeurent néanmoins sous-utilisées, bien que le volume des marchandises transportées ait augmenté au cours des dernières années. Le partage des voies ferrées entre plusieurs sociétés privées complique, notamment, l'utilisation optimale du réseau et occasionne parfois des retards pour le transport des passagers étant donné l'obligation de céder le passage aux trains de marchandises. Eu égard à la position excentrée de la région sur le continent nord-américain, plusieurs intervenants économiques et politiques se sont mobilisés pour que soit mis en place un lien ferroviaire rapide entre Québec et Windsor. Le cas échéant, celui-ci devra s'arrimer avec les autres installations donnant accès à la région afin qu'il participe pleinement à son attractivité et à sa compétitivité.

#### Le port de Québec, un atout indéniable.

Avec une profondeur de 15 mètres à marée basse, le port de Québec est le bassin en eau profonde le plus en amont du Saint-Laurent, ce qui représente un avantage indéniable pour l'accueil des navires à fort tirant d'eau. Dans un contexte où on estime que le commerce maritime mondial enregistrera une croissance au cours des prochaines années, le port constitue une opportunité de développement pour la région. Par ailleurs, le marché des croisières est de plus en plus populaire. Depuis 2005, le nombre de croisiéristes et membres d'équipage a augmenté de 44 % au port de Québec. Pour répondre à la demande, des projets d'expansion, tant en matière de transport des marchandises que des personnes, sont envisagés.

### 4.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 4.2.1 Assurer le maintien, le développement et l'efficacité des installations de transport d'intérêt métropolitain donnant accès à la région afin de diminuer le temps et les coûts de déplacement;
- 4.2.2 Favoriser l'intermodalité des installations de transport des personnes et des marchandises afin de tirer profit de leurs avantages comparatifs;
- 4.2.3 Faciliter la cohabitation harmonieuse entre les installations de transport d'intérêt métropolitain et les milieux de vie.

### 4.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 4.3.1 Identifie, à la carte 6, les installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires, les oléoducs et les gazoducs ainsi que certaines voies d'accès menant à celles-ci comme des installations de transport d'intérêt métropolitain donnant accès à la région et contribuant au développement économique et social de la région;
- 4.3.2 Reconnaît les nouvelles installations portuaires, aéroportuaires et ferroviaires comme des installations de transport d'intérêt métropolitain ainsi que les voies d'accès menant à ces nouvelles installations et les nouveaux projets d'oléoduc et de gazoduc;
- 4.3.3 Énonce des prescriptions contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations de transport d'intérêt métropolitain au tableau 5.

### 4.4 Attentes envers les composantes

Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 4.4.1 Identifie les installations de transport d'intérêt métropolitain.

Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 4.4.2 Attribue, pour les installations d'intérêt métropolitain, une affectation ou un statut particulier;
- 4.4.3 Identifie les mesures pour atteindre les prescriptions identifiées au tableau 5 contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations d'intérêt métropolitain.

### 4.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 4.5.1 Qu'ils identifient les nouvelles installations de transport d'intérêt métropolitain à mettre en place ainsi que leur localisation en fonction des stratégies du PMAD;
- 4.5.2 Qu'ils collaborent avec la Communauté et les composantes en amont de toute nouvelle installation de transport d'intérêt métropolitain (dont les gazoducs et les oléoducs) et qu'ils tiennent compte de leurs préoccupations en ce qui a trait au tracé de ces installations et aux mesures de mitigation à mettre en place pour atténuer leurs impacts;
- 4.5.3 Qu'ils s'assurent de la cohésion et de la cohérence des projets touchant les installations de transport d'intérêt métropolitain;
- 4.5.4 Qu'ils privilégient les projets favorisant l'intermodalité, notamment pour l'aéroport international Jean-Lesage de Québec, le port de Québec, les gares ferroviaires, maritimes et routières;
- 4.5.5 Qu'ils préservent l'intégralité des emprises ferroviaires aux fins de transports en commun et actif;
- 4.5.6 Qu'ils développent conjointement une image distinctive contribuant au rayonnement du territoire métropolitain, notamment dans le cas du port de Québec, de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec et du parcours d'accueil liant cet aéroport à la colline Parlementaire;

4.5.7 Qu'ils réalisent, pour toute nouvelle installation de transport d'accès à la région d'intérêt métropolitain ou pour tout projet d'agrandissement d'une installation existante, une étude préalable à l'émission des autorisations. Dans un esprit de collaboration, la Communauté s'attend à ce que le partenaire concerné travaille de concert avec elle et lui dépose cette étude. L'étude devrait contenir les éléments suivants :

1. une évaluation des impacts sur les autres modes de transport des personnes et des marchandises et sur la capacité du réseau de transport;
2. une évaluation des impacts sur le milieu de vie environnant (environnements naturel et bâti) et, le cas échéant, une proposition quant aux mesures d'atténuation possibles;
3. les mesures pour favoriser l'intermodalité des transports, le cas échéant.

Dans l'éventualité où cette nouvelle installation peut être située à plusieurs endroits sur le territoire métropolitain, l'étude devrait également démontrer en quoi son implantation participe à la structuration du territoire en ce qui concerne les pôles métropolitains et les axes structurants et que la localisation projetée est la plus efficiente sur le plan environnemental, social et économique.

**Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement le ministère des Transports du Québec afin :**

- 4.5.8 Qu'il intègre les stratégies énoncées dans le PMAD en matière d'accès à la région et d'intermodalité afin de les intégrer à ses futurs plans territoriaux de mobilité durable touchant la grande région de Québec;
- 4.5.9 Qu'il apporte un soutien financier à la mise en œuvre des stratégies énoncées au PMAD en matière d'accès à la région et d'intermodalité;
- 4.5.10 Qu'il associe la Communauté lors de la révision de la *Politique québécoise sur l'intermodalité des transports*;
- 4.5.11 Qu'il associe la Communauté lors de la révision de la *Politique sur le transport routier des marchandises*;
- 4.5.12 Qu'il associe la Communauté à la mise en œuvre de la *Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec*.

#### **TABLEAU 5 :**

#### **Prescriptions contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations de transport d'intérêt métropolitain**

##### **Prescriptions contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations de transport d'intérêt métropolitain**

1. Une planification adéquate qui assure l'arrimage et la cohabitation entre les installations et les usages à proximité. Le cas échéant, des mesures d'atténuation sont mises en place pour favoriser la durabilité des installations, la fluidité des déplacements et la sécurité des personnes et des biens;
2. Des installations qui sont desservies par un réseau routier fonctionnel pour les marchandises ainsi que par des réseaux de transports en commun et actif pour les personnes;
3. Des aménagements publics distinctifs qui contribuent au rayonnement du territoire métropolitain, notamment dans le cas de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec et du terminal de croisières du port de Québec.

CARTE 6 : Les installations de transport d'intérêt métropolitain donnant accès à la région





Stratégie métropolitaine n° 5

## Attirer en offrant des milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs

### 5.1 Contexte d'intervention

#### Le territoire de la Communauté se démarque par la diversité de ses milieux de vie.

La Communauté se distingue par la diversité de ses milieux de vie. Il s'agit là d'un facteur significatif expliquant son attractivité et sa qualité de vie.

Ces milieux de vie peuvent être regroupés en deux grandes catégories qui se distinguent notamment en raison de leur densité et de leur mixité sociale ou fonctionnelle. D'une part, les milieux de vie urbains se caractérisent par un cadre bâti continu et quelquefois dense offrant une gamme de services, de commerces et de lieux d'emploi. L'offre résidentielle y est souvent diversifiée bien que certains secteurs soient essentiellement composés d'habitations unifamiliales. Ces milieux de vie se situent dans la partie centrale de l'agglomération de Québec et de la Ville de Lévis. D'autre part, les milieux de vie périurbains se caractérisent par un cadre bâti souvent discontinu, principalement composé d'habitations unifamiliales et, à certains endroits spécifiques, de commerces et de services de proximité. Ces milieux, généralement situés aux abords des grands axes de transport ou autour d'anciens noyaux villageois, offrent bien souvent un contact plus direct avec les espaces naturels ou agricoles.

#### Des milieux de vie qui, pour demeurer attractifs, doivent s'adapter tout en préservant leurs caractéristiques.

Au cours des dernières années, les milieux urbain et périurbain ont été soumis à de multiples pressions exercées par le marché de l'habitation. Dans certains secteurs, cela s'est notamment traduit par un phénomène de banalisation du cadre bâti qui, si rien n'est fait, aura pour résultat d'altérer le caractère particulier et distinctif de certains milieux de vie recherchés par la population.

Par ailleurs, pour demeurer attractifs, les milieux de vie du territoire doivent s'adapter aux nouvelles aspirations des citoyens. À titre d'exemple, la présence accrue de services de proximité, de réseaux de transports en commun et actif, d'équipements publics et de commerces est de plus en plus perçue comme un élément contribuant à la qualité des milieux de vie ainsi qu'à la santé et au bien-être de ses résidents. Il en est également ainsi pour ce qui est d'une plus grande accessibilité aux parcs et aux espaces naturels. Enfin, certains citoyens cherchent à habiter dans des développements écoresponsables afin de limiter leurs impacts environnementaux.

#### Des milieux de vie inclusifs qui doivent répondre aux besoins spécifiques des individus les plus vulnérables.

En 2004, la Communauté s'est dotée d'une vision stratégique du développement de son territoire. Plusieurs grands défis y étaient soulignés dont celui d'assurer les conditions propices au développement de tous les citoyens. Pour ce faire, les milieux de vie devront notamment offrir les aménagements nécessaires pour faciliter l'inclusion des personnes les plus vulnérables, dont celles à mobilité réduite.

#### Des milieux de vie qui devront s'adapter au vieillissement de la population.

Par ailleurs, la Communauté devrait connaître, au cours des prochaines années, un vieillissement significatif de sa population. Conséquemment, il faudra adapter les milieux de vie et l'offre en logement afin de répondre aux enjeux qui en découlent. L'un de ceux-ci sera d'adapter les banlieues de première et de deuxième couronnes afin d'apporter une plus grande mixité résidentielle et fonctionnelle de façon à favoriser un renouvellement de leur population tout en répondant aux besoins de la population en place. Ceci permettra notamment de maximiser l'utilisation des infrastructures actuelles et de rentabiliser les investissements qui devront être faits pour rénover ces quartiers vieillissants.

### 5.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 5.2.1 Favoriser la mise en place de milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs répondant à des considérations environnementales, sociales et économiques ainsi qu'aux différentes aspirations des citoyens;
- 5.2.2 Reconnaître et mettre en valeur la spécificité et la complémentarité des milieux de vie urbain et périurbain;
- 5.2.3 Encadrer le développement afin d'atténuer l'impact des nouveaux projets sur les espaces naturels ou agricoles.

### 5.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

5.3.1 Énonce, au tableau 6, des prescriptions permettant d'établir des principes d'aménagement favorisant le maintien et la création de milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs à partir des cinq (5) thèmes suivants : milieux de vie et espaces publics; mixité des fonctions urbaines et qualité de l'habitat; mixité sociale et accessibilité universelle; mobilité; sécurité et qualité de l'environnement urbain.

La Communauté entend par « milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs » des milieux de vie aménagés à l'échelle humaine et s'articulant autour d'espaces publics adaptés à l'ensemble des citoyens. Ces milieux reposent sur une mixité des fonctions et sont conçus dans un esprit de développement durable. Ils favorisent l'installation d'une masse critique de résidents et d'activités urbaines de façon à assurer leur animation et leur sécurité.

5.3.2 Énonce, au tableau 7, des cibles permettant d'établir des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables répondant aux préoccupations environnementales;

5.3.3 Distingue sommairement la limite du milieu urbain et du milieu périurbain à la carte 7;

5.3.4 Établit des critères de densité pour le milieu urbain identifié à la carte 7, soit :

1. une moyenne de 30 logements à l'hectare pour la Ville de Québec (densité nette);
2. une moyenne de 22 logements à l'hectare pour la Ville de Lévis (densité nette);

5.3.5 Établit des critères de densité pour le milieu périurbain au tableau 8;

5.3.6 Énonce, au tableau 8, des prescriptions de préservation du caractère distinct du milieu périurbain.

### 5.4 Attentes envers les composantes

**Aux fins de l'exercice de conformité, voici les critères :**

5.4.1 Recondit les critères de densité pour le milieu urbain indiqués au point 5.3.4;

5.4.2 Recondit les critères de densité pour le milieu périurbain identifiés au tableau 8.



**Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :**

- 5.4.3 Identifie les mesures favorisant la création de milieux de vie innovants et complets à partir des prescriptions énoncées au tableau 6 tout en les adaptant aux caractéristiques du milieu d'intervention. Au minimum, la moitié des prescriptions énoncées au tableau 6 devra être traitée en s'assurant que les cinq (5) thèmes soient abordés;
- 5.4.4 Délimite, pour l'agglomération de Québec et la Ville de Lévis, les milieux urbain et périurbain tels qu'il est proposé à la carte 7;
- 5.4.5 Identifie les mesures pour atteindre les critères de densité pour le milieu urbain définis au point 5.3.4;
- 5.4.6 Identifie les mesures pour atteindre les critères de densité pour le milieu périurbain définis au tableau 8;
- 5.4.7 Identifie les mesures pour répondre aux prescriptions de préservation du caractère distinct de ce milieu périurbain identifié au tableau 8.

**Aux fins de l'exercice de conformité, voici les cibles :**

- 5.4.8 Fait état de l'avancement de la réflexion sur la possibilité de prévoir des cibles permettant d'établir des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables identifiés au tableau 7, notamment à l'intérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants et pour les projets recevant un financement public;
- 5.4.9 Favorise une densification des milieux périurbains qui repose sur une hiérarchisation des densités. Par exemple, une hiérarchie basée sur des densités plus élevées à l'intérieur du noyau périurbain vers des densités plus faibles aux extrémités de manière à favoriser un développement continu de la trame bâtie.

**5.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :**

- 5.5.1 Qu'ils élaborent des guides de bonnes pratiques pour le développement durable en milieux urbain et périurbain;
- 5.5.2 Qu'ils réfléchissent à la mise en place d'incitatifs financiers ou normatifs aptes à soutenir ces pratiques;
- 5.5.3 Qu'ils assurent l'arrimage de leurs interventions avec les stratégies du PMAD.

**Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement les composantes afin :**

- 5.5.4 Qu'elles se dotent de politiques ou de tout autre outil permettant d'assurer l'inclusion de l'ensemble des citoyens à la vie sociale, économique et culturelle;
- 5.5.5 Qu'elles rendent compte à la Communauté, tous les cinq (5) ans suivant l'entrée en vigueur du PMAD, de l'atteinte des critères de densité établis pour le milieu urbain et le milieu périurbain énoncés au point 5.3.4 et au tableau 8. Le rapport doit être accompagné d'une justification eu égard aux stratégies du PMAD.

**CARTE 7 : La délimitation des milieux urbain et périurbain**



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collective
  - Local
- Milieu de vie**
- Milieu urbain
  - Milieu périurbain



TABLEAU 6

Prescriptions permettant d'établir des principes d'aménagement favorisant la création de milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs

#### A. Milieux de vie et espaces publics

1. Un accroissement de la densité d'occupation des milieux de vie;
2. Une planification de l'évolution des secteurs résidentiels en continuité avec les milieux déjà urbanisés;
3. L'utilisation d'une approche de revitalisation urbaine intégrée de manière à faciliter la restructuration des milieux de vie;
4. La promotion des changements de densité et de vocation (reconversion et recyclage) des bâtiments existants;
5. Une diversification des fonctions afin d'assurer une animation sur rue qui favorise l'occupation du milieu de vie à différents moments du jour;
6. Une requalification des espaces publics sous-utilisés;
7. Le maintien et la création de parcs, d'espaces verts et de places publiques répondant aux besoins des résidents actuels et futurs et dont leur aménagement et leur localisation stratégique favorisent leur utilisateur;
8. Une introduction de l'art urbain aux milieux de vie et aux espaces publics.

#### B. Mixité des fonctions urbaines et qualité de l'habitat

1. Une planification qui assure, tout au long de la mise en valeur du milieu de vie, un développement simultané de l'habitation, des équipements, des services et des lieux d'emploi (mixité des fonctions);
2. Une offre variée de services et de commerces complémentaires aux activités existantes et répondant aux besoins du milieu de vie (commerces et services de proximité, magasins et boutiques spécialisées, commerces de plus grande surface, restauration, etc.);
3. Un développement d'un habitat de qualité (gabarit et volumétrie, ouvertures, espaces libres extérieurs minimums, impact sur l'ensoleillement, aménagement extérieur, plantations minimales, etc.) et répondant aux différents types de ménages.

#### C. Mixité sociale et accessibilité universelle

1. Un développement de typologies résidentielles variées et adaptées aux différents revenus des ménages de manière à favoriser l'intégration d'une mixité sociale et le maintien des populations dans leur milieu de vie;
2. Une réflexion favorisant l'inclusion de logements sociaux et abordables dans les grands projets immobiliers, notamment ceux situés à proximité des services et des réseaux de transport en commun;
3. Un développement d'une offre résidentielle adaptée au vieillissement de la population et aux personnes à mobilité réduite (accessibilité universelle – parcours et accès sans obstacle), encadré par des normes de construction pour le confort et la sécurité des clientèles et dont la localisation tient compte de la proximité des services et des équipements;
4. Une planification des équipements, des espaces urbains et des projets privés qui intègre les principes d'accessibilité universelle et de parcours sans obstacle.

#### D. Mobilité

1. Un aménagement de l'emprise publique des voies de circulation favorisant l'intégration des divers modes de déplacement;
2. Une réduction des distances de déplacement entre les développements résidentiels et les lieux d'emploi en regroupant notamment les services et les commerces au sein de pôles et de noyaux aménagés pour le piéton et en favorisant la création de nouveaux milieux de vie ayant une plus grande mixité et une plus grande densité;
3. Une augmentation des structures dédiées au vélo, par exemple les stationnements pour vélos et les haltes aménagées.

#### E. Sécurité et qualité de l'environnement urbain

1. Une cohabitation harmonieuse entre les fonctions urbaines existantes et les nouvelles vocations implantées au sein des milieux de vie;
2. L'intégration de mesures de sécurité urbaine favorisant le sentiment de sécurité des citoyens (ex. : aménagements urbains, éclairage des lieux publics, espaces réservés pour des déplacements sécuritaires pour les utilisateurs les plus vulnérables, adaptation du cadre bâti en bordure du domaine public, etc.);
3. L'élaboration de mesures d'atténuation entre différents types d'usages dont les interfaces sont problématiques;
4. La diminution des sources de nuisances affectant la qualité de vie (qualité de l'air, bruit, pollution lumineuse, odeur, etc.);
5. L'élaboration de mesures visant le verdissement et la foresterie urbaine intégrant, par exemple, une obligation de plantation d'arbres et de végétaux, un aménagement paysager complet et diversifié sur le domaine public et le domaine privé, des mesures de protection des arbres lors de travaux, des normes de reboisement ou de compensation, une conservation des espaces boisés viables et de qualité, etc.
6. La mise en place de mesures pour lutter contre les îlots de chaleur urbains.



TABLEAU 7

**Cibles permettant d'établir des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables**

#### A. Quartiers durables

1. Un développement compact misant sur la densification et la consolidation du cadre bâti, tout en étant adapté au contexte environnant en ce qui a trait à la densité résidentielle privilégiée;
2. Une diversité et un équilibre des fonctions urbaines;
3. Une diversité de la typologie résidentielle;
4. Un redéveloppement au sein de la trame urbaine et une reconversion des bâtiments existants;
5. Une accessibilité accrue aux différentes fonctions urbaines favorisée par la réduction des distances de déplacement entre les lieux d'emploi, les secteurs résidentiels, les services et les commerces;
6. Un aménagement et une accessibilité aux espaces publics;
7. La construction de bâtiments verts certifiés LEED (ou autres formes de certification officielle) au sein du développement;
8. La minimisation des impacts sur le site pendant la conception et la construction;
9. Une préservation des ressources naturelles;
10. Une gestion efficace des eaux sanitaires et pluviales;
11. Une réduction de la dépendance à l'automobile;
12. La mise en place d'aménagements favorisant l'utilisation des transports en commun et actif.

#### B. Bâtiments durables

1. Une utilisation de matériaux écologiques;
2. La réduction de la consommation de l'eau et de l'énergie;
3. Une gestion des eaux usées et une réutilisation de celles-ci;
4. L'augmentation de l'efficacité énergétique;
5. Un aménagement de toit blanc ou végétalisé ou de murs végétalisés;
6. Une utilisation de l'énergie durable (solaire passif, capteur solaire, géothermie, biomasse);
7. L'intégration d'un système de recyclage et de valorisation;
8. Une récupération sélective des matériaux lors de la démolition;
9. Un aménagement extérieur intégré favorisant la gestion des eaux de ruissellement.



TABLEAU 8

## Critères de densité et prescriptions de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

## À l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux

## A. Critères de densité

1. Pour les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants, voir la stratégie n° 1.
2. Pour les secteurs situés à l'extérieur des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants, les critères de densité sont les suivants (densité nette moyenne en matière de logements par hectare) :

**Agglomération de Québec :**

Québec	18
Saint-Augustin-de-Desmaures	16

**MRC La Côte-de-Beaupré :**

Beaupré	16
Boischatel	12
Château-Richer	12
L'Ange-Gardien	12
Sainte-Anne-de-Beaupré	12
Saint-Ferréol-les-Neiges	13
Saint-Joachim	10
Saint-Tite-des-Caps	5

**MRC L'Île-d'Orléans :**

Les 6 municipalités de L'Île-d'Orléans	3,5
--	-----

**Ville de Lévis :**

Lévis	15
-------	----

**MRC La Jacques-Cartier :**

Fossambault-sur-le-Lac	7
Lac-Saint-Joseph	3
Lac-Beauport	6
Lac-Delage	9
Sainte-Brigitte-de-Laval	9
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	11
Saint-Gabriel-de-Valcartier	4,5*
Shannon	4,5
Stoneham-et-Tewkesbury	8

Ces critères de densité s'appliquent aux nouveaux développements ainsi qu'au projet de consolidation (la définition de consolidation est énoncée au tableau 4 à la stratégie n° 3). Les composantes devront répartir leur densité de façon à tenir compte de la présence des services et de la proximité d'un milieu hydrique.

\* À Saint-Gabriel-de-Valcartier, cette densité nette moyenne s'applique dans les secteurs desservis par l'aqueduc.

## B. Prescriptions de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

**Pour les nouveaux projets résidentiels :**

1. Un réaménagement du domaine public qui priorise des aménagements pour le transport actif et, le cas échéant, pour le transport en commun;
2. Des aménagements qui favorisent la préservation des espaces naturels;
3. Une architecture, une implantation et des aménagements extérieurs qui contribuent à des milieux de vie de qualité et qui s'intègrent aux caractéristiques du milieu d'intervention;
4. La présence d'espaces publics et d'espaces naturels qui contribuent au confort des clientèles;
5. Des équipements d'éclairage qui s'intègrent au cadre bâti et au paysage;
6. Des espaces de stationnement intégrés au site et qui contribuent à la relation entre le cadre bâti et l'espace public.

**Pour les nouveaux lieux d'emploi :**

7. Voir les prescriptions énoncées à la stratégie n° 6.



TABLEAU 8 (SUITE)

## À l'extérieur des périmètres d'urbanisation régionaux

## C. Critères de densité

1. Le développement ponctuel : une densité maximale de 2 log./ha (densité nette);
2. Le développement d'ensemble :
  - a) une densité maximale de 10 log./ha (densité nette) lorsque 50 % et plus des espaces naturels sont préservés;
  - b) une densité maximale de 15 log./ha (densité nette) lorsque 80 % et plus des espaces naturels sont préservés;
  - c) une densité maximale de 50 log./ha (densité nette) lorsque 25 % et plus des espaces naturels sont préservés dans la mesure où ce développement d'ensemble fait partie d'une concentration récréotouristique identifiée à la carte 11 est lié à l'activité récréotouristique et contribue à son attractivité. Le calcul de la densité considère uniquement le terrain où sont érigées les constructions.

## D. Prescriptions de préservation du caractère distinct du milieu périurbain

1. Le développement ponctuel s'adapte aux milieux naturels ou agricoles de manière à minimiser leur fragmentation et la pression induite sur ces milieux par le développement;
2. À l'intérieur de la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, le développement ponctuel permet de consolider les îlots déstructurés;
3. Le développement d'ensemble, soit des projets immobiliers visant la création de 5 lots et plus ou un développement sous forme de projet intégré visant l'implantation de 5 unités ou plus, fait l'objet d'une planification afin d'atténuer les impacts sur les milieux naturels ou agricoles et de favoriser la préservation de ces espaces (par exemple, le lotissement en grappes, l'approche *Growing Greener*, etc.). Cette planification doit :
  - a) proposer, au sein des milieux naturels, un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;
  - b) limiter l'étalement du réseau routier;
  - c) privilégier un aménagement qui permet la préservation et la mise en valeur de 50 % et plus des espaces naturels;
  - d) assurer le maintien des superficies arbustives et arborescentes;
  - e) limiter la fragmentation du milieu naturel et des habitats fauniques;
  - f) préserver la biodiversité et les paysages naturels (sommets et flancs de montagne);
  - g) préserver la qualité des plans d'eau et limiter le ruissellement de surface;
  - h) intégrer les constructions au milieu naturel en respectant le couvert forestier et la topographie.
4. Dans l'optique où le développement projeté inclut une fonction récréotouristique (hébergement, centre de santé, activités récréatives, etc.), les usages proposés ne doivent pas contribuer à délocaliser les fonctions commerciales et de services hors du centre. Idéalement, ces types de projets font l'objet d'un développement d'ensemble, même si moins de 5 lots sont créés.

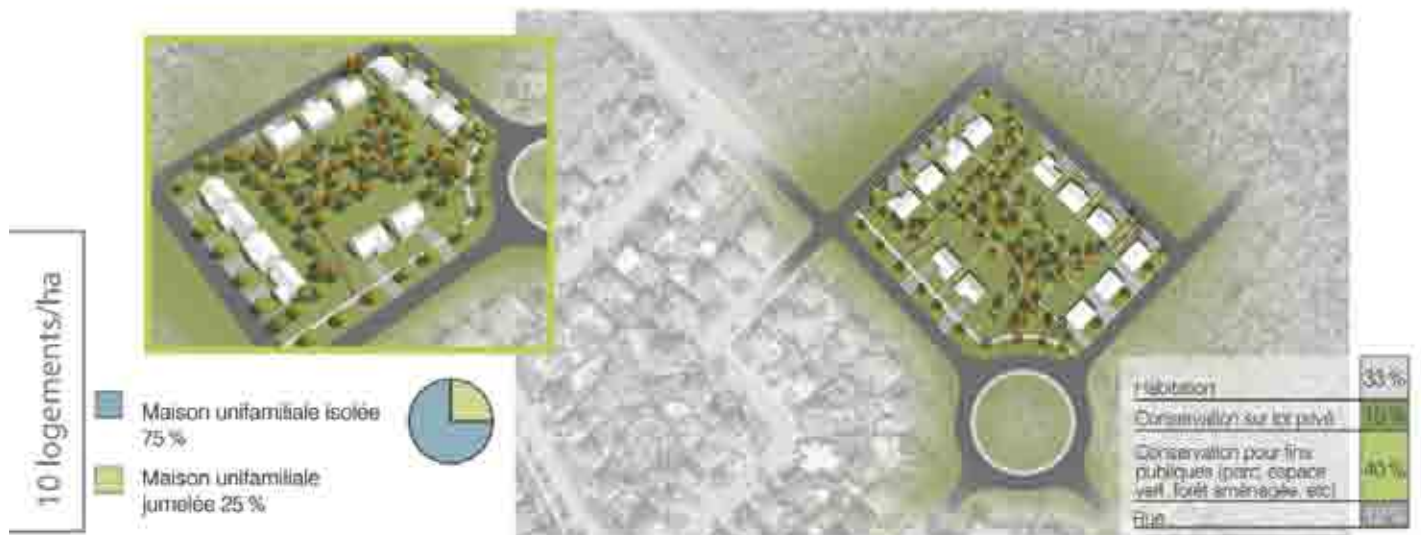
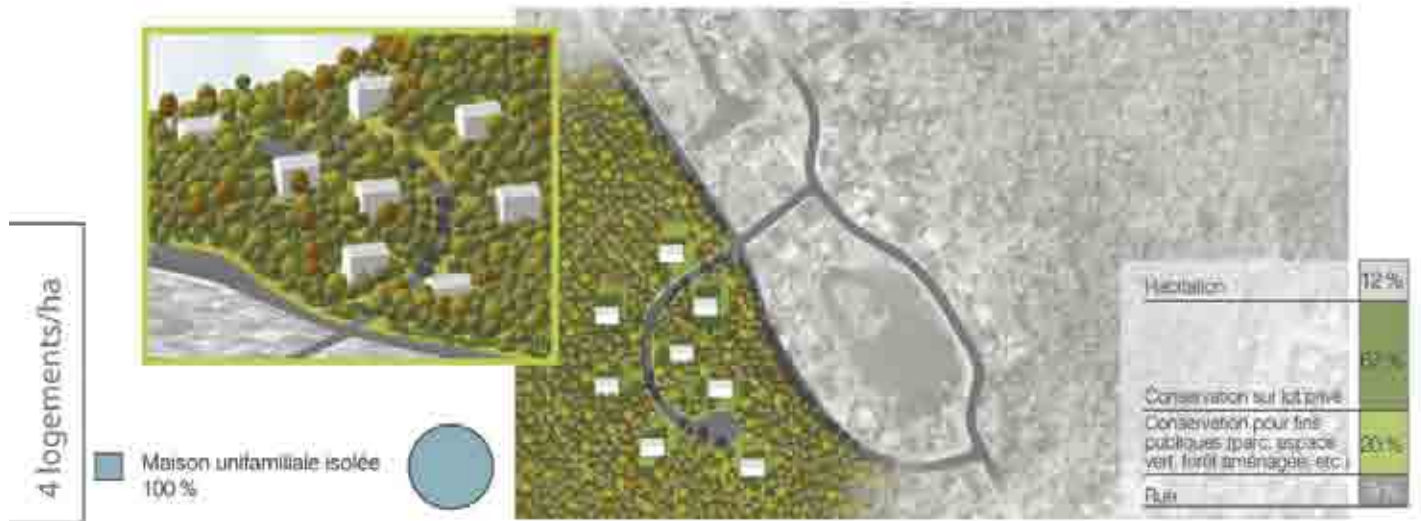
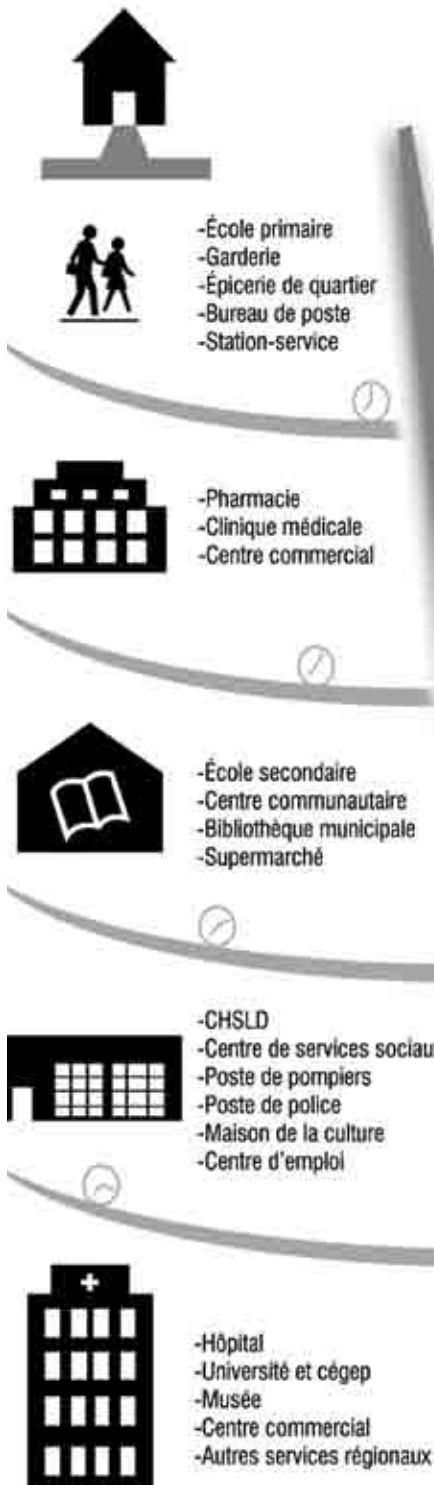


FIGURE 3: Aperçu de certaines densités résidentielles en milieu urbain et périurbain (suite)



Mixité des fonctions à partir de son lieu de résidence



Traitement de la rue et des espaces publics

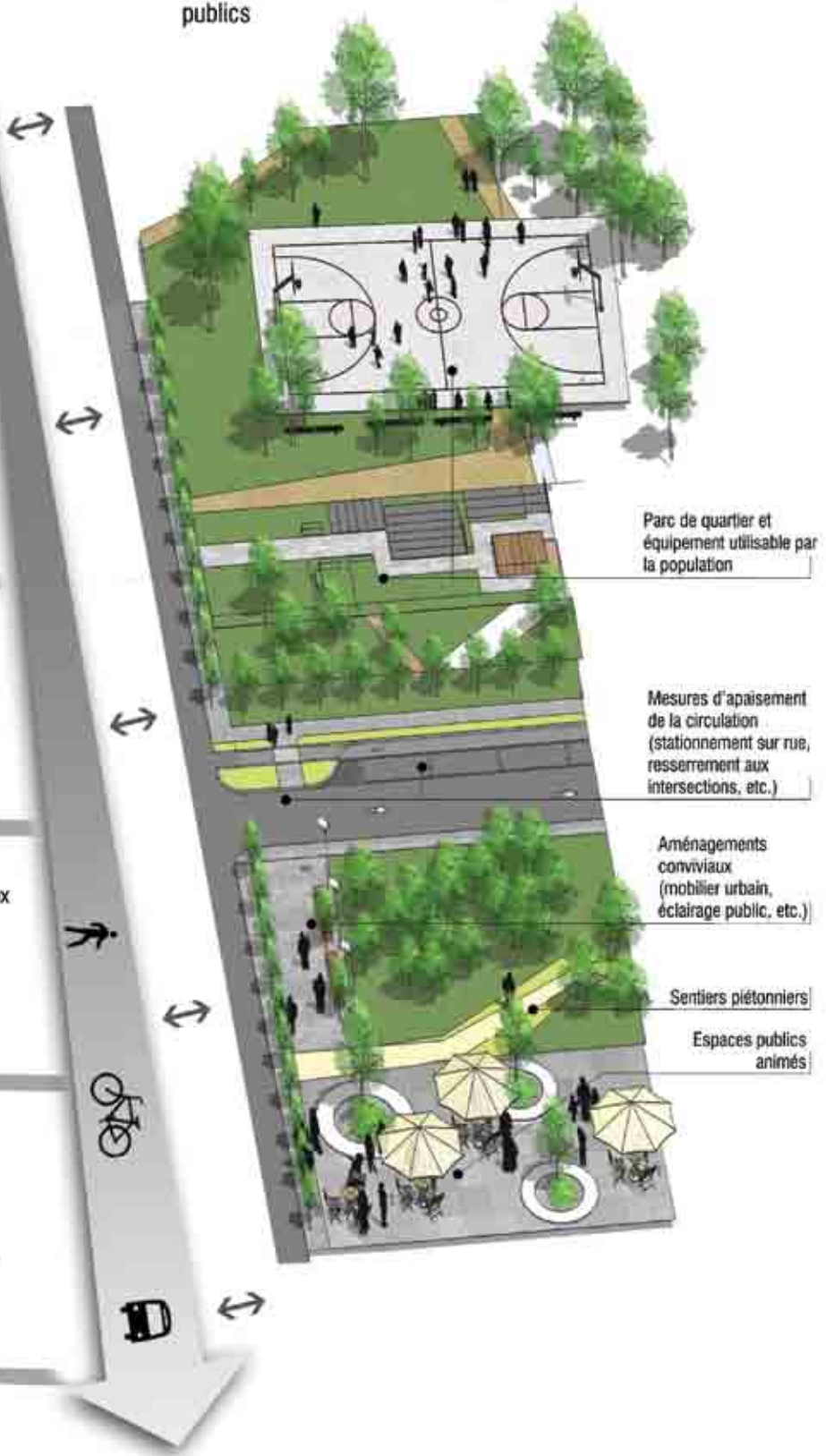
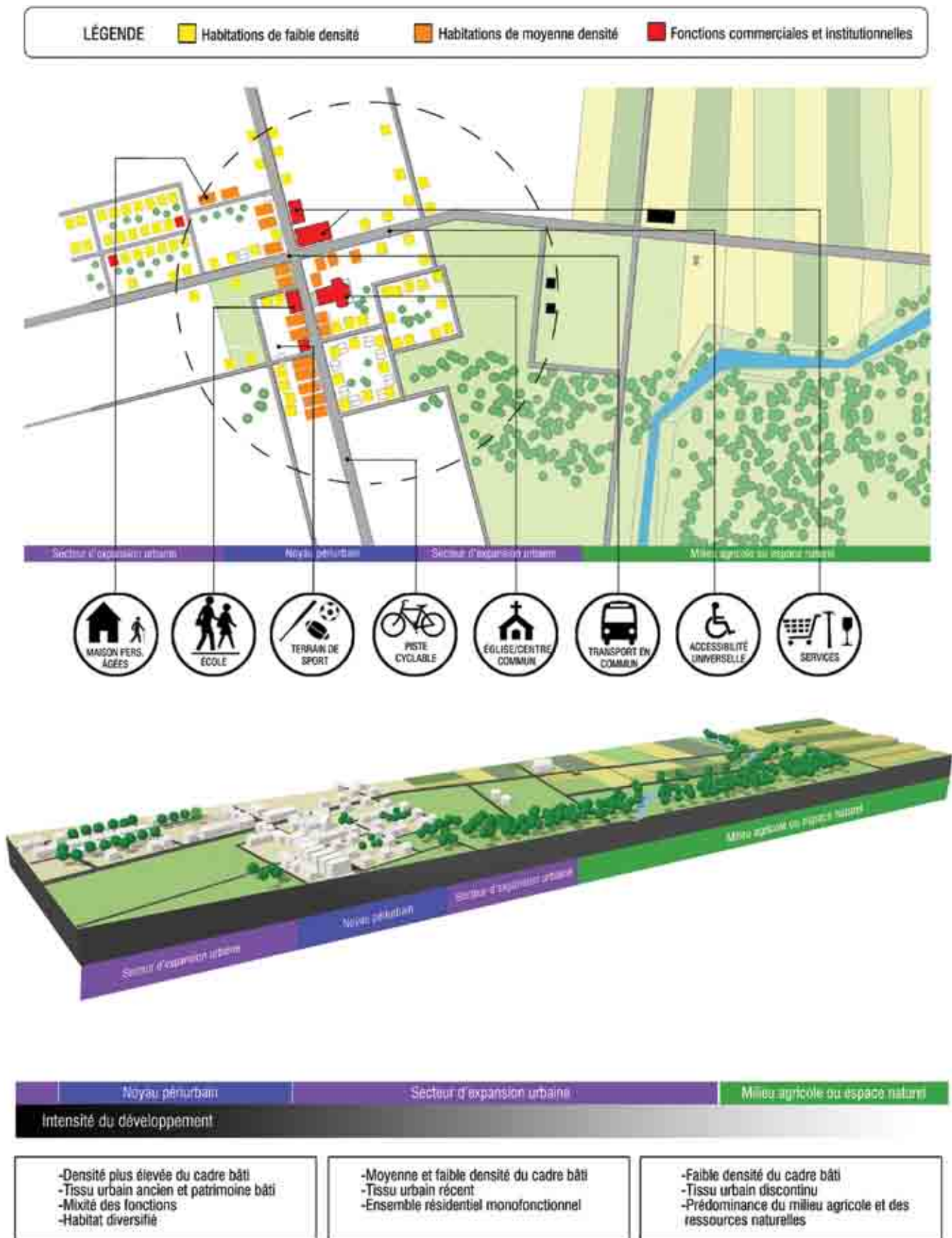


FIGURE 4: Représentation d'un milieu de vie innovant, convivial, complet et inclusif (suite)





Stratégie métropolitaine n° 6

## Attirer en accueillant la croissance dans des lieux d'emploi de qualité

### 6.1 Contexte d'intervention

#### Une région métropolitaine qui performe bien.

Au cours des dernières années, le territoire de la Communauté a connu une croissance économique supérieure à celle observée pour l'ensemble du Québec et dans plusieurs autres régions métropolitaines canadiennes. Cette tendance, bien que moins prononcée, devrait se poursuivre et entraîner une demande importante pour de nouveaux espaces voués aux activités commerciales, industrielles ou de service.

#### Une demande en espaces supérieure à l'offre.

Eu égard aux plus récentes estimations, il manquerait, d'ici 2031, plus de 920 hectares de terrains industriels uniquement pour combler les besoins des villes de Québec et de Lévis. Des besoins en espaces supplémentaires pourraient également émerger sur le territoire de la ville de Saint-Augustin-de-Desmaures et des MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans une fois que les espaces déjà disponibles et prévus à cet effet à l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux seront occupés. Il en serait également ainsi pour les espaces à bureaux. Quant aux besoins en espaces commerciaux, les terrains disponibles ne seraient pas suffisants pour répondre à la croissance attendue des mégacentres et des établissements de nouveaux types tels les *Lifestyle centers*. Pour pallier cette demande en lieux d'emploi, il faudra soit consolider et densifier les espaces existants pour exploiter leur plein potentiel, soit ouvrir de nouveaux espaces.

#### Des espaces qui doivent répondre aux nouvelles considérations environnementales et qualitatives.

Si, en matière de développement économique, l'attractivité d'un territoire passe par une offre de terrains en quantité suffisante, il n'en demeure pas moins que ces terrains doivent également répondre aux aspirations des entreprises et des commerces désirant s'y installer.

Conçues à l'origine pour offrir de grandes superficies à moindre coût, les zones industrielles doivent désormais répondre aux besoins de plus en plus diversifiés des entreprises s'y installant et œuvrant dans des créneaux de plus en plus spécialisés. Si certaines d'entre elles visent, avant tout, à offrir un environnement de qualité à leurs employés, d'autres recherchent également une image de marque ou

une signature distinctive leur permettant de se positionner. Il en est également ainsi pour certains commerces et immeubles de bureaux qui accordent une importance croissante à la qualité du cadre bâti et paysagé.

À l'échelle d'un territoire, la création d'une signature distinctive dans l'offre de terrains permet également de se démarquer des autres régions métropolitaines lorsqu'il s'agit d'attirer de nouvelles entreprises. De plus en plus, cette création passe par des aménagements de qualité et par la prise en compte de considérations environnementales qui agissent comme « vitrine » pour attirer la croissance.

#### Des lieux d'emploi peu ou pas intégrés aux réseaux de transports en commun et actif.

Au cours des dernières années, l'implantation des lieux d'emploi a souvent été réalisée sans tenir compte de leur accessibilité en transport en commun ou actif et sans mesurer leurs effets sur la fluidité de la circulation. Les déplacements ainsi occasionnés viennent notamment augmenter les problèmes de congestion aux heures de pointe du matin et du soir. De plus, il est à noter que, dans certains cas, une meilleure répartition des lieux d'emploi pourrait permettre de rééquilibrer les échanges entre différents secteurs géographiques aux heures de pointe, de réduire les embouteillages et d'optimiser les réseaux de transport en commun.

### 6.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 6.2.1 Prévoir, de façon réaliste, suffisamment d'espaces pour répondre aux besoins de développement et permettre l'implantation d'une offre concurrentielle;
- 6.2.2 Planifier l'implantation des nouveaux lieux d'emploi dans l'optique de renforcer et de structurer le territoire métropolitain, de consolider les espaces existants, de promouvoir l'utilisation des transports en commun et actif et d'améliorer l'efficacité du transport des personnes et des marchandises;
- 6.2.3 Favoriser des aménagements de qualité qui répondent aux nouvelles préoccupations environnementales, sociales et économiques et qui distinguent la région métropolitaine de Québec.

### 6.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 6.3.1 Prend en considération, dans le cadre des demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation régionaux, la nécessité d'offrir des espaces suffisants pour accueillir la croissance des lieux d'emploi;
- 6.3.2 Établit, au tableau 9, des prescriptions relatives à la localisation à prioriser pour les lieux d'emploi dans les milieux urbain et périurbain (approche ABC) dont l'objectif est de promouvoir la mobilité durable et la structuration du territoire;
- 6.3.3 Établit, au tableau 10, des prescriptions d'aménagement des lieux d'emploi à prioriser en milieu urbain et périurbain afin de créer des espaces de qualité en fonction du contexte d'intervention et une image distinctive de la région métropolitaine.

### 6.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 6.4.1 Localise et caractérise les principaux lieux d'emploi en fonction du tableau 9 (approche ABC). La caractérisation des lieux d'emploi doit notamment inclure le potentiel de consolidation de ces lieux en nombre de mètres carrés de surface (pour une définition du terme consolidation, voir la stratégie n° 3) ainsi qu'une description de la desserte en transports en commun et actif;
- 6.4.2 Hiérarchise les lieux d'emploi existants et projetés en fonction du tableau 9, par une affectation particulière, en incluant des mesures de densité d'occupation au sol (par exemple, une superficie de plancher minimale ou maximale). Une justification des secteurs d'expansion des lieux d'emploi en fonction du tableau 9 doit accompagner la hiérarchisation.

Dans le cas où les secteurs d'expansion ne correspondent pas aux prescriptions de localisation énoncées au tableau 9, les composantes devront démontrer les raisons pour lesquelles un secteur, situé à l'extérieur des localisations prioritaires, devrait accueillir cette expansion. Cette démonstration doit tenir compte des effets bénéfiques de la localisation proposée eu égard aux stratégies énoncées au PMAD (structure métropolitaine, arrimage avec le réseau de transports en commun et actif, impact sur le réseau routier d'intérêt métropolitain, création d'un milieu de vie multifonctionnel et de qualité, gestion des nuisances, etc.). Les composantes devront, en conséquence, compléter et adapter les prescriptions de localisation à prioriser du tableau 9.

- 6.4.3 Identifie les mesures pour répondre aux prescriptions d'aménagement des lieux d'emploi énoncées au tableau 10 dont l'objectif est de promouvoir des aménagements de qualité et une image distinctive de la région métropolitaine. Ces prescriptions pourront être adaptées en fonction du type de lieu d'emploi visé et devront être précisées dans les outils de contrôle, notamment par une approche par PIIA, PAE ou suivant les principes du *Codage de l'environnement bâti* énoncés à l'annexe 2;
- 6.4.4 Exiger, lors d'une demande d'autorisation, une ou des mesures de compensation environnementale lorsque l'empreinte au sol est élevée. La composante devra déterminer dans quels cas elle exigera ces mesures, par exemple pour un bâtiment ou un groupe de bâtiments dont la superficie d'implantation au sol est de plus de 4 000 mètres carrés. À ce titre, des mesures relatives à la gestion des eaux de ruissellement, à l'aménagement d'un toit vert ou blanc peuvent être exigées (voir les exemples énoncés au tableau 7 à la stratégie n° 5).

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la cible :

- 6.4.5 Fait état de l'avancement de la réflexion sur la possibilité d'introduire des mesures pour la mise en œuvre des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables pour les nouveaux lieux d'emploi d'envergure (voir les exemples énoncés au tableau 7 à la stratégie n° 5).



**6.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :**

- 6.5.1 Qu'ils participent aux réflexions des composantes en matière de développement des lieux d'emploi à l'échelle des différentes composantes;
- 6.5.2 Que leur planification et leur intervention concourent au renforcement des stratégies énoncées au PMAD;
- 6.5.3 Que le gouvernement du Québec modifie le territoire du Bureau de la Capitale-Nationale afin qu'il corresponde au territoire de la Communauté et de la Commission de la capitale nationale de Québec.



TABLEAU 9

Prescriptions relatives à la localisation à prioriser pour les lieux d'emploi en milieu urbain et périurbain

Caractéristiques des lieux d'emploi projetés (cumulatives ou en fonction de la caractéristique dominante)			
Dépendance à l'automobile pour les déplacements des employés	Faible (peu ou pas de déplacement durant les heures de travail)	Moyenne (déplacements occasionnels durant les heures de travail)	Élevée (déplacements fréquents durant les heures de travail)
Intensité de visiteurs ou de clients	Visites quotidiennes importantes	Visites fréquentes	Visites sporadiques
Dépendance au transport de biens et de marchandises	Faible	Moyenne	Élevée
Types de localisation à prioriser en milieu urbain			
	Site A	Site B	Site C
Exemples d'usages (à titre indicatif uniquement)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de services</li> <li>• Commerce de petite et de moyenne surface</li> <li>• Commerce de proximité</li> <li>• Immeuble de bureaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de grande surface</li> <li>• Commerce de gros</li> <li>• Centre de recherche</li> <li>• Industrie légère</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité d'entreposage</li> <li>• Activité liée à la construction</li> <li>• Industrie lourde (manufacture, etc.)</li> </ul>
Accessibilité	Très accessible en transports en commun (haut niveau de service et moyenne fréquence) et actif.	Desserte acceptable en transports en commun (haut niveau de service et moyenne fréquence) et actif; Bonne desserte par le réseau routier.	Peu ou pas desservi en transports en commun et actif; Bonne desserte par le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain.
Critères de distance	Être à moins de 5 minutes de marche d'un arrêt de transport en commun.	Être à moins de 10 minutes de marche d'un arrêt de transport en commun.	Être à plus de 10 minutes de marche d'un arrêt de transport en commun.
Localisation à prioriser	Pôles de types 1 et 2 Axes de types 1 et 2	Pôles de types 2 et 3 Axe de type 2	Réseau routier de transport des marchandises d'intérêt métropolitain (carte n° 5).
Types de localisation à prioriser en milieu périurbain			
	Site A	Site B	Site C
Exemples d'usages (à titre indicatif uniquement)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de services</li> <li>• Commerce de proximité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Commerce de petite et de moyenne surface</li> <li>• Immeuble de bureaux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Activité d'entreposage</li> <li>• Activité liée à la construction</li> <li>• Industrie légère</li> <li>• Industrie lourde (manufacture, etc.)</li> </ul>
Accessibilité	Accessible en transport actif	Desserte acceptable en transports en commun et actif; Bonne desserte par le réseau routier.	Peu ou pas desservi en transports en commun et actif; Bonne desserte par le réseau routier.
Localisation à prioriser	Noyau périurbain	Pôle de type 4 Axe de type 3	Réseau routier de transport des marchandises.

Source : Tableau inspiré de l'article de Nicolas Fontaine, « Conjuguer aménagement et mobilité : ABC, un outil d'aide à la décision territoriale », revue *Urbanité*, p.39-40, été 2010 (lequel article fait référence aux travaux de Martens et Griethuysens (1999), Roussel et Theys (1999)).

TABLEAU 10

## Prescriptions d'aménagement des lieux d'emploi

## Prescriptions d'aménagement des lieux d'emploi

1. Un réaménagement du domaine public qui priorise des aménagements pour le transport actif;
2. La présence d'espaces publics qui contribuent au confort des clientèles et au dynamisme du lieu d'emploi par des équipements d'éclairage, du mobilier urbain, des aménagements paysagers, etc.
3. Des réseaux d'utilité publique qui s'intègrent au paysage, par exemple en favorisant des réseaux souterrains en arrière lot ou par l'intégration des structures;
4. Une architecture et une apparence des bâtiments qui contribuent à des espaces de qualité;
5. Des ouvertures de façade qui contribuent à l'animation de la rue et au dynamisme du secteur, notamment au niveau des rez-de-chaussée;
6. Un affichage adapté aux besoins des usagers par ses dimensions et sa hauteur;
7. Des équipements d'éclairage qui s'intègrent au cadre bâti et au paysage;
8. Des aménagements extérieurs qui contribuent à la qualité du lieu d'emploi;
9. Des espaces de stationnement, de chargement et de déchargement intégrés au site et qui favorisent, par leur implantation et leur aménagement, une relation étroite entre les bâtiments et la rue (par exemple, la localisation des espaces de stationnement et des aires de manutention uniquement en cour arrière ou en cour latérale lorsque ceux-ci sont dissimulés);
10. Des aires d'entreposage non visibles et faisant l'objet d'un aménagement particulier (plantations, clôture, etc.), notamment le long du réseau routier supérieur;
11. Une organisation du lieu et des aménagements favorisant la sécurité des personnes;
12. Une gradation des fonctions qui tient compte de la compatibilité de l'usage avec les zones contiguës, notamment en présence d'usages sensibles (résidentiel, institutionnel, parcs, etc.) et qui intègre, le cas échéant, l'aménagement de zones tampons et d'espaces verts proportionnels à la sensibilité du milieu d'insertion.



Source : Denis Legendre 2010



Stratégie métropolitaine n° 7

## Attirer en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie

### 7.1 Contexte d'intervention

#### Une ressource économique, sociale et culturelle d'importance.

La zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* représente 28 % du territoire de la Communauté, soit un peu moins de 94 000 hectares.

Les activités agricoles reliées aux 680 fermes du territoire fournissent de l'emploi à un peu plus de 2 800 personnes<sup>6</sup>. Si l'on prend en compte l'ensemble de la chaîne alimentaire (exploitants agricoles, transformation des aliments, grossistes alimentaires, magasins d'alimentation et restauration), c'est près de 50 000 emplois qui sont associés au secteur agro-alimentaire sur l'ensemble du territoire de la Communauté, soit 12,4 % des emplois totaux. D'autres activités agricoles liées à la production forestière privée se déroulent également dans la zone agricole délimitée en vertu de la loi, puisque celle-ci reste boisée sur plus de 50 % de sa superficie sur le territoire métropolitain, ce qui constitue une richesse indéniable. Par ailleurs, mentionnons qu'en 2007 le revenu des exploitations agricoles sur le territoire s'élevait à 114 millions de dollars<sup>7</sup>.

#### Une agriculture influencée par le contexte urbain et périurbain du territoire.

Le caractère urbain et périurbain du territoire de la Communauté influence le type de production agricole, mais également la structure d'emploi des producteurs. L'agriculture présente sur le territoire de la Communauté est davantage axée sur la production maraîchère nécessitant une main-d'œuvre à temps partiel importante. Un bassin de population de plus de 750 000 personnes est, à cet égard, particulièrement profitable. Les productions sollicitant des investissements financiers importants (serres, pépinières, production avicole, etc.) sont également très présentes.

Par ailleurs, il est à noter qu'en raison de la proximité du développement urbain, certains secteurs de la zone agricole permanente sont soumis à des pressions qui se traduisent, en fonction du contexte, par leur transformation au profit de nouveaux quartiers résidentiels ou par la présence de territoires en friche.

#### Un rapprochement entre les consommateurs et les producteurs de plus en plus valorisé.

De plus en plus, les consommateurs recherchent un contact direct avec les agriculteurs. L'achalandage des marchés publics augmente et les ventes à la ferme se multiplient. Sur

le territoire de la Communauté, on compte plus de 100 établissements offrant des activités d'agrotourisme<sup>8</sup> et plusieurs circuits ou regroupements d'entreprises agrotouristiques se sont mis en place.

#### Des enjeux environnementaux à prendre en compte.

Le territoire agricole constitue un patrimoine collectif contribuant à la qualité de notre environnement et de nos paysages. En plus de permettre certaines activités économiques liées à la production forestière, la présence de nombreux espaces boisés contribue à la biodiversité du territoire. Par conséquent, leur mise en valeur mériterait une réflexion plus approfondie.

Par ailleurs, les consommateurs ont de plus en plus des exigences élevées eu égard à la qualité des aliments produits. Ils désirent une agriculture durable respectueuse de l'environnement et de leur santé. De plus, les produits agricoles locaux sont recherchés en raison des impacts environnementaux associés au transport des aliments.

### 7.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 7.2.1 Maintenir la pérennité du territoire et des activités agricoles à des fins économiques et alimentaires;
- 7.2.2 Assurer une occupation dynamique du territoire en reconnaissant la multifonctionnalité de l'agriculture, en rapprochant les consommateurs des producteurs et en facilitant l'accessibilité des populations urbaines à des activités agrotouristiques ou de sensibilisation;
- 7.2.3 Encourager le développement de pratiques agricoles écoresponsables reposant sur une utilisation judicieuse des ressources naturelles et contribuant au maintien des paysages agricoles.

6. Statistique Canada, Registre des entreprises, 2005, et Recensement de la population, 2006.

7. Ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation du Québec, Fiche d'enregistrement des exploitations agricoles, 2007.

8. Membres de l'Association de l'Agrotourisme et du Tourisme Gourmand (anciennement Agricotours).

### 7.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 7.3.1 Se donne, au tableau 11, un énoncé d'intention relatif au territoire et aux activités agricoles. De plus, la Communauté entend participer aux activités de réflexion et de mobilisation sur le territoire et les activités agricoles d'intérêt métropolitain. Plus particulièrement, elle entend organiser un forum métropolitain sur ces questions;
- 7.3.2 Identifie, à la carte 8, la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* au moment de l'adoption du PMAD;
- 7.3.3 Limite l'expansion urbaine et périurbaine par l'établissement de prescriptions encadrant l'agrandissement des périmètres d'urbanisation régionaux et métropolitain (voir la stratégie n° 11);
- 7.3.4 Évalue les demandes relatives aux îlots déstructurés de manière à limiter leur impact sur le territoire et les activités agricoles;
- 7.3.5 Limite la pression sur le milieu agricole en énonçant des prescriptions visant la préservation du caractère distinct du milieu périurbain (voir le tableau 8 à la stratégie n° 5);
- 7.3.6 Reconnaît les paysages agricoles métropolitains par l'établissement des stratégies 9 et 10;
- 7.3.7 Préconise une gestion de la zone agricole allant dans le sens du RCI 2003-10 applicable au territoire de la Ville de Lévis et à l'agglomération de Québec pour assurer la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles, notamment par le zonage de production et la protection des prises d'eau potable, du milieu riverain et du couvert forestier.

### 7.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 7.4.1 Reconduit la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 7.4.2 Réserve, en priorité, la zone agricole aux usages agricoles tout en encourageant une occupation dynamique du territoire agricole et, le cas échéant, permet le développement de certaines activités complémentaires et connexes à l'agriculture (point de vente, activité d'éducation et d'interprétation à la ferme, activité de transformation compatible, etc.) lorsque ces activités ne nuisent pas aux activités agricoles;
- 7.4.3 Balise l'implantation de certaines activités non agricoles en zone agricole (lieu de compostage, infrastructure et équipement d'utilité publique, etc.) de façon à limiter la pression sur les activités agricoles environnantes;
- 7.4.4 Prévoit des mesures pour soutenir les activités agricoles locales et régionales. À titre d'exemple, des mesures peuvent être mises en place pour soutenir l'agriculture urbaine, les marchés publics, favoriser la remise en culture des terres en friche, développer des jardins communautaires, etc.;
- 7.4.5 Introduit, dans le cas de la Ville de Lévis et de l'agglomération de Québec, des mesures de gestion de la zone agricole allant dans le sens du RCI 2003-10.

**Aux fins de l'exercice de conformité, voici les cibles :**

7.4.6 S'approprie l'énoncé d'intention relatif au territoire et aux activités agricoles se trouvant au tableau II ;

7.4.7 Fait état de l'avancement de la réflexion sur les aspects suivants :

1. d'adapter les paramètres pour la détermination des distances séparatrices en regard des inconvénients causés par les odeurs inhérentes à certaines activités agricoles aux particularités du milieu;
2. d'utiliser, le cas échéant, les techniques de zonage des productions agricoles et de contingentement des élevages porcins;
3. d'imposer, aux endroits critiques à l'intérieur de la zone blanche, des distances d'éloignement de la zone agricole aux fins de diminuer les pressions urbaines et périurbaines (bande tampon, zone de transition, etc.);
4. d'introduire des dispositions réglementaires encourageant ou facilitant l'agriculture urbaine (jardins communautaires, culture sur les toits, etc.);
5. de dresser un inventaire des terrains publics pouvant être utilisés à des fins d'agriculture urbaine sur leur territoire.

**7.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :**

7.5.1 Que des mesures incitatives soient mises en place pour encourager la relève agricole et le soutien des productions non contingentées ainsi que l'utilisation optimale des terres agricoles en friche ou sous-exploitées;

7.5.2 Que soit étudiée la possibilité de mettre en place un Plan de développement de la zone agricole (PDZA) à l'échelle métropolitaine;

7.5.3 Que les pratiques agricoles durables permettant de réduire l'utilisation de produits chimiques, de valoriser les eaux pluviales et les résidus organiques, d'accroître l'efficacité énergétique et de contribuer à la santé des écosystèmes soient encouragées;

7.5.4 Que des mesures visant à faire connaître les produits du territoire et à rapprocher les producteurs des consommateurs (soutien au développement des marchés publics, à la vente directe à la ferme, à l'achat de paniers de fruits et de légumes frais auprès des agriculteurs, etc.) soient mises en place;

7.5.5 Qu'ils réfléchissent à l'opportunité de favoriser les pratiques de l'agriculture à temps partiel en zone agricole dans le but de soutenir l'occupation dynamique de la zone agricole ainsi que les pratiques d'agriculture urbaine hors de la zone agricole;

7.5.6 Qu'ils réfléchissent aux mesures à mettre en place pour assurer la mise en valeur et la protection de la forêt privée située en zone agricole;

7.5.7 Qu'ils participent à l'acquisition des connaissances de la zone agricole pour permettre l'adaptation des pratiques et des fonctions de la zone agricole;

7.5.8 Qu'ils soutiennent la multifonctionnalité de l'agriculture en mettant en place des incitatifs financiers ou réglementaires.

# ATTIRER ACTIVITÉS AGRICOLES

7

**CARTE 8 : La zone agricole délimitée en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles**



\* Cette carte n'est présentée qu'à titre indicatif et n'a aucune valeur légale. Se référer à la cartographie officielle de la Commission de protection du territoire agricole du Québec.





**TABLEAU 11**  
**Énoncé d'intention relatif au territoire et aux activités agricoles**

**Énoncé d'intention relatif au territoire et aux activités agricoles**

Le territoire et les activités agricoles assurent différentes fonctions. D'une part, les activités agricoles exercent une fonction économique en produisant, notamment, des denrées alimentaires et des biens tirés de la mise en valeur de la forêt. Dans certains cas, des activités de découverte du terroir et du monde rural sont également offertes. Celles-ci sont appréciées par la population locale et les touristes.

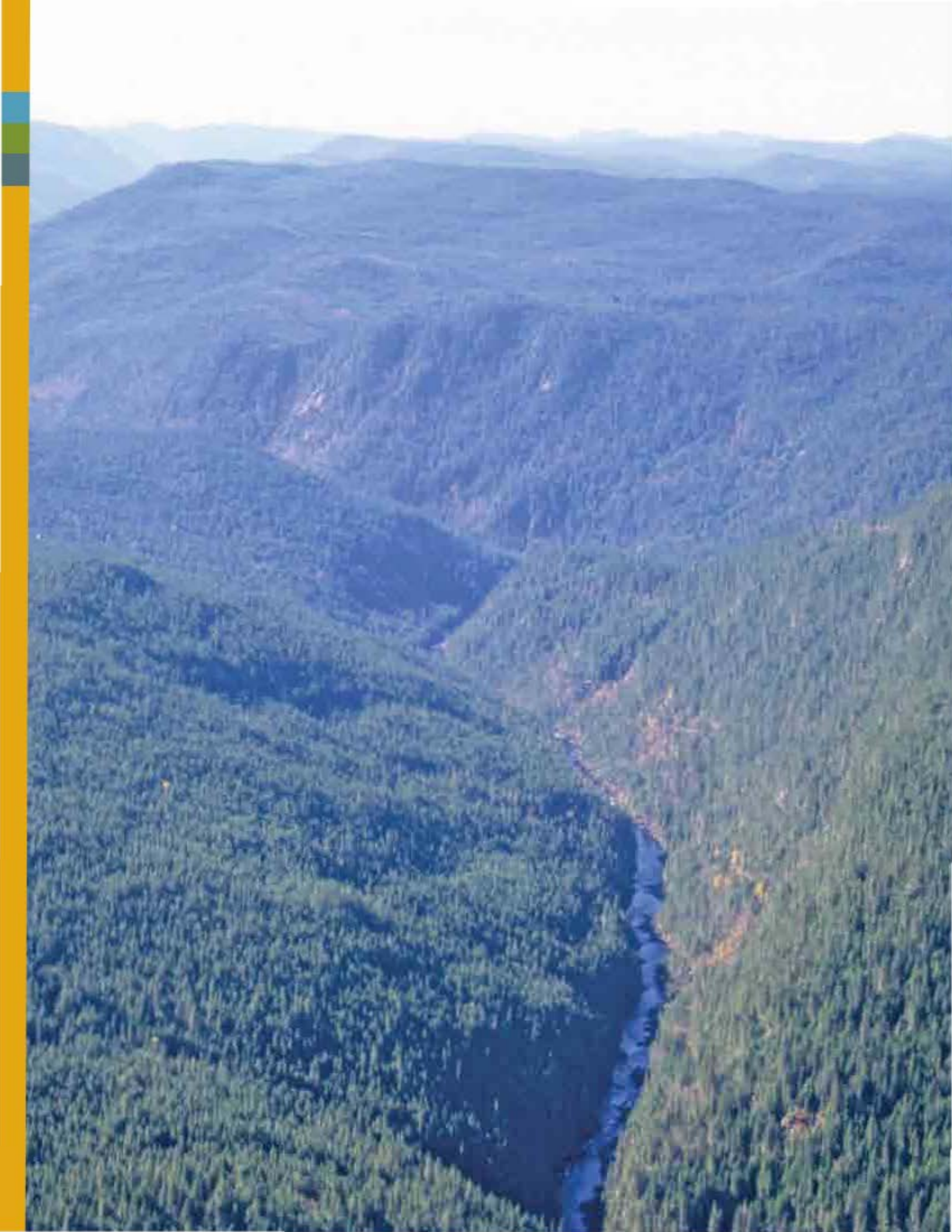
D'autre part, les activités agricoles contribuent à la viabilité et au dynamisme du tissu social de la région métropolitaine, participent à la sécurité alimentaire et transmettent un héritage culturel qui profite aussi bien à la population des milieux urbains qu'à la population des milieux périurbains.

Enfin, le territoire agricole permet, dans bien des cas, de préserver des habitats naturels et de réguler le climat dans un contexte marqué, notamment, par l'apparition d'îlots de chaleur dans les milieux plus urbanisés. De plus, les activités agricoles permettent de consommer des produits locaux et d'éviter ainsi une certaine quantité d'émissions de gaz à effet de serre liée au transport des marchandises en provenance d'autres régions.

En mettant l'agriculture au cœur de notre qualité de vie, les élus de la Communauté reconnaissent les retombées économiques, sociales et environnementales associées au territoire et aux activités agricoles et souhaitent que leurs interventions en matière d'aménagement et de développement contribuent à les protéger, à les consolider et à les mettre en valeur. Trois défis interpellent plus spécifiquement les élus de la Communauté :

1. un défi économique, soit comment faire en sorte que les activités agricoles se maintiennent, se consolident et se développent en fonction des intérêts des consommateurs locaux, des marchés extérieurs à la région métropolitaine et du potentiel agrotouristique;
2. un défi de société, soit comment faire pour limiter les pressions exercées par l'urbanisation sur le territoire agricole pour le maintien d'une offre alimentaire, pour rapprocher les consommateurs des producteurs, pour favoriser les activités de découverte et d'éducation, pour encourager la relève et pour préserver les paysages;
3. un défi environnemental, soit comment favoriser le développement d'une agriculture répondant aux principes du développement durable.





Stratégie métropolitaine n° 8

## Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques

### 8.1 Contexte d'intervention

#### Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'une grande valeur.

L'attractivité du territoire métropolitain repose, en grande partie, sur la présence de nombreux espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques. Ceux-ci contribuent à la qualité de vie de la population et à l'activité économique du territoire. Ces espaces constituent notamment un produit d'appel supportant l'industrie touristique dont les retombées s'élèvent à plus de 1 milliard de dollars et à près de 30 000 emplois<sup>9</sup>. Par ailleurs, en plus d'être une vitrine à l'échelle nationale et internationale, ces espaces sont source d'identité et de fierté.

#### Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques convoités et insuffisamment protégés.

Si une partie des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques est protégée et reconnue, il n'en demeure pas moins que plusieurs autres espaces restent peu valorisés, voire menacés, étant donné l'absence de reconnaissance ou de mesures d'aménagement adéquates. Or, certains de ces espaces, situés en milieu urbain ou périurbain, peuvent constituer des opportunités à saisir pour maintenir la qualité de vie, valoriser certains milieux et soutenir la biodiversité.

En ce qui a trait à la protection et à la mise en valeur des espaces et des bâtiments patrimoniaux, le Québec est actuellement à une période charnière. L'actuelle *Loi sur les biens culturels* sera prochainement remplacée par la *Loi sur le patrimoine culturel*, ce qui pourrait entraîner des adaptations au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

#### Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques à lier et à valoriser.

Historiquement, les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ont souvent fait l'objet d'une planification isolée, espace par espace. Aujourd'hui, il apparaît opportun de les positionner au cœur des milieux de vie et de favoriser leur accessibilité pour l'ensemble de la population. Afin de profiter pleinement de leur impact structurant sur le territoire et sur l'attractivité de la région, des mesures auraient avantage à être mises en place de manière à créer un véritable réseau métropolitain.

#### Des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques inégalement répartis sur le territoire.

Des raisons historiques et géographiques expliquent la répartition inégale des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques sur le territoire de la Communauté.

Il en est notamment ainsi pour les espaces naturels constituant des aires protégées au sens de la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Si, globalement, le territoire de la Communauté a dépassé la cible du 12 % que le gouvernement du Québec s'est donnée pour rejoindre les plus hauts standards internationaux, certains secteurs plus urbanisés demeurent très au-dessous de cette cible.

### 8.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 8.2.1 Créer, à l'échelle métropolitaine, un réseau vert, bleu et blanc<sup>10</sup> intégré afin de tirer profit de ses retombées économiques, sociales et environnementales;
- 8.2.2 Accroître la desserte du réseau vert, bleu et blanc par les transports en commun et actif;
- 8.2.3 Protéger et mettre en valeur les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain;
- 8.2.4 Augmenter la superficie des espaces naturels protégés et contribuer à leur préservation en vue d'assurer le maintien de la biodiversité.

9. Office du tourisme de Québec (2009). Il est à noter que ces données couvrent un territoire différent de celui de la Communauté métropolitaine de Québec.

10. Le vert fait notamment référence aux espaces naturels d'intérêt métropolitain, aux concentrations récréotouristiques et au réseau cyclable métropolitain, le bleu au fleuve, aux plans d'eau et aux parcours de canot et kayak, et le blanc aux sentiers de motoneige provinciaux et régionaux ainsi qu'aux autres lieux associés aux activités hivernales (ski alpin et nordique, raquette, etc.).

### 8.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 8.3.1 Identifie, comme étant d'intérêt métropolitain, les espaces et les bâtiments patrimoniaux protégés en vertu d'une loi provinciale et sous juridiction fédérale apparaissant à la carte 9 et à l'annexe 3;
- 8.3.2 Détermine, au tableau 12, les prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur à accorder aux espaces et aux bâtiments patrimoniaux d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection;
- 8.3.3 Détermine le réseau vert, bleu et blanc d'intérêt métropolitain dont les constituants sont identifiés à la carte 10 ainsi que les corridors et les espaces inscrits à l'annexe 4;
- 8.3.4 Détermine, au tableau 13, les prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur à accorder aux corridors et aux espaces identifiés à l'annexe 4, et ce, en fonction de leur niveau de protection;
- 8.3.5 Prévoit, au tableau 14, des critères et des prescriptions relatifs à la préservation dans le cas de la conversion des activités de récréation extensive et intensive localisées dans les concentrations récréotouristiques identifiées à la carte 10;
- 8.3.6 Prévoit, au tableau 14, des critères et des prescriptions relatifs à la préservation des espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus, considérant que ceux-ci font partie intégrante des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain.

### 8.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les critères :

- 8.4.1 Reconduit, comme étant d'intérêt métropolitain, les espaces et les bâtiments patrimoniaux protégés en vertu d'une loi provinciale et sous juridiction fédérale apparaissant à la carte 9 et à l'annexe 3;
- 8.4.2 Reconduit le réseau vert, bleu et blanc d'intérêt métropolitain identifié à la carte 10 et la liste des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain définie à l'annexe 4;
- 8.4.3 Reconduit les critères relatifs à la préservation advenant la conversion des activités de récréation extensive et intensive localisées dans les concentrations récréotouristiques apparaissant à la carte 10.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 8.4.4 Spécifie, pour les espaces et les bâtiments patrimoniaux identifiés à l'attente 8.3.1, les mesures répondant aux prescriptions relatives à la protection et la mise en valeur en fonction des niveaux de protection présentés au tableau 12;
- 8.4.5 Spécifie, dans le cadre des grandes orientations d'aménagement du territoire, les actions à prendre pour identifier, protéger et mettre en valeur les bâtiments et les axes anciens qui ne sont pas régis en vertu d'une loi provinciale ainsi qu'un échéancier de réalisation. Ces actions doivent être réalisées en tenant compte des niveaux de protection établis au tableau 12;
- 8.4.6 Identifie les activités de récréation extensive et intensive localisées dans les concentrations récréotouristiques apparaissant à la carte 10;
- 8.4.7 Spécifie, pour les corridors et les espaces naturels et récréotouristiques identifiés, les mesures répondant aux prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur énoncées en fonction des niveaux de protection présentés au tableau 13;

- 8.4.8 Identifie tout espace naturel et récréotouristique d'intérêt régional ou local qui contribue au renforcement des espaces métropolitains et qui nécessite un niveau de protection et de mise en valeur en fonction du tableau 13;
- 8.4.9 Spécifie les mesures pour atteindre les prescriptions identifiées au tableau 15 advenant la conversion des activités de récréation extensive et intensive localisées dans les concentrations récréotouristiques apparaissant à la carte 10;
- 8.4.10 Spécifie, dans le cadre des grandes orientations d'aménagement du territoire, les actions à prendre pour identifier et mettre en valeur les espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus en priorisant leur protection. Ces actions pourraient faire l'objet d'une approche intégrée dans le cadre d'un guide de conservation de ces espaces. Dans le cas d'une conversion, les critères et les prescriptions énoncés au tableau 14 s'appliquent.

### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la cible :

- 8.4.11 Fait état de l'avancement de la réflexion sur la possibilité d'identifier les bâtiments et les ensembles de bâtiments représentatifs de l'occupation récente du territoire devant être protégés ou mis en valeur sur leur territoire en fonction des niveaux métropolitains proposés.

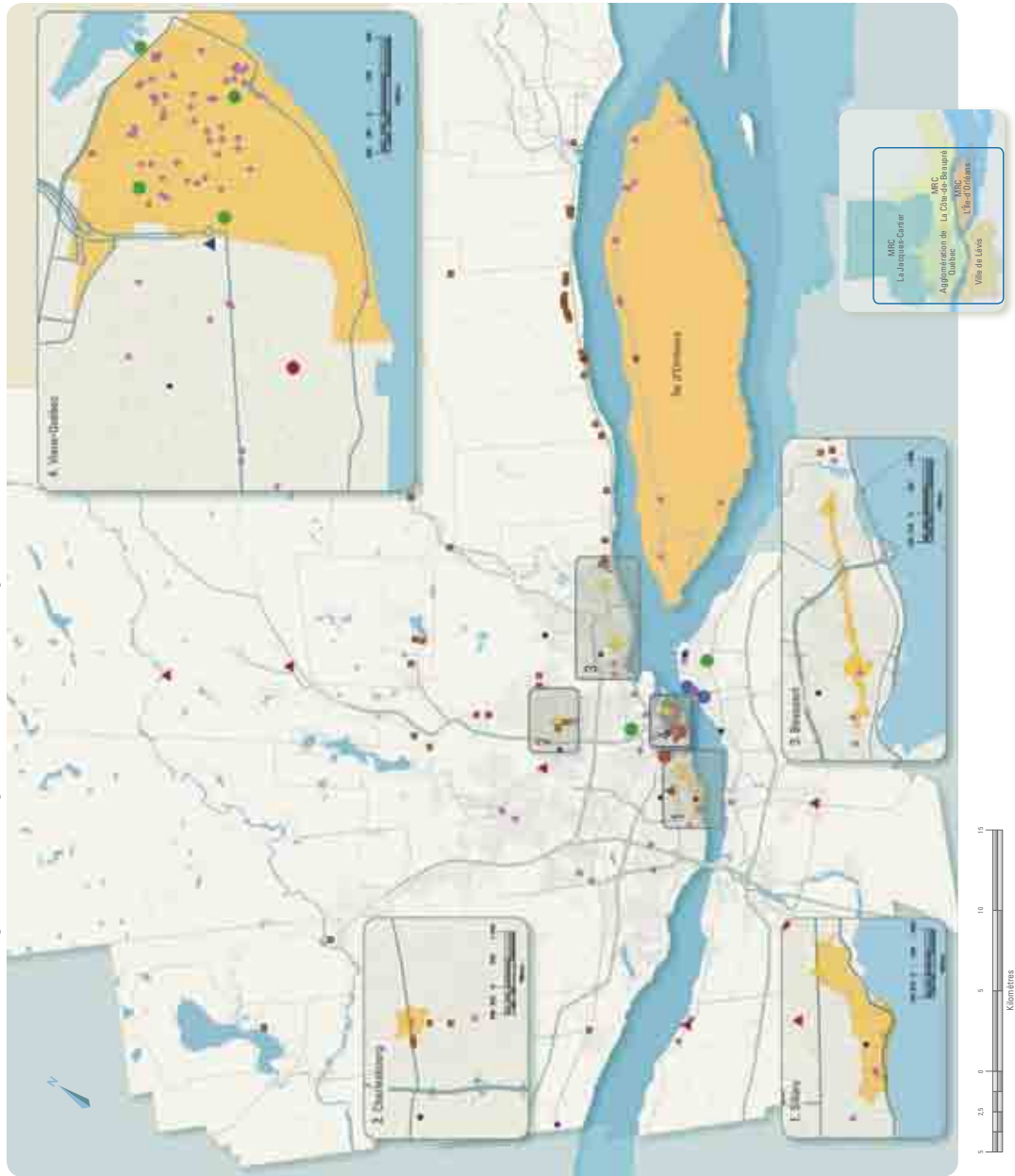
### 8.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 8.5.1 Qu'ils contribuent à la protection des espaces et des bâtiments patrimoniaux identifiés en vertu de la loi provinciale;
- 8.5.2 Qu'ils mettent en place des mesures de sensibilisation et d'information aux propriétaires pour la protection et la mise en valeur des espaces et des bâtiments patrimoniaux;
- 8.5.3 Qu'ils participent à l'acquisition des connaissances, notamment en matière de patrimoine, et qu'ils réfléchissent à la notion de patrimoine immatériel;
- 8.5.4 Qu'ils participent à la conservation, à la mise en valeur et à l'accessibilité des bâtiments et des espaces patrimoniaux;
- 8.5.5 Qu'ils identifient les moyens à mettre en place pour augmenter le nombre d'aires protégées sur le territoire de la Communauté, notamment au sein des composantes géographiques ayant moins de 12 % d'aires protégées. Cet objectif étant difficilement atteignable en milieu fortement urbanisé, d'autres moyens d'action ayant pour but de préserver la biodiversité pourraient également être identifiés;
- 8.5.6 Qu'ils privilégient, en bordure des espaces et des bâtiments patrimoniaux de même qu'en bordure des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques, des usages et des aménagements compatibles et favorisant leur mise en valeur;



- 8.5.7 Qu'ils complètent l'identification des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain ne bénéficiant d'aucun statut de protection;
- 8.5.8 Qu'ils maintiennent et développent les corridors récréatifs existants dont :
1. le sentier pédestre national qui s'étend de la MRC de La Jacques-Cartier jusque dans Charlevoix, en passant par la Côte-de-Beaupré;
  2. les sentiers des Caps, dans le territoire non organisé (TNO) de Sault-au-Cochon;
  3. le réseau provincial et régional de sentiers de motoneige;
  4. le réseau provincial de sentiers de quad;
  5. les tronçons de la Route bleue (Sentier maritime du Saint-Laurent) faisant partie du territoire de la Communauté et les parcours de canot et de kayak sur les rivières Jacques-Cartier, Montmorency, Sainte-Anne-du-Nord et Beaurivage;
- 8.5.9 Qu'ils maintiennent et développent les accès aux plans d'eau suivants :
1. les rivières Jacques-Cartier, Cap-Rouge, Saint-Charles, Duberger, Montmorency, Sainte-Anne-du-Nord, Chaudière, Beaurivage et Etchemin;
  2. les lacs Saint-Joseph, Saint-Charles, Beauport, Delage et Saint-Tite;
- 8.5.10 Qu'ils identifient les opportunités pour parachever les corridors récréatifs, lesquels peuvent également servir à des fins utilitaires, dont :
1. le raccordement entre le corridor des Cheminots et le corridor du Littoral;
  2. la liaison du corridor du Littoral et du Parcours des Anses par un aménagement adapté et sécuritaire sur le pont de Québec;
  3. la liaison du corridor du Littoral et du circuit Félix-Leclerc;
  4. la liaison entre les sentiers pédestres de La Jacques-Cartier avec ceux du TNO de Sault-au-Cochon;
  5. la liaison entre le Chemin de La Liseuse et la Vélopite Jacques-Cartier/Portneuf;
- 8.5.11 Qu'ils identifient les opportunités pour créer de nouveaux corridors récréatifs ou utilitaires dont :
1. un lien est-ouest sur le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier;
  2. un corridor riverain sur les abords du fleuve Saint-Laurent dans la MRC de La Côte-de-Beaupré;
- 8.5.12 Qu'ils identifient les opportunités pour faciliter le raccordement des corridors récréatifs ou utilitaires locaux;
- 8.5.13 Que soit complété le concept permettant de relier, par une traverse, la promenade Samuel-De Champlain et le quartier de Saint-Romuald afin de faciliter les parcours cyclables et piétonniers entre les deux rives du fleuve;
- 8.5.14 Qu'ils mettent en place des mesures de gestion et d'entretien écoresponsables des espaces publics;
- 8.5.15 Qu'ils favorisent les aménagements permettant d'accroître l'accessibilité universelle aux espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain;
- 8.5.16 Qu'ils coordonnent leurs interventions en matière de développement touristique en fonction d'orientations communes et de priorités partagées à l'intérieur du territoire de la Communauté mais également à sa périphérie.
- Plus particulièrement, des représentations seront faites auprès du gouvernement afin :**
- 8.5.17 Qu'il appuie les initiatives et les choix métropolitains, notamment sur le plan financier.

**CARTE 9 : Les éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels ainsi que les sites patrimoniaux sous juridiction fédérale**



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collectrice
  - Local
- Éléments patrimoniaux protégés en vertu de la Loi sur les biens culturels**
- Arrondissement historique
  - Bâtiment ou monument cité
  - Monument, lieu ou site historique classé
  - Monument, lieu ou site historique reconnu
  - ▲ Site du patrimoine
  - ▲ Site historique national
  - ◆ Décret gouvernemental
- Éléments patrimoniaux protégés sous juridiction fédérale**
- Lieu historique national administré par Parcs Canada
  - Lieu historique national administré par des tiers
  - Lieu historique national administré par la Commission des champs de bataille nationaux



**TABLEAU 12**

**Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des espaces et des bâtiments patrimoniaux d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection**

Niveaux de protection	Espaces visés (cartes 9 et 10)	Prescriptions
<b>Protection élevée</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Immeuble protégé par le gouvernement provincial en vertu de la loi, y compris l'aire de protection, le cas échéant;</li> <li>2. Arrondissement protégé par le gouvernement provincial en vertu de la loi;</li> <li>3. Sites historiques nationaux sous juridiction fédérale.</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. une gestion des demandes d'autorisation par une évaluation au cas par cas pour la préservation des caractéristiques originales du site et la conservation des caractéristiques d'origine;</li> <li>2. l'identification par une affectation particulière, si possible.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. la protection des percées visuelles sur les bâtiments classés ou reconnus et à partir de ces bâtiments sur les éléments présentant un intérêt d'ordre esthétique ou historique;</li> <li>4. l'intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant;</li> <li>5. l'intégration paysagère des réseaux aériens, par exemple, en favorisant des réseaux souterrains, en arrière lot ou par l'intégration des structures;</li> <li>6. l'utilisation privilégiée des bâtiments remarquables à des fins publiques.</li> </ol>
<b>Protection intermédiaire</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Immeuble et site protégés par une municipalité en vertu de la loi;</li> <li>2. Concentration de bâtiments dont les caractéristiques de la majorité et du milieu ont été préservées;</li> <li>3. Parcours ancien ayant conservé ses caractéristiques d'ensemble;</li> <li>4. Bâtiment isolé dont l'intégrité a été maintenue au fil du temps;</li> <li>5. Ensemble de bâtiments dont l'intégrité a été maintenue au fil du temps;</li> <li>6. Site ou bâtiment identitaire pour la population.</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. une gestion des demandes d'autorisation par évaluation au cas par cas pour la préservation des caractéristiques originales du site et la conservation des caractéristiques d'origine;</li> <li>2. l'identification par une affectation particulière, si possible.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. l'intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant;</li> <li>4. l'intégration paysagère des réseaux aériens, par exemple, en favorisant des réseaux souterrains, en arrière lot ou par l'intégration des structures;</li> <li>5. l'utilisation privilégiée des bâtiments remarquables à des fins publiques.</li> </ol>
<b>Protection minimale</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Concentration de bâtiments dont les caractéristiques des bâtiments et du milieu ont été partiellement préservées et peuvent être améliorées;</li> <li>2. Parcours ancien ayant conservé certaines caractéristiques d'ensemble;</li> <li>3. Élément isolé dont l'intégrité a été grandement affectée au fil du temps ou dont le milieu d'insertion a été déstructuré.</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'intégration de normes ou de critères ayant pour but de préserver ou d'améliorer les caractéristiques du bâtiment (architecture et apparence extérieure) et du milieu lors d'une intervention.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. l'intégration de l'affichage au bâti traditionnel et au paysage environnant (dimension, hauteur et matériaux adaptés au contexte).</li> </ol>



CARTE 10 : Le réseau vert, bleu et blanc métropolitain



**TABLEAU 13**

**Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection**

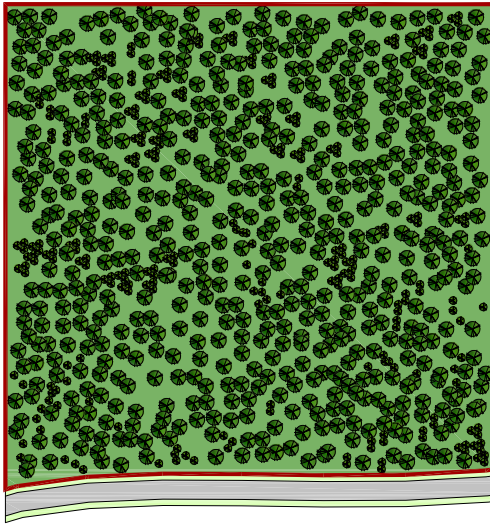
Niveaux de protection	Espaces visés	Prescriptions
<b>Protection élevée</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste A (annexe 4);</li> <li>2. les « aires protégées » strictement réservées à des fins de conservation en vertu de <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i>;</li> <li>3. les réserves naturelles en vertu de la <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i> ainsi que tout autre territoire dédié à la préservation de la nature ou de la faune bénéficiant d'un statut particulier (servitude ou entente de conservation, etc.).</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'identification par une affectation particulière, si possible.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. un contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation, le cas échéant.</li> </ol>
<b>Protection intermédiaire</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste B (annexe 4);</li> <li>2. les « aires protégées » non strictement réservées à des fins de conservation en vertu de <i>Loi sur la conservation du patrimoine naturel</i>;</li> <li>3. les rives et le littoral des plans d'eau.</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. une protection des milieux naturels et un maintien de la biodiversité;</li> <li>2. une restriction des usages non reliés à la conservation et la récréation extensive;</li> <li>3. une limitation des interventions humaines sur les rives et le littoral;</li> <li>4. l'identification par une affectation particulière, si possible.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. un contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation et de récréation extensive;</li> <li>6. la protection des accès existants aux plans d'eau;</li> <li>7. l'identification des accès potentiels aux plans d'eau;</li> <li>8. un accroissement de l'accessibilité aux espaces dédiés aux loisirs et à la récréation extensive par, le cas échéant, des réseaux de transports en commun et actif.</li> </ol>
<b>Protection minimale</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. les espaces naturels et récréotouristiques identifiés à la liste C (annexe 4);</li> <li>2. les espaces naturels et récréatifs situés à proximité des corridors identifiés au réseau vert, bleu et blanc métropolitain excluant les espaces faisant partie des listes A et B (annexe 4).</li> </ol>	<p><b>Pour la protection :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. une protection des milieux naturels et un maintien de la biodiversité;</li> <li>2. une restriction des usages non reliés à la conservation et la récréation extensive ou intensive;</li> <li>3. l'identification par une affectation particulière, si possible.</li> </ol> <p><b>Pour la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. un contrôle des aménagements compatibles avec l'objectif de préservation et de récréation extensive ou intensive;</li> <li>5. un accroissement de l'accessibilité aux espaces dédiés aux loisirs et à la récréation extensive ou intensive par, le cas échéant, des réseaux de transports en commun et actif.</li> </ol>

**TABLEAU 14**
**Critères et prescriptions relatifs à la préservation dans le cas de certaines conversions**

A. Critères de préservation	
<b>Interventions visées :</b>	<b>Pourcentage de préservation à l'état naturel ou de retour à l'état naturel :</b> (espaces concentrés ou répartis, de tenure publique ou privée)
Dans le cas de la conversion des activités de récréation extensive et intensive localisées dans les concentrations récréotouristiques identifiées à la carte 10 :	<p>À l'intérieur des périmètres d'urbanisation régionaux, les critères de densité suivants s'appliquent :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. une densité maximale équivalente à celle identifiée au tableau 8 lorsque 25 % du territoire est préservé à l'état naturel ou de retour à l'état naturel;</li> <li>2. une densité maximale qui augmente, par la suite, proportionnellement au pourcentage de préservation à l'état naturel ou de retour à l'état naturel supérieur à 25 % (exemple, lorsque le pourcentage de préservation augmente à 40 % [soit 60 % de plus de conservation], la densité maximale augmente également de 60 %).</li> </ol> <p>À l'extérieur des périmètres d'urbanisation régionaux, les critères de densité maximale identifiés au tableau 8 s'appliquent en fonction des pourcentages de préservation déterminés pour le projet de conversion.</p>
Dans le cas de la conversion des espaces boisés viables et de qualité d'une superficie de 5 hectares et plus :	Un minimum de 25 % du territoire est préservé à l'état naturel sur l'ensemble du site.
B. Prescriptions relatives à la conversion	
<b>La conversion doit être encadrée par une planification d'ensemble qui répond aux critères suivants :</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. une planification, au sein des milieux naturels, qui propose un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;</li> <li>2. la limitation de l'étalement du réseau routier;</li> <li>3. un aménagement d'ensemble qui privilégie la préservation d'une plus grande proportion du territoire à l'état naturel;</li> <li>4. une planification qui assure le maintien des superficies arbustives et arborescentes;</li> <li>5. la limitation de la fragmentation des milieux naturels et des habitats fauniques;</li> <li>6. une planification qui favorise la création de couloirs fauniques;</li> <li>7. la préservation de la biodiversité et des paysages naturels;</li> <li>8. la préservation de la qualité des plans d'eau et la limitation du ruissellement de surface.</li> </ol>	



**FIGURE 5 : Comparaison de différentes formes de lotissement en fonction de leur pourcentage de préservation à l'état naturel**



100 %

**Situation actuelle :** espace boisé viable et de qualité de 5 hectares (ha) situé en bordure d'une route collectrice.

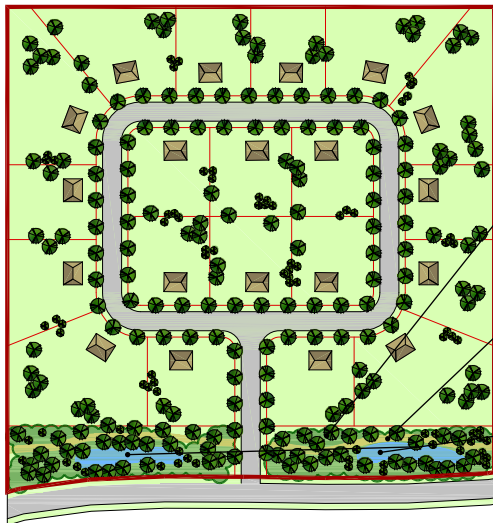
**Situation projetée :** conversion du boisé à des fins résidentielles.

**Conservation exigée selon le PMAD :** un minimum de 25 %.

Les figures illustrent la conversion possible d'un espace boisé, en lotissement traditionnel ou sous forme de projet intégré (développement d'ensemble) où il est possible d'augmenter la densité tout en conservant un maximum d'espaces naturels.

Dans tous les cas, les accès à la route collectrice sont minimisés, deux bassins de rétention des eaux ont été aménagés en bordure de la collectrice ainsi qu'un espace tampon. De plus, un réseau de sentiers piétonniers est prévu.

Conservation



10 %

### Lotissement traditionnel

Habitations unifamiliales isolées

Densité : 5,2 logements/ha (nette)

Nombre d'unités : 20

Superficie moyenne des lots : 1 500 m<sup>2</sup>

Conservation



25 %

### Lotissement traditionnel

Habitations unifamiliales isolées

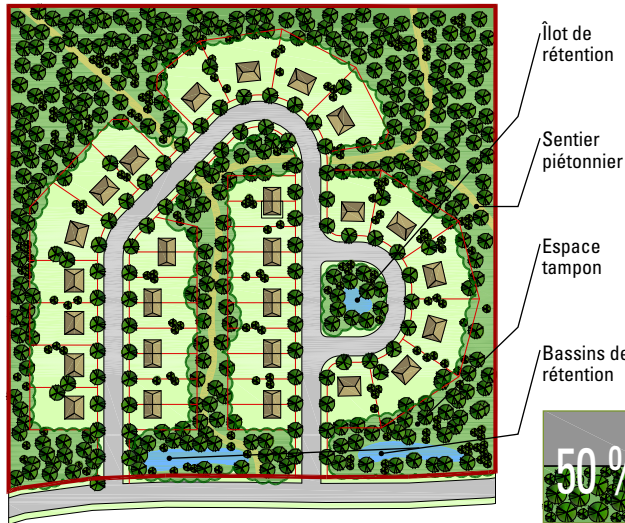
Densité : 9,4 logements/ha (nette)

Nombre d'unités : 24

Superficie moyenne des lots : 1 250 m<sup>2</sup>

Conservation

**FIGURE 5 :** Comparaison de différentes formes de lotissement en fonction de leur pourcentage de préservation à l'état naturel (suite)



### Lotissement traditionnel

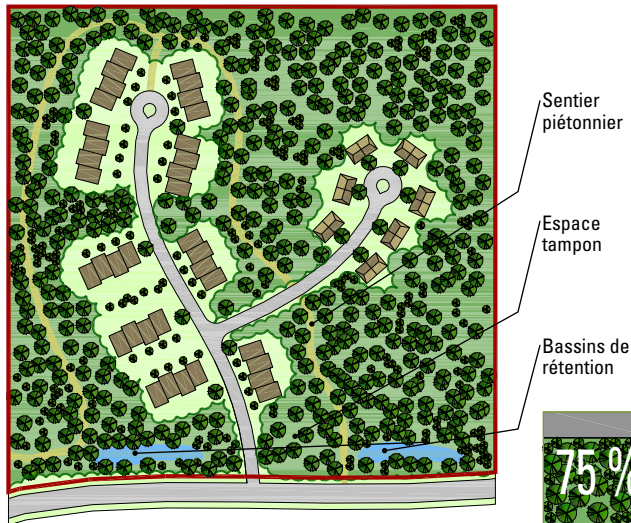
Habitations unifamiliales isolées et contiguës

Densité : 17,5 logements/ha (nette)

Nombre d'unités : 35

Superficie moyenne des lots : 650 m<sup>2</sup>

Conservation



### Lotissement en grappes (sous forme de projet intégré)

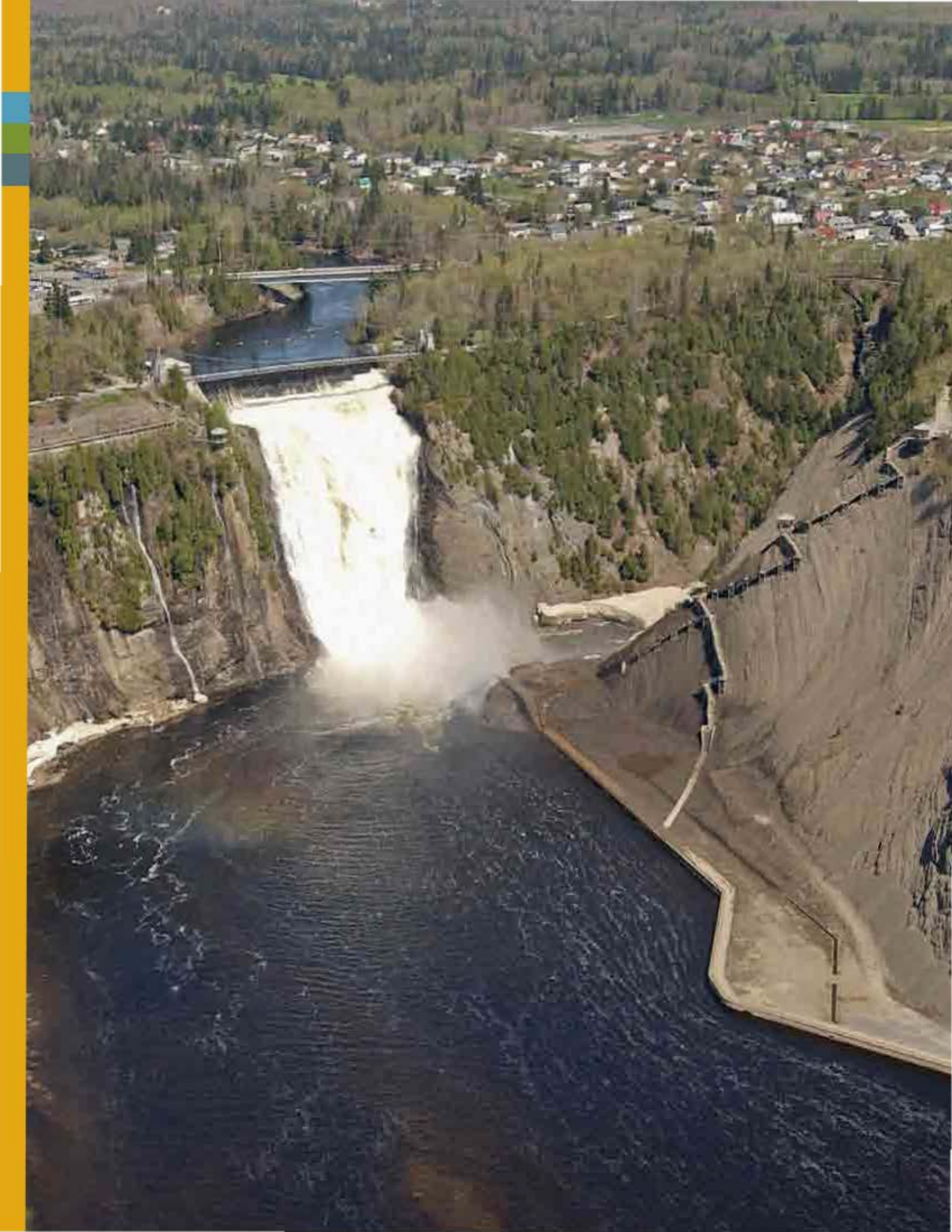
Habitations unifamiliales contiguës et en rangée

Densité : 25 logements/ha (nette)

Nombre d'unités : 50

Superficie du lot à développer, en excluant la superficie à conserver : 12 500 m<sup>2</sup>

Conservation



Stratégie métropolitaine n° 9

## Attirer en valorisant nos paysages identitaires

### 9.1 Contexte d'intervention

#### Des paysages exceptionnels qui jouissent d'une reconnaissance mondiale.

En 2008, la Communauté procédait à une vaste étude ayant pour but de mieux connaître les paysages de son territoire. Cette étude a notamment permis d'identifier 44 unités de paysage qualifiées d'intérêt métropolitain. Ces paysages se démarquent par leur qualité visuelle, leur caractère emblématique, leur attrait récréotouristique, leur appropriation sociale ou leur intérêt patrimonial, naturel et économique. Il est à noter que ces paysages sont en constante évolution, puisqu'ils représentent la trace visible des interactions entre le caractère naturel d'un lieu et les activités humaines qui y ont cours.

#### Plus qu'une image, les paysages constituent un bien public reflétant l'identité des résidents d'une région.

Depuis plusieurs années, de nombreuses villes à travers le monde ont reconnu que la préservation ou l'amélioration des paysages constituait une mesure efficace de maintien ou d'augmentation de la qualité de vie. Cette qualité de vie est autant celle perçue par les résidents que celle recherchée par ceux qui choisissent un endroit pour s'établir ou pour y implanter leur entreprise. De plus, les paysages sont considérés comme des éléments identitaires propres à chaque région et constituent un produit d'appel supportant l'industrie touristique.

#### Plusieurs paysages demeurent insuffisamment protégés et valorisés.

Bien que certaines initiatives visant la reconnaissance, la protection et la mise en valeur des paysages aient été mises de l'avant, plusieurs paysages sont toujours menacés, puisqu'ils ne bénéficient d'aucune reconnaissance ou de mesures d'aménagement adéquates.

L'affichage omniprésent en bordure de certains axes routiers majeurs donnant accès au territoire métropolitain, la présence de fils électriques très apparents ou d'antennes de communication, l'absence de prise en compte du contexte lors de l'implantation de nouveaux bâtiments ainsi que le manque de contrôle de la qualité architecturale relativement aux caractéristiques du milieu dénaturent bien souvent ces paysages et peuvent nuire à leur perception.

### 9.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 9.2.1 Reconnaître les unités de paysage d'intérêt métropolitain et contribuer à leur préservation, à leur valorisation et à leur aménagement;
- 9.2.2 Protéger et améliorer l'accessibilité aux points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.2.3 Contribuer au rayonnement de la région en accordant une attention particulière à l'aménagement du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région.

### 9.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 9.3.1 Se dote, au tableau 15, d'un énoncé d'intention relatif à la protection et à la mise en valeur des unités de paysage d'intérêt métropolitain;
- 9.3.2 Identifie les unités de paysage d'intérêt métropolitain à la carte 11;
- 9.3.3 Identifie, à l'annexe 5, les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.3.4 Énonce, au tableau 16, des prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain existants et projetés;
- 9.3.5 Identifie, à la carte 12, le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région ainsi que les percées visuelles donnant accès, à partir de ce réseau, à des paysages emblématiques;
- 9.3.6 Énonce, au tableau 16, des prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région de façon à contribuer au rayonnement du territoire;
- 9.3.7 À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté :
1. identifiera, en concertation avec les partenaires concernés, les unités de paysage d'intérêt métropolitain devant faire l'objet d'une intervention prioritaire;
  2. encouragera la mise en place d'une approche concertée afin de mettre en œuvre une série d'actions adaptées à chacune des unités de paysage priorisée;
  3. veillera à la mise en place d'un observatoire des paysages afin de supporter l'enrichissement des connaissances sur les unités de paysage métropolitain;
  4. sensibilisera les intervenants régionaux et la population à la notion de paysage.

### 9.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 9.4.1 Reconduit les unités de paysage d'intérêt métropolitain énoncées à la carte 11, les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain identifiés à l'annexe 5 ainsi que le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région identifié à la carte 12.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 9.4.2 Complète, le cas échéant, la liste des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain;
- 9.4.3 Spécifie les mesures afin de répondre aux prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain identifiés au tableau 16;
- 9.4.4 Spécifie les mesures afin de répondre aux prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région identifiées au tableau 16. Les composantes peuvent, compte tenu de la diversité de l'occupation du sol des secteurs traversés et du rôle spécifique joué par ces axes dans la structure urbaine, adapter ces prescriptions.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la cible :

- 9.4.5 S'approprie l'énoncé d'intention relatif à la protection et à la mise en valeur des unités de paysage d'intérêt métropolitain inscrit au tableau 15.



**9.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :**

- 9.5.1 Qu'ils participent à l'approche concertée mise en œuvre pour les unités de paysage priorisées;
- 9.5.2 Qu'ils coordonnent leurs actions eu égard aux paysages et évitent les dédoublements;
- 9.5.3 Qu'ils appuient les initiatives et les choix métropolitains de protection et de mise en valeur des paysages, notamment sur le plan financier;
- 9.5.4 Qu'ils participent à la mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région.

**Plus précisément, des représentations seront faites au gouvernement afin :**

- 9.5.5 Que les interventions du gouvernement, de ses ministères et de ses mandataires (ministère des Transports du Québec, ministère des Ressources naturelles et de la Faune, Hydro-Québec, etc.) prennent en compte la notion de paysage;
- 9.5.6 Que le ministère des Transports du Québec établisse un programme de verdissement approprié aux emprises des axes routiers donnant accès à la région métropolitaine de la Communauté;
- 9.5.7 Que le ministère des Transports du Québec et Hydro-Québec favorisent des aménagements protégeant et mettant en valeur les paysages d'intérêt métropolitain, notamment entre un corridor routier et une ligne de transport d'énergie ainsi qu'à leur croisement.



**CARTE 11 : Les unités de paysage d'intérêt métropolitain**



# ATTIRER PAYSAGES

9

CARTE 12 : Le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collective
  - Local
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
- Principales portes d'entrée à la région métropolitaine**
- Percée visuelle d'intérêt métropolitain
  - Réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée à la région



TABLEAU 15

**Énoncé d'intention relatif aux unités de paysage d'intérêt métropolitain****Énoncé d'intention relatif aux paysages d'intérêt métropolitain**

Le paysage est la trace visible des interactions entre le caractère naturel d'un lieu et les activités humaines qui y ont cours. Bien que son évolution soit quotidienne, puisqu'il se transforme au gré des choix individuels et collectifs, il possède un fort caractère identitaire qui sert notamment de lieu de mémoire. En ce sens, chaque communauté doit être garante de ses paysages.

En identifiant, au sein du PMAD, les unités de paysage d'intérêt métropolitain, les élus de la Communauté métropolitaine de Québec reconnaissent leur valeur multidimensionnelle et souhaitent que les interventions en matière d'aménagement se planifient et se réalisent de façon à préserver, à valoriser et à aménager ces biens d'intérêt collectif.

TABLEAU 16

**Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des points de vue et du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région****A. Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des points de vue**

1. L'accessibilité aux points de vue est accrue et maintenue par des aménagements spécifiques ou, le cas échéant, par des ententes avec les propriétaires privés ou publics;
2. Les points de vue sont aménagés et permettent, le cas échéant, un usage approprié du site en fonction des saisons et des activités, et ce, à différentes heures de la journée;
3. Le développement des activités et des parcours d'interprétation est favorisé et est intégré à l'offre de produits récréatifs ou aux attraits récréotouristiques (programme d'interprétation du paysage);
4. La planification et la conception des réseaux récréatifs et des réseaux de transport actif tiennent compte des emplacements bénéficiant de vues de qualité.

**B. Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région**

1. Les interventions aux abords de l'axe contribuent au caractère paysager des axes routiers en ce qui concerne les éléments suivants :
  - a) l'implantation et l'apparence des bâtiments, y compris les équipements au toit;
  - b) l'aménagement des infrastructures routières et des espaces publics (éclairage, mobilier urbain, réseaux aériens, etc.);
  - c) l'implantation et l'intégration paysagère des infrastructures verticales (mats, pylônes, éoliennes, etc.) dans le bassin visuel de l'axe routier;
  - d) le contrôle, voire la prohibition, des structures d'affichage situées dans une bande minimale de 100 mètres d'un axe routier comprenant le gabarit, la hauteur, l'axe d'implantation, etc., et ce, afin d'éviter leur prolifération et la pollution visuelle;
  - e) l'introduction de normes de verdissement (plantation et aménagement paysager) le long de l'axe routier, pour les aires de stationnement et les espaces publics donnant sur cet axe ainsi que pour les zones tampons qui pourraient être aménagées entre le réseau et certaines fonctions, dont l'entreposage et les espaces de chargement et de déchargement;
2. Les interventions aux abords de l'axe protègent les percées visuelles sur les paysages d'intérêt métropolitain ainsi que sur les bâtiments emblématiques de la région métropolitaine.

Stratégie métropolitaine n° 10

## Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur

### 10.1 Contexte d'intervention

#### Le fleuve, un élément identitaire aux yeux de la population.

Le Saint-Laurent a façonné notre histoire, notre culture et notre mode d'occupation du territoire. Il constitue un atout majeur en ce qui a trait à notre développement économique, culturel et social. L'attractivité de la région lui est attribuable à plusieurs égards. Le Saint-Laurent représente un élément identitaire dans la vie et dans l'imaginaire des résidants. Ses paysages exercent un effet scénique puissant lié, notamment, à la présence d'un patrimoine bâti unique en Amérique du Nord associé à des activités portuaires, industrielles et agricoles très exposées visuellement. Le caractère spectaculaire du Saint-Laurent varie au gré des marées, des saisons et des conditions météorologiques.

#### Un axe majeur de transport des marchandises et un atout récréotouristique essentiel.

De tout temps, le fleuve Saint-Laurent a servi de voie de transport vers l'intérieur du continent. Il conserve encore aujourd'hui une place stratégique dans l'économie de la région. Avec ses 205 kilomètres de rives, il est également un espace récréatif pour les résidants de la Communauté et les visiteurs de passage. Les expériences de contact avec le fleuve sont multiples, et cette proximité offre un produit récréotouristique de calibre international, unique et largement reconnu.

#### Un milieu naturel d'une grande richesse.

Le fleuve est également une constituante clé des écosystèmes et de la biodiversité du territoire. Ses abords sont notamment essentiels au maintien de plusieurs espèces fauniques ou floristiques dont certaines sont rares ou menacées.

#### Malgré leur importance, ces différents aspects du fleuve ne sont pas toujours valorisés.

Bien que les paysages marqués par la présence du fleuve soient spectaculaires, il demeure que certains aménagements ne sont pas toujours exemplaires et ne favorisent pas leur mise en valeur. L'absence de mesures d'aménagement adaptées contribue bien souvent à diminuer leur qualité. Il en résulte une banalisation et une perte de diversité des paysages fluviaux.

D'autre part, la privatisation des rives et l'urbanisation accélérée des dernières années se traduisent, à plusieurs endroits du territoire, par une diminution de l'accessibilité aux points de contact direct ou indirect avec le fleuve. Bien que plusieurs aménagements aient récemment été réalisés pour faciliter cette accessibilité, le réseau récréatif actuel demeure toutefois incomplet.

Enfin, l'occupation urbaine et l'artificialisation des rives ont fortement perturbé les écosystèmes du fleuve. Des opérations de requalification sont néanmoins possibles, puisqu'une partie importante des rives situées au centre de la région est du domaine public. Ce n'est cependant pas le cas pour les parties situées plus à l'est et à l'ouest du territoire. Dans ces secteurs, les rives relèvent plutôt du domaine privé et sont de plus en plus convoitées par les promoteurs.

#### Le fleuve, des enjeux dépassant le territoire et la compétence de la Communauté.

Plusieurs enjeux liés au Saint-Laurent dépendent de décisions prises en amont du territoire ou par des organismes relevant du gouvernement fédéral (qualité des eaux, niveau des eaux du fleuve, port de Québec, etc.). Par conséquent, afin de sensibiliser les différents partenaires municipaux et gouvernementaux, la Communauté siège activement à l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

### 10.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 10.2.1 Protéger, mettre en valeur et tirer profit des paysages fluviaux par des aménagements adaptés au lieu et s'arrimant au cadre naturel du fleuve;
- 10.2.2 Rechercher un équilibre entre les différentes vocations et les aménagements du fleuve et de ses abords;
- 10.2.3 Multiplier, à des fins récréatives, éducatives ou touristiques, les points de contact avec le fleuve et les lier entre eux;
- 10.2.4 Favoriser l'appropriation publique des rives du fleuve;
- 10.2.5 Renforcer les liens inter rives.

### 10.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 10.3.1 Considère que les espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ainsi que les installations de transport d'intérêt métropolitain situés à proximité du fleuve et identifiés aux cartes 6 et 9 contribuent au développement et à la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent;
- 10.3.2 Délimite, à la carte 13, trois (3) niveaux de bassins visuels encadrant les paysages fluviaux;
- 10.3.3 Détermine, au tableau 17, les prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur à accorder à chacun des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent identifiés à la carte 13 en fonction des niveaux de protection;
- 10.3.4 À la suite de l'entrée en vigueur du PMAD, la Communauté mettra en place une approche concertée avec l'ensemble des partenaires concernés dans le but de :
1. définir les actions à poser afin de protéger et de mettre en valeur le patrimoine bâti, naturel et paysager de certains secteurs jugés prioritaires;
  2. développer de nouvelles expériences récréatives et touristiques par, notamment, la requalification et la reconversion de certains terrains ou bâtiments situés en bordure du fleuve;
  3. identifier de nouveaux points d'accès au littoral afin d'augmenter leur nombre d'ici 2031;
  4. proposer, le cas échéant, certains critères en ce qui concerne la restauration naturelle des rives;
  5. poursuivre l'acquisition de connaissances en ce qui a trait, notamment, à la protection des bassins visuels des paysages fluviaux et à des problématiques liées au niveau du fleuve (à titre d'exemple, sur la gestion du lit du fleuve qui pourrait se trouver durablement exondé du fait d'un recul durable de la ligne des hautes eaux);
  6. élaborer et mettre en œuvre un plan de gestion intégré du Saint-Laurent à l'échelle de son territoire.

### 10.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les critères :

- 10.4.1 Reconduit les bassins visuels encadrant les paysages fluviaux identifiés à la carte 13 et, le cas échéant, précise leurs limites;
- 10.4.2 Prohibe les nouvelles activités d'extraction à l'intérieur du bassin visuel rapproché;
- 10.4.3 Prohibe les nouvelles activités d'extraction à l'intérieur des bassins visuels intermédiaire et éloigné pouvant être visibles à partir du bassin visuel rapproché.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 10.4.4 Spécifie les mesures répondant aux prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur en fonction des niveaux de protection pour les bassins visuels encadrant les paysages fluviaux identifiés au tableau 17. Pour les prescriptions relatives à l'intégration et à l'implantation des constructions et des équipements, les mesures devront être précisées dans le cadre d'une évaluation au cas par cas (ex. : PIIA, PAE, etc.);
- 10.4.5 Identifie, le cas échéant et selon l'état d'avancement des travaux découlant de l'approche concertée, les segments des bassins visuels devant faire l'objet d'un traitement prioritaire ainsi que les prescriptions devant être mises en place.

**10.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :**

- 10.5.1 Qu'ils participent, par leurs aménagements, à la mise en valeur des paysages fluviaux de jour comme de nuit et, le cas échéant, en fonction des quatre saisons;
- 10.5.2 Qu'ils favorisent les aménagements permettant d'accroître l'accessibilité universelle aux espaces publics bordant le fleuve;
- 10.5.3 Qu'ils appuient les initiatives et les choix métropolitains de protection et de mise en valeur des paysages fluviaux, notamment sur le plan financier;
- 10.5.4 Qu'ils s'assurent que le pont de Québec soit entretenu convenablement afin de maintenir ses qualités paysagères ainsi que la sécurité des usagers;
- 10.5.5 Qu'ils participent aux travaux devant conduire au *Plan de gestion intégrée* du Saint-Laurent.



CARTE 13 : Les bassins visuels du fleuve

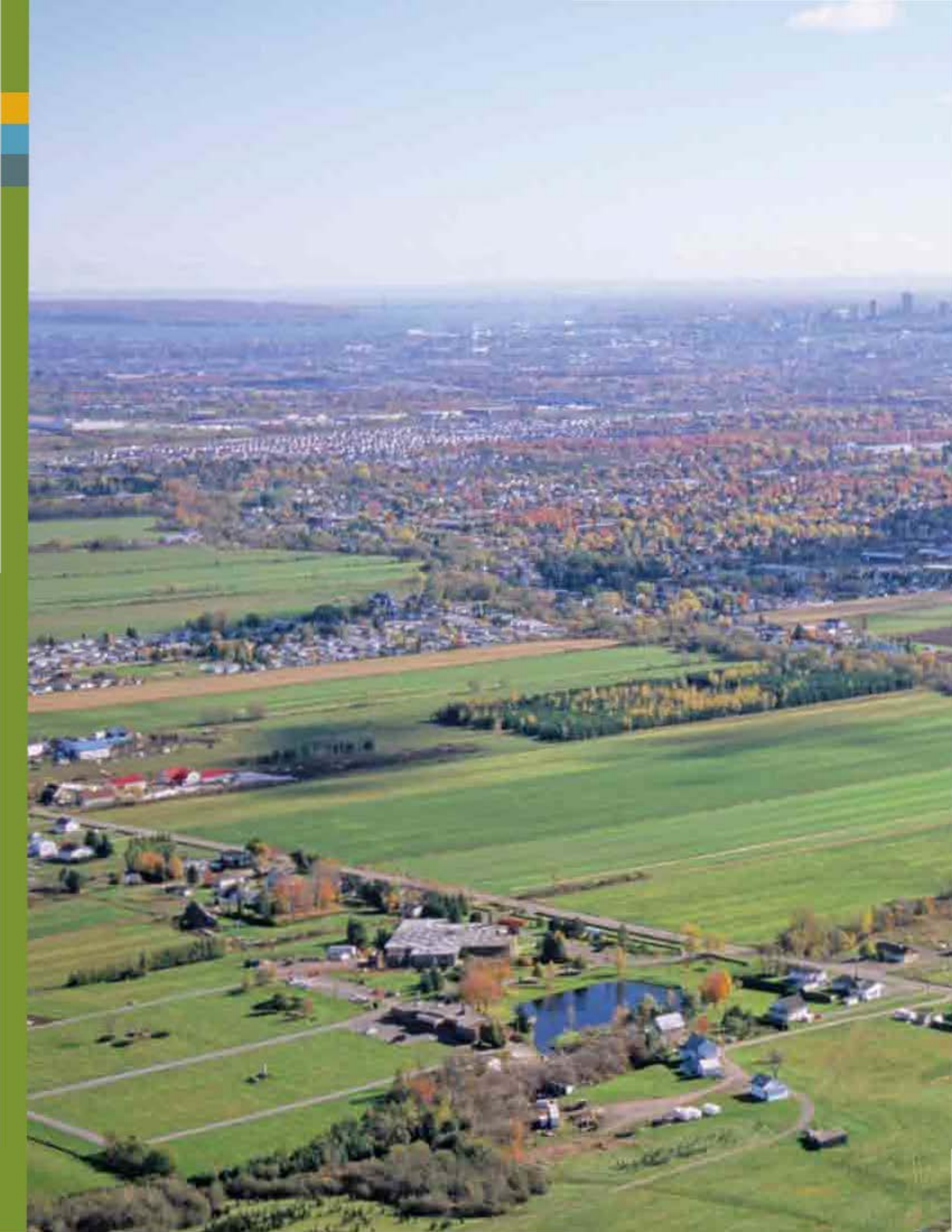




TABLEAU 17

Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent en fonction des niveaux de protection

Niveaux de protection	Espaces visés	Prescriptions
<b>Élevé</b>	<p><b>Bassin visuel rapproché :</b></p> <p>Abords immédiats du fleuve comme identifiés à la carte I3;</p> <p>Le bassin visuel rapproché est généralement composé de la rive, des escarpements rocheux, des promontoires et de la ligne de crête des promontoires. Il englobe, en tout ou en partie, plusieurs unités de paysages d'intérêt métropolitain bordant le fleuve.</p>	<p><b>Pour la protection et la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>l'identification du bassin visuel rapproché par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.);</li> <li>un encadrement des interventions pour assurer leur intégration paysagère en bordure du fleuve ainsi qu'au pied et en haut des escarpements, notamment par : <ol style="list-style-type: none"> <li>l'intégration de la planification des projets de développement;</li> <li>l'intégration des nouvelles constructions dont le gabarit (hauteur ou volumétrie), l'architecture ou l'implantation se démarquent de la typologie des bâtiments existants;</li> <li>la protection d'une bande minimale du couvert forestier existant au sommet et au pied de la falaise, y compris les travaux de plantation et d'aménagement;</li> <li>la protection des percées visuelles existantes sur le fleuve et les escarpements;</li> <li>l'intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales (mats, pylônes, éoliennes, etc.), voire leur prohibition.</li> </ol> <p>Pour juger de leur intégration aux paysages, des simulations visuelles doivent être exigées lorsque les constructions et les ouvrages sont susceptibles d'affecter les escarpements visibles à partir du fleuve ou de modifier la silhouette du haut des escarpements.</p> <p>Une attention particulière doit être apportée à la protection et à la mise en valeur des constructions considérées emblématiques, tels les clochers d'église, le Château Frontenac, etc.</p> </li> <li>la prise en compte, dans le cadre d'une évaluation au cas par cas, des espaces ruraux et agricoles contribuant à l'attrait des paysages fluviaux.</li> </ol>
<b>Intermédiaire</b>	<p><b>Bassin visuel intermédiaire :</b></p> <p>Espace mesuré à partir de la limite du bassin visuel rapproché vers l'intérieur des terres comme identifié à la carte I3;</p> <p>Concerne uniquement la portion visible de plusieurs des paysages perceptibles le long du parcours fluvial et de la rive opposée;</p> <p>Le bassin visuel intermédiaire inclut notamment les pôles situés de part et d'autre des ponts, la raffinerie Ultramar, les crans rocheux à Lévis, le mont Sainte-Anne et le lac Saint-Augustin.</p>	<p><b>Pour la protection et la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>l'identification du bassin visuel intermédiaire par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.);</li> <li>l'encadrement des nouvelles constructions et des ouvrages dont le gabarit (hauteur et/ou volumétrie générale) se démarque de la typologie des bâtiments existants. Pour juger de leur intégration aux paysages, des simulations visuelles doivent être exigées lorsque les constructions et les ouvrages sont susceptibles d'affecter la silhouette naturelle et bâtie;</li> <li>une intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales (mats, pylônes, éoliennes, etc.), voire leur prohibition, lorsque ceux-ci peuvent être visibles à partir du bassin visuel rapproché.</li> </ol>
<b>Minimal</b>	<p><b>Bassin visuel éloigné :</b></p> <p>Bassin visuel du fleuve composé des éléments apparents du paysage visible de très loin, parfois même de la rive opposée, comme il est identifié à la carte I3;</p> <p>Correspond habituellement à des unités de paysages d'intérêt métropolitain, dont les premières collines du massif laurentien et le mont Bélair.</p>	<p><b>Pour la protection et la mise en valeur :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>l'identification du bassin visuel éloigné par un statut particulier (par exemple, par une affectation, un secteur d'intérêt, etc.);</li> <li>la préservation de l'aspect naturel des massifs boisés, des sommets de montagne et des collines du contrefort laurentien visibles du bassin visuel rapproché du fleuve.</li> </ol>



Stratégie métropolitaine n° 11

## Durer en misant sur une consommation rationnelle et optimale de l'espace de façon à protéger nos milieux agricoles et naturels

### 11.1 Contexte d'intervention

#### Une consommation d'espaces qui augmente plus vite que la population.

Le modèle de développement privilégié sur le territoire de la Communauté a entraîné une consommation d'espaces largement supérieure au taux de croissance de sa population. Trop souvent, le développement s'est fait en favorisant l'utilisation de nouveaux secteurs situés en marge des espaces urbanisés ou dispersés le long des axes de circulation, et ce, au détriment des espaces naturels ou agricoles. Ce mode de développement a eu pour effet de réduire le potentiel qu'offrent ces milieux pour le maintien de la biodiversité, la pratique d'activités de loisirs et la production agroalimentaire en plus d'affecter l'efficacité et la sécurité des voies de circulation.

#### Cette consommation d'espaces soulève plusieurs enjeux.

Outre cette perte en espaces naturels ou agricoles, ce modèle de développement s'est traduit par des investissements publics importants, alors que de nombreux secteurs déjà desservis offraient encore un potentiel de développement et nécessitaient peu d'investissements. De plus, certaines municipalités, grandes ou petites, ont vu leurs anciens quartiers, leurs premières banlieues ou leurs noyaux villageois se vider au profit des zones situées plus en périphérie, privant ainsi ces secteurs déjà urbanisés de ressources humaines et financières importantes pour leur développement, leur vitalité et le renouvellement de leur cadre bâti et de leur tissu social. Enfin, la disparition des espaces naturels et agricoles au profit de l'urbanisation accentue certains phénomènes environnementaux dont l'augmentation des risques d'inondation liés aux modifications apportées à l'écoulement naturel des eaux de surface.

#### Le sol, une ressource importante à protéger et à mettre en valeur.

Dans une perspective de développement durable, les espaces encore libres doivent être considérés comme une ressource non renouvelable qu'il faut utiliser de façon responsable et mettre en valeur pour les générations actuelles et futures. Une gestion rationnelle et optimale de l'espace doit, par conséquent, être privilégiée.

Cette gestion rationnelle et optimale de l'espace est de plus en plus perçue comme un moyen pour protéger la qualité de la ressource eau, préserver la qualité de l'air, maintenir la biodiversité d'un territoire, mettre en valeur ses paysages et atténuer les effets négatifs associés aux changements climatiques. Elle s'inscrit également dans une volonté de mieux rentabiliser les investissements publics. Afin d'assurer cette gestion rationnelle et optimale de l'espace, les documents de planification des grandes régions métropolitaines se tournent de plus en plus vers une consolidation des milieux de vie déjà urbanisés et une polarisation de la croissance dans les secteurs bien desservis par les réseaux de transports en commun et actif. Ces documents énoncent également des prévisions de croissance réalistes qui évitent de réserver inutilement des espaces à des fins d'urbanisation tout en prenant en compte la nécessité de prévoir cette croissance sur une période suffisamment conséquente pour planifier adéquatement les réseaux d'infrastructures publiques.

### 11.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 11.2.1 Établir, de façon réaliste, les périmètres d'urbanisation nécessaires à la croissance afin de limiter la surconsommation d'espaces;
- 11.2.2 Orienter le développement vers les espaces déjà urbanisés ou faisant l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- 11.2.3 Encadrer l'extension des périmètres d'urbanisation de façon uniforme sur tout le territoire métropolitain.

### 11.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 11.3.1 Détermine, à la carte 14, le périmètre d'urbanisation métropolitain;
- 11.3.2 Évalue, à l'annexe 6, le nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance résidentielle attendue d'ici 2021 sur le territoire métropolitain de façon à contenir l'urbanisation et à limiter l'empiétement dans les milieux agricoles ou naturels;
- 11.3.3 Évalue, à l'annexe 7, le nombre d'hectares nécessaires pour accueillir la croissance des lieux d'emploi à court et à moyen termes sur le territoire métropolitain de façon à contenir l'urbanisation et à limiter l'empiétement dans les milieux agricoles ou naturels;
- 11.3.4 Énonce, au tableau 18, les prescriptions relatives à un agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional;
- 11.3.5 Énonce, au tableau 19, les prescriptions relatives à un agrandissement du périmètre d'urbanisation métropolitain.

### 11.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 11.4.1 Reconduit le périmètre d'urbanisation métropolitain.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la prescription :

- 11.4.2 Démontre, lors d'une demande d'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional, le respect des prescriptions énoncées au tableau 18 et, le cas échéant, au tableau 19.

### 11.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 11.5.1 Que leurs interventions ne concourent pas à une extension induite des périmètres d'urbanisation régionaux et métropolitain ou à une pression sur leur extension;
- 11.5.2 Que leurs interventions contribuent à maintenir une offre suffisante en espaces industriels, et ce, dans une optique de planification à long terme.

# DURER CONSOMMATION D'ESPACE

11

CARTE 14 : Le périmètre d'urbanisation métropolitain



**TABLEAU 18**

**Prescriptions applicables à un agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional**

**Prescriptions**

L'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional sera jugé conforme au PMAD si l'agrandissement est situé à l'intérieur du périmètre d'urbanisation métropolitain et dans la mesure où il est démontré que :

1. l'agrandissement permet de répondre aux stratégies du PMAD;
2. l'agrandissement présente un phasage de développement intégrant des zones prioritaires de développement et des zones de réserve. Dans les deux cas, ces zones doivent être en continu avec l'actuel périmètre d'urbanisation régional;
3. l'agrandissement est orienté suivant le principe du moindre impact sur le milieu agricole tel qu'il est défini en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, dont notamment lorsque cet agrandissement ne peut être réalisé qu'en zone agricole ou qu'il n'existe pas d'autres alternatives viables évitant l'empiètement en zone agricole.

**TABLEAU 19**

**Prescriptions applicables à un agrandissement du périmètre d'urbanisation métropolitain**

**Prescriptions**

**A.** Afin de « durer en misant sur une consommation rationnelle et optimale de l'espace », la Communauté révisera la limite du périmètre d'urbanisation métropolitain en tenant compte, notamment, des éléments suivants :

1. l'agrandissement permet de répondre aux stratégies du PMAD;
2. l'agrandissement projeté, à des fins résidentielles, est basé sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la statistique du Québec en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 5 ans. Pour les usages autres que résidentiels, la démonstration doit être basée sur des statistiques liées à la nature de la demande;
3. l'agrandissement à des fins résidentielles tend vers un ratio équilibré « potentiel de logements par ménage prévu » à l'échelle de chaque composante. La Communauté devra justifier, à partir des stratégies du PMAD, le nombre d'hectares supplémentaires souhaité au-delà d'un ratio de 1 logement par ménage prévu. Toutefois, en aucun cas, ce ratio ne pourra être supérieur à 2 pour 1.

**B.** Considérant que l'agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional sera jugé non conforme au PMAD si l'agrandissement est situé à l'extérieur du périmètre d'urbanisation métropolitain, la composante peut adresser une demande d'agrandissement du périmètre d'urbanisation métropolitain à la Communauté. Dans ce cas, la composante devra fournir un argumentaire complet sur la croissance estimée et la nature de la demande, démontrer qu'elle a répondu aux critères de consolidation et de densité énoncés au PMAD et répondre, notamment, aux éléments suivants :

1. l'agrandissement permet de répondre aux stratégies du PMAD;
2. le calcul de la croissance résidentielle est basé sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la statistique du Québec en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 5 ans;
3. l'agrandissement à des fins résidentielles tend vers un ratio équilibré « potentiel de logements par ménage prévu » à l'échelle de chaque composante. La composante devra justifier, à partir des stratégies du PMAD, le nombre d'hectares supplémentaires souhaité au-delà d'un ratio de 1 logement par ménage prévu. Toutefois, en aucun cas, ce ratio ne pourra être supérieur à 2 pour 1;
4. l'agrandissement demandé n'entraînera pas d'effets indus sur les infrastructures et les équipements existants, notamment en ce qui a trait à l'approvisionnement en eau potable et au traitement des eaux usées;
5. l'agrandissement est orienté suivant le principe du moindre impact sur le milieu agricole tel qu'il est défini à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, dont notamment lorsque cet agrandissement ne peut être réalisé qu'en zone agricole ou qu'il n'existe pas d'autres alternatives viables évitant l'empiètement en zone agricole.

**C.** Lors d'une demande de modification visant la modification des limites du périmètre d'urbanisation métropolitain entraînant la substitution d'une superficie prévue au périmètre d'urbanisation métropolitain par une autre superficie, la composante devra, notamment, répondre aux éléments suivants :

1. la modification demandée à des fins résidentielles possède un potentiel de logements ajoutés égal ou inférieur au potentiel de logements retirés du périmètre métropolitain existant;
2. la modification demandée permet de répondre plus efficacement aux stratégies du PMAD;
3. la modification demandée permet de répondre plus efficacement au principe du moindre impact sur le milieu agricole tel qu'il est défini à la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, dont notamment lorsque cet agrandissement ne peut être réalisé qu'en zone agricole ou qu'il n'existe pas d'autres alternatives viables évitant l'empiètement en zone agricole.

Stratégie métropolitaine n° 12

## Durer en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures

### 12.1 Contexte d'intervention

#### L'eau est une ressource essentielle au développement d'un territoire.

Le développement d'un territoire est conditionné par la présence d'une eau de qualité en quantité suffisante pour subvenir aux activités humaines s'y déroulant. Pour reconnaître et protéger cette ressource, le gouvernement a notamment adopté la *Politique nationale de l'eau*, la *Loi affirmant le caractère collectif des ressources en eau et visant à renforcer leur protection* et la *Stratégie québécoise d'économie d'eau potable*. Il a mis de l'avant la notion de gestion intégrée par bassin versant et créé des organismes de bassin versant (OBV) ayant pour mandat d'élaborer des plans directeurs de l'eau (PDE).

#### L'urbanisation croissante du territoire pourrait avoir des effets négatifs sur la qualité des eaux.

Actuellement, les citoyens et les entreprises de la Communauté bénéficient d'une eau potable de qualité en quantité suffisante. Toutefois, l'urbanisation croissante du territoire pourrait, selon les secteurs, avoir des effets négatifs à court, moyen ou long terme en modifiant, notamment, l'écoulement naturel des eaux et l'effet filtrant des milieux humides. À cet effet, un règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau situées dans les rivières Saint-Charles et Montmorency a été adopté par la Communauté.

#### Les milieux boisés constituent également une source de richesse.

Le territoire métropolitain est boisé à plus de 70 %. Ces milieux boisés remplissent plusieurs fonctions. Certains secteurs sont le support d'activités sportives et récréo-touristiques tandis que d'autres font l'objet d'opérations forestières et fournissent de l'emploi à une partie de la population. De plus, ces milieux boisés constituent des espaces essentiels au maintien de la biodiversité.

#### La gestion de la ressource forestière n'a pas toujours été exemplaire.

Depuis le début des années 2000, la gestion de la forêt et des matières ligneuses a, à maintes reprises, fait l'objet d'interrogations et de prises de position. En guise de réponse, le gouvernement a adopté la *Loi sur l'aménagement durable du territoire forestier* et a récemment procédé à des consultations publiques en ce qui a trait à la *Stratégie d'aménagement durable des forêts* et au *Règlement sur l'aménagement durable des forêts*. Un *Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire* a également été adopté par la

Commission sur les ressources naturelles et le territoire de la Capitale-Nationale et celle de la Chaudière-Appalaches. Tous ces documents cherchent à mettre en place une approche écosystémique plus respectueuse de l'environnement afin d'assurer la pérennité de cette ressource.

#### Des activités d'extraction qui soulèvent plusieurs enjeux environnementaux.

La présence de carrières, de gravières et de sablières sur le territoire métropolitain est nécessaire, étant donné leur importance en ce qui a trait à l'approvisionnement de l'industrie de la construction. Toutefois, cette présence soulève certaines questions, notamment en ce qui concerne la protection des eaux de surface. Une prise en compte de ces enjeux environnementaux est, de ce fait, essentielle pour dresser un portrait global de la situation. Quant aux activités liées à l'extraction de minerais et à l'exploitation du gaz de schiste, elles posent des questions encore plus importantes et, bien que les municipalités aient peu de pouvoir relativement à ces activités, leurs revendications sont multiples étant donné l'impact de ces activités sur la qualité de vie de leurs citoyens et sur l'aménagement du territoire.

#### Des ressources énergétiques propres et renouvelables à exploiter.

La volonté de développer durablement le territoire de la Communauté passe également par une diminution de notre dépendance aux combustibles fossiles. Cette volonté peut notamment se traduire par la promotion des énergies vertes (énergie solaire, méthanisation, géothermie, etc.). Actuellement, deux grands parcs éoliens sont en développement sur le territoire, soit un total d'environ 150 éoliennes pour plus de 272 mégawatts de puissance. Ces projets représentent un investissement de plusieurs centaines de millions de dollars.

### 12.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 12.2.1 Innover dans notre façon d'aménager le territoire afin d'assurer la pérennité de la ressource eau;
- 12.2.2 Introduire des pratiques d'aménagement durable de la forêt;
- 12.2.3 Favoriser l'utilisation des énergies durables et, à ce titre, encadrer l'exploitation de la ressource vent par des pratiques d'aménagement soucieuses de l'environnement et du paysage;
- 12.2.4 Définir une position métropolitaine consensuelle relativement aux activités d'extraction.

**12.3 Moyens d'action retenus par la Communauté**

- 12.3.1 Reconnaît la ressource eau comme étant un élément essentiel au maintien de la qualité de vie et de l'environnement;
- 12.3.2 Identifie, à la carte 15, les bassins versants des prises d'eau de surface municipales du territoire;
- 12.3.3 Énonce, au tableau 20, des critères, des prescriptions et des cibles visant la protection des prises d'eau de surface municipales identifiées à la carte 15 allant dans le sens du RCI 2010-41 visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency;
- 12.3.4 Poursuit sa participation à l'étude en cours relative à la protection des eaux souterraines et, à la suite du dépôt de l'étude en 2013, évalue les mesures à mettre en œuvre;
- 12.3.5 Reconnaît le couvert forestier comme étant un élément essentiel au maintien de la biodiversité et de la qualité de l'eau;
- 12.3.6 Énonce, au tableau 20, des critères, des prescriptions et des cibles particuliers à l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de la matière ligneuse sur une superficie forestière de 4 hectares et plus applicables sur le territoire des bassins versants identifiés à la carte 15, allant dans le sens du RCI 2010-41 visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency;
- 12.3.7 Collabore avec la Conférence régionale des élus de la Capitale-Nationale et celle de la Chaudière-Appalaches ainsi que les autres partenaires concernés afin d'assurer le suivi et la prise en compte des préoccupations métropolitaines relativement au prélèvement de la matière ligneuse énoncées aux annexes 9 et 10;
- 12.3.8 Collabore avec l'ensemble des partenaires concernés à la définition d'une position métropolitaine relativement aux activités liées à l'exploitation de carrières, de gravières et de sablières sur le territoire, et ce, dans le respect des stratégies énoncées du PMAD. Des modifications pourront être apportées au PMAD une fois cette position arrêtée;
- 12.3.9 Énonce, au tableau 21, des critères, des prescriptions et des cibles régissant l'implantation, l'exploitation et le démantèlement des éoliennes allant dans le sens du RCI 2007-22 pour assurer leur intégration paysagère et environnementale;
- 12.3.10 Énonce, à la stratégie n° 5, des cibles favorisant l'utilisation d'énergies durables pour des quartiers et des bâtiments durables.



#### 12.4 Attentes envers les composantes

##### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les critères :

- 12.4.1 Reconstitue les limites des bassins versants des prises d'eau de surface municipales identifiées à la carte 15;
- 12.4.2 Incorpore les orientations de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (décret n° 468-2005). En réalisant cet exercice, la composante doit procéder à une réécriture de la politique de manière à lui donner un langage réglementaire;
- 12.4.3 Reconstitue les critères de protection des prises d'eau de surface municipales identifiées au tableau 20 applicables aux bassins versants identifiées à la carte 15, y compris les critères applicables à l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de la matière ligneuse sur une superficie forestière de 4 hectares et plus;
- 12.4.4 Reconstitue les critères régissant l'implantation, l'exploitation et le démantèlement des éoliennes identifiées au tableau 21.

##### Aux fins de l'exercice de conformité, voici les prescriptions :

- 12.4.5 Spécifie les mesures afin de répondre aux prescriptions relatives à la protection des prises d'eau de surface municipales identifiées au tableau 20 applicables aux bassins versants identifiées à la carte 15, y compris les prescriptions applicables à l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de la matière ligneuse sur une superficie forestière de 4 hectares et plus;
- 12.4.6 Spécifie, dans le cadre des grandes orientations d'aménagement du territoire, les actions à prendre pour identifier, protéger et mettre en valeur les milieux humides, par exemple dans le cadre d'un guide de conservation des milieux humides, ainsi qu'un échéancier de réalisation;
- 12.4.7 Spécifie les mesures afin de répondre aux prescriptions régissant l'implantation, l'exploitation et le démantèlement des éoliennes identifiées au tableau 21.



## Aux fins de l'exercice de conformité, voici les cibles :

- 12.4.8 Fait état de l'avancement de la réflexion sur la possibilité d'introduire les cibles relatives à la protection des prises d'eau de surface municipales identifiées au tableau 20 applicables aux bassins versants identifiés à la carte 15, y compris les cibles applicables à l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de la matière ligneuse sur une superficie forestière de 4 hectares et plus;
- 12.4.9 Prend en compte, pour les terrains privés de plus de 4 hectares situés à l'extérieur des bassins versants identifiés à la carte 15, les travaux réalisés par les tables de gestion intégrée des ressources et du territoire (TGIRT) de manière à assurer une harmonisation des normes en territoire privé et public;
- 12.4.10 Fait état de l'avancement de la réflexion sur la possibilité d'introduire les cibles relatives à l'implantation, l'exploitation et le démantèlement des éoliennes identifiés au tableau 21.

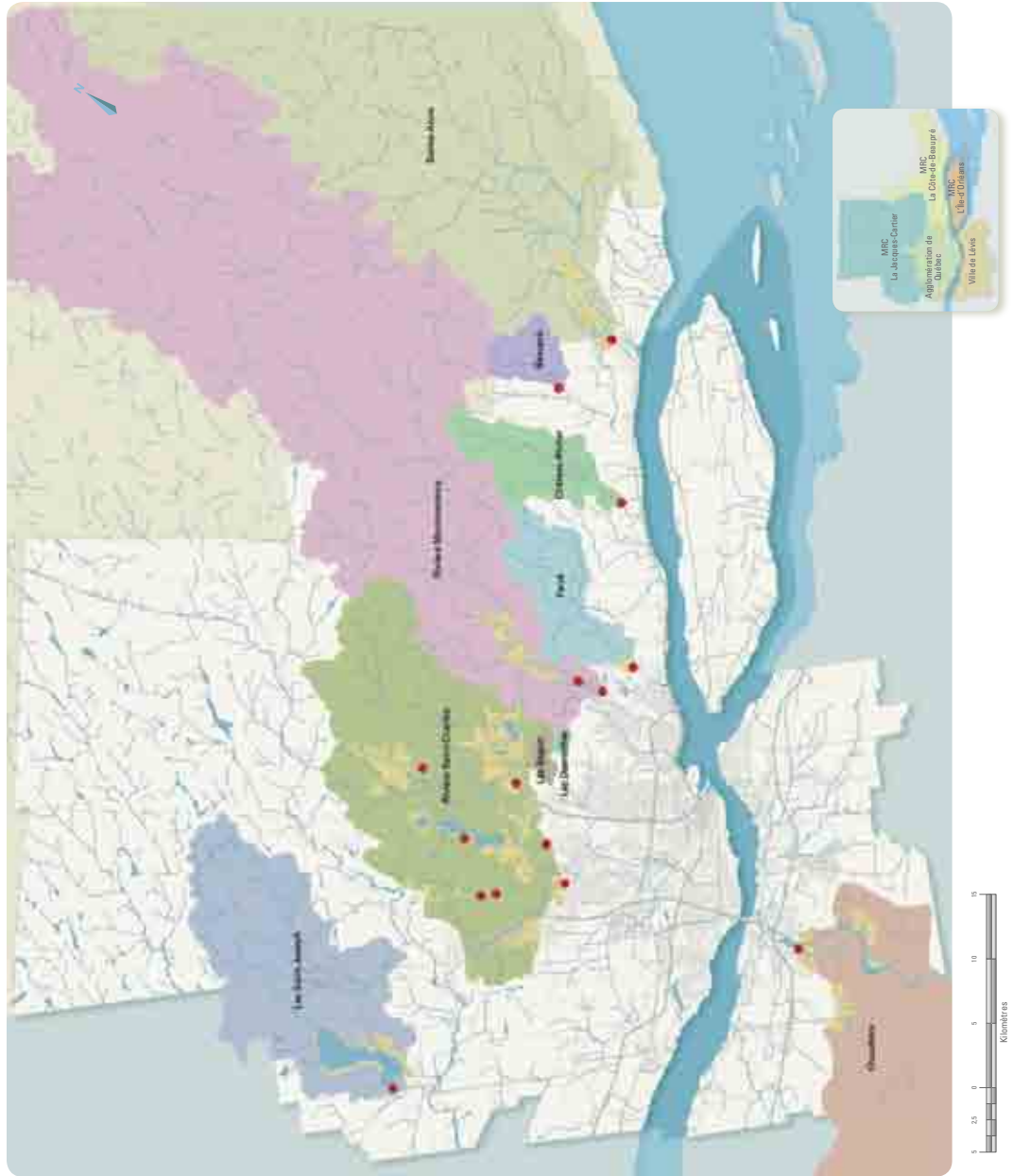
## 12.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 12.5.1 Qu'ils tendent vers l'uniformisation de leurs mesures de protection de la ressource en eau (de surface et souterraine);
- 12.5.2 Qu'ils prennent en compte les stratégies énoncées au PMAD ainsi que les préoccupations des élus de la Communauté en ce qui a trait à la protection des prises d'eau, notamment dans les plans directeurs de l'eau des organismes de bassin versant;
- 12.5.3 Qu'ils évaluent la possibilité de financer certaines mesures à caractère métropolitain, dont l'acquisition de milieux naturels importants pour assurer la conservation de la qualité et la quantité en eau;
- 12.5.4 Qu'ils établissent conjointement les débits minimums à réserver pour certains cours d'eau jugés prioritaires, notamment en fonction des aspects relatifs à l'eau potable et aux paysages (chutes);
- 12.5.5 Qu'ils identifient, à l'échelle métropolitaine, les corridors écologiques favorisant la protection de la biodiversité et le déplacement de la faune;
- 12.5.6 Qu'ils collaborent avec la Communauté et les composantes à la définition d'une position consensuelle relativement aux activités d'extraction de minerais et à l'exploitation du gaz de schiste, et ce, dans le respect des stratégies énoncées au PMAD.

## Plus précisément, des représentations seront faites auprès du gouvernement afin :

- 12.5.7 Qu'il appuie les initiatives et les choix métropolitains, notamment sur le plan financier;
- 12.5.8 Que le ministère des Transports du Québec et le ministère des Ressources naturelles et de la Faune contribuent, par leurs projets ou par une saine gestion des terres publiques, à la protection des prises d'eau de surface municipales en fonction des stratégies énoncées au PMAD;
- 12.5.9 Que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs prenne en compte les stratégies énoncées au PMAD lors de l'évaluation des demandes d'autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, notamment dans le cas d'une intervention dans un milieu humide aux fins d'assurer la protection des prises d'eau de surface municipales situées à l'intérieur des bassins versants identifiés à la carte 15;
- 12.5.10 Que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs assure une vigie sur la qualité de l'eau des rivières Beauvillage et Chaudière en amont de la prise d'eau de Charny, y compris les territoires situés à l'extérieur de la Communauté.

CARTE 15 : Les bassins versants des prises d'eau de surface municipales



- Limites administratives**
- Communauté métropolitaine de Québec (territoire municipalisé)
  - Communauté métropolitaine de Québec (territoire non organisé)
  - Territoire contigu à celui de la Communauté métropolitaine de Québec
  - Municipalité
- Réseau routier**
- Autoroute
  - Route nationale, régionale et collective
  - Local
- Hydrographie**
- Plan d'eau et cours d'eau majeurs
  - Rivière
- Bassins versants**
- Lac Saint-Joseph
  - Rivière Saint-Charles
  - Lac Bégon
  - Lac Desroches
  - Chaudière
  - Ferré
  - Rivière Montmorency
  - Château-Richer
  - Beauséjour
  - Sainte-Anne
- Périmètre d'urbanisation métropolitain dans les bassins versants de prise d'eau de surface
- Prise d'eau de surface

**TABLEAU 20**

**Critères, prescriptions et cibles relatifs à la protection des prises d'eau de surface municipales situées dans les bassins versants identifiés à la carte 15**

**A. Mise en contexte et territoire d'application**

La Communauté reconnaît la ressource eau comme étant un élément essentiel au maintien de la qualité de vie et de l'environnement. En 2010, à la suite du dépôt de rapports d'experts, la Communauté a adopté le *Règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency* (ci-après appelé « RCI 2010-41 »). Le RCI 2010-41 et ses amendements, tel qu'il est en vigueur au moment de l'adoption du PMAD et joint à l'annexe 11 du PMAD, s'articule autour de six buts, soit :

1. viser le maintien du patron d'écoulement naturel des eaux;
2. restreindre certains usages et certaines implantations;
3. viser le maintien des espaces naturels et du couvert forestier;
4. gérer les eaux de ruissellement;
5. assurer la protection des secteurs de forte pente;
6. contrôler l'érosion lors d'interventions humaines.

Ainsi, les dispositions énoncées au RCI 2010-41 visent les interventions humaines à l'intérieur d'une plaine inondable, sur la rive et le littoral, à l'intérieur d'un milieu humide, à proximité d'un milieu hydrique de même que les interventions ayant un impact sur le couvert forestier, les eaux de ruissellement et les secteurs de forte pente ou, finalement, les interventions humaines qui entraînent un remaniement des sols.

Les critères, les prescriptions et les cibles énoncés au présent tableau et qui s'inspirent, le cas échéant, du RCI 2010-41, s'appliquent aux bassins versants identifiés à la carte 15, sauf à l'égard des activités agricoles exercées à l'intérieur de la zone agricole délimitée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

Les approches exigées par la Communauté dans le cadre du RCI 2010-41 sont énoncées sous forme d'interdictions d'interventions humaines et de conditions de levée de ces interdictions. Les composantes pourront ainsi autoriser les interventions humaines ciblées dans la mesure où les conditions de levée minimales, inscrites dans les critères et les prescriptions ci-dessous, sont reconduites dans leurs outils de contrôle du territoire.

Les termes utilisés dans le présent tableau ont le sens apparaissant dans la liste des définitions jointe aux annexes 3 et 8 du RCI 2010-41.



TABLEAU 20 (SUITE)

## B. Critères

1. Le dépôt d'un plan, lors d'une demande d'autorisation visant un projet immobilier, préparé par un professionnel, présentant l'inventaire du réseau hydrographique;
2. L'introduction de dispositions visant la prohibition des activités d'extraction ou de production réalisées dans le cadre de l'exploitation d'une carrière, d'une sablière ou d'une gravière ainsi que la prohibition des cimetières de voitures;
3. L'introduction des dispositions des articles 3.2.4, 7.2.1 et 7.2.2 du RCI 2010-41 visant les interventions humaines à l'intérieur d'une plaine inondable;
4. L'introduction des dispositions des articles 3.2.6, 3.4.1 et 5.1.2 du RCI 2010-41 visant les interventions humaines sur le littoral;
5. L'introduction des dispositions de l'article 7.1.1 du RCI 2010-41 relativement aux usages dérogatoires protégés par droits acquis;
6. L'introduction des articles 3.2.7, 3.2.9, 7.2.6, 7.2.7 et 7.2.8 du RCI 2010-41 établissant une norme d'éloignement de certaines constructions, ouvrages et travaux et le milieu hydrique;
7. L'introduction des dispositions de l'article 4.1.1 du RCI 2010-41 relativement aux systèmes autonomes de traitement des eaux usées. À cet égard, les composantes doivent interdire toute construction en l'absence d'un réseau d'égout sanitaire desservant l'immeuble tant et aussi longtemps que le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs n'aura pas approuvé, en vertu de l'article 124 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2), le règlement applicable à la partie du territoire en cause intégrant les dispositions de l'article 4.1.1 du RCI 2010-41 et que les dispositions du *Règlement sur l'évacuation et le traitement des eaux usées des résidences isolées* (R.R.Q., c. Q-2, r.22) se trouvent légalement complétées par ces dispositions;
8. L'introduction des dispositions des articles 3.2.5, 5.1.1, 7.2.3, 7.2.4 et 7.2.5 du RCI 2010-41 visant les interventions humaines sur la rive;
9. L'introduction des dispositions des articles 3.2.11, 3.2.12, 3.2.13 et 5.1.12 du RCI 2010-41 visant l'abattage d'une espèce arbustive ou arborescente et la conservation de ces espèces;
10. L'introduction des dispositions des articles 3.2.3, 5.1.4 et 5.1.5 du RCI 2010-41 visant la gestion des eaux de ruissellement pour un bâtiment, une construction et une aire de stationnement;
11. L'introduction des dispositions des articles 5.1.7, 5.1.8 et 5.1.9 du RCI 2010-41 visant la gestion des eaux de ruissellement pour une rue ou une allée de circulation de 100 mètres linéaires et plus;
12. L'introduction des dispositions des articles 3.2.10, 5.1.3, 5.1.10, 5.1.11, 5.1.13, 7.2.9 et 7.2.10 du RCI 2010-41 visant la protection des secteurs de forte pente;
13. L'introduction des dispositions de l'article 5.1.6 du RCI 2010-41 visant le contrôle de l'érosion lors d'interventions humaines;
14. L'introduction des dispositions des sections 3.3 et 6.2 du RCI 2010-41 visant l'abattage d'arbres dans le cadre d'un prélèvement de matière ligneuse sur une superficie forestière de 4 hectares et plus.

## C. Prescriptions

1. L'évaluation des interventions à l'intérieur d'un milieu humide d'une superficie égale ou supérieure à 500 mètres carrés ayant ou non un lien hydrologique de surface dans le cadre d'un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1). Le plan d'aménagement d'ensemble devra comprendre une étude d'impact sur les prises d'eau de surface municipales et, le cas échéant, proposer des mesures de mitigation en concordance avec les exigences du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs dans le cadre de la demande de certificat d'autorisation en vertu de l'article 22 de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (L.R.Q., c. Q-2);
2. La définition d'une norme d'éloignement pour des usages susceptibles d'avoir un impact sur les prises d'eau de surface municipales et, le cas échéant, la prohibition de ces usages. Les usages visés sont ceux énoncés au paragraphe 1 de l'article 2.2.1 du RCI 2010-41 à l'exception des activités d'extraction réalisées dans le cadre d'une carrière, d'une sablière et d'une gravière ainsi que des cimetières de voitures. La norme d'éloignement minimale doit être établie à l'aide d'une étude d'impact, réalisée par un professionnel. Cette étude doit démontrer que ces usages n'entraînent pas d'impact sur le milieu hydrique et les prises d'eau de surface municipales. Le cas échéant, des mesures de mitigation garantissant qu'il n'y aura pas d'impact devront être prévues;
3. L'adaptation des dispositions de l'article 7.1.1 du RCI 2010-41 relativement aux usages dérogatoires protégés par droits acquis en fonction de l'étude d'impact réalisée en vertu de la prescription n° 2;
4. L'encadrement de certaines constructions, certains ouvrages et travaux pour les autoriser dans la mesure où ces interventions ne sont pas incompatibles avec les dispositions du RCI 2010-41. L'encadrement visé est la procédure de dérogation prévue à l'article 4.2.2 de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*. Dans ce cas, les interventions doivent être soumises à une évaluation, au cas par cas. Les objectifs et les critères élaborés doivent permettre de viser le maintien du patron d'écoulement naturel des eaux, et ce, sans compromettre l'atteinte des 5 autres buts fixés pour la protection des prises d'eau de surface municipales.

**TABLEAU 20** (SUITE)

## D. Cibles

1. L'intégration de mesures adaptées aux activités agricoles en collaboration avec les comités consultatifs agricoles et les intervenants concernés;
2. L'introduction ou l'adaptation des exclusions inscrites à la section 2.1 du RCI 2010-41 conditionnellement au respect des stratégies énoncées au PMAD. Cependant, les composantes ne peuvent ajouter de nouvelles exclusions;
3. La collaboration avec les intervenants impliqués dans les réseaux récréatifs motorisés ou non motorisés pour des aménagements respectueux du milieu hydrique et minimisant leur impact sur les prises d'eau de surface municipales;
4. La gestion des activités nautiques sur les plans d'eau;
5. Des aménagements permettant la mise en valeur des milieux humides, notamment en favorisant des activités d'interprétation de la nature et leur utilisation dans le cadre de la gestion des eaux de ruissellement;
6. L'identification des usages autres que ceux visés au paragraphe 1 de l'article 2.2.1 du RCI 2010-41 qui devraient être prohibés ou limités compte tenu de leur impact sur les prises d'eau de surface municipales;
7. L'établissement d'une distance minimale entre un bâtiment principal, une aire de stationnement et une aire d'entreposage extérieur et la ligne des hautes eaux d'un cours d'eau intermittent;
8. L'établissement, selon le contexte, d'une distance minimale entre des constructions ou des ouvrages autres qu'un bâtiment principal, une aire de stationnement ou une aire de stationnement et la ligne des eaux d'un lac ou d'un cours d'eau;
9. L'augmentation de la largeur minimale de la rive à partir de la ligne des hautes eaux d'un cours d'eau intermittent;
10. La renaturalisation des murets existants situés dans la rive;
11. L'introduction d'une procédure d'évaluation au cas par cas pour les interventions visant un bâtiment principal ou une rue dérogatoire protégée par droits acquis situé dans la rive de manière à limiter leur impact sur le milieu hydrique;
12. La densification du couvert forestier sur l'ensemble du territoire par des mesures de reboisement;
13. L'introduction de mesures pour éviter la fragmentation des surfaces arbustives et arborescentes;
14. L'introduction de mesures de protection des arbres durant les travaux;
15. L'adaptation de la quantité de précipitation qui doit être captée et infiltrée selon le milieu à la suite d'une étude préparée par un professionnel dans le cadre des exigences du RCI 2010-41 relatives à la gestion des eaux de ruissellement;
16. L'introduction de mesures de réutilisation des eaux de pluie;
17. L'aménagement de toits verts (végétalisés) permettant de capter et d'infiltrer les eaux de pluie;
18. L'encadrement des aires de stationnement d'une superficie inférieure à 150 mètres carrés par des mesures de gestion des eaux de ruissellement;
19. L'utilisation de matériaux perméables ou semi-perméables pour les aires de stationnement;
20. L'adaptation, selon le contexte, des dispositions visant l'aménagement des ouvrages d'infiltration, de rétention, de régulation et de transport des eaux pluviales visés aux paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 5.1.8 et aux paragraphes 3 et 4 de l'article 5.1.9 du RCI 2010-41;
21. La planification d'un tracé des rues qui tient compte du milieu dans lequel elle s'inscrit, notamment la topographie, la présence de boisés, le milieu hydrique, etc.
22. L'encadrement de certaines interventions aux mesures de contrôle de l'érosion qui nécessite moins de 700 mètres carrés de remaniement de sol et dont leur réalisation peut entraîner des impacts sur le milieu hydrique et la protection des prises d'eau de surface municipales.

TABLEAU 21

**Critères, prescriptions et cibles relatifs à l'implantation, à l'exploitation et au démantèlement des éoliennes****A. Mise en contexte et territoire d'application**

La Communauté reconnaît la ressource vent comme étant une ressource propre et énergétique. Cependant, cette ressource nécessite un encadrement par des pratiques d'aménagement soucieuses des milieux sensibles et du paysage. À cet égard, la Communauté a adopté, en 2007, le *Règlement de contrôle intérimaire régissant l'implantation, l'exploitation et le démantèlement d'éoliennes* (ci-après appelé « RCI 2007-22 »).

Par conséquent, la Communauté énonce des critères, des prescriptions et des cibles s'inspirant, le cas échéant, du RCI 2007-22, du RCI 2010-41 ainsi que des *Orientations du gouvernement en matière d'aménagement pour un développement durable de l'énergie éolienne* applicables à l'ensemble du territoire de la Communauté.

**B. Critère**

1. La prohibition des éoliennes à l'intérieur du bassin visuel rapproché du fleuve Saint-Laurent identifié à la carte 13.

**C. Prescriptions**

1. La définition des types d'éoliennes (par exemple, petite, moyenne et grande) afin d'adapter les dispositions réglementaires à chacun de ces types considérant leur impact varié sur le paysage, les milieux sensibles, la sécurité et le bien-être des citoyens;
2. La limitation de l'implantation des éoliennes à l'intérieur des bassins visuels intermédiaire et éloigné du fleuve Saint-Laurent identifiés à la carte 13 ainsi qu'à l'intérieur des unités de paysage d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 12. À titre d'exemple, les petites et les moyennes éoliennes intégrées dans un quartier durable ou les petites éoliennes nécessaires à l'alimentation énergétique d'un bâtiment durable pourraient être favorisées;
3. L'introduction de normes d'implantation des éoliennes, en fonction du type, afin d'assurer la sécurité et le bien-être de la population;
4. L'introduction de dispositions réglementaires, en fonction du type, afin de préserver les milieux sensibles, notamment en ce qui concerne le réseau hydrique et le couvert forestier;
5. La gestion des eaux de ruissellement et l'érosion induites par l'aménagement de chemins d'accès aux éoliennes;
6. L'introduction de mesures pour le contrôle de l'apparence physique des éoliennes afin de diminuer leur impact sur le paysage;
7. L'introduction de dispositions concernant la sécurité aux abords des éoliennes, notamment dans le cas d'un parc d'éoliennes, ainsi que des mesures relatives au démantèlement des installations;
8. L'évaluation, au cas par cas, des autorisations requises et dont les objectifs et les critères définis au règlement concerné concordent avec les stratégies du PMAD (ex. : PIIA).

**D. Cibles**

1. L'introduction de mesures de contingentement visant à limiter le nombre d'éoliennes, notamment à l'intérieur des bassins visuels intermédiaire et éloigné du fleuve Saint-Laurent identifiés à la carte 13 ainsi qu'à l'intérieur des unités de paysage d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 11;
2. L'élaboration d'un plan d'intégration des éoliennes sur le territoire avec la participation des intervenants concernés et des citoyens.





Stratégie métropolitaine n° 13

## Durer en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir devant certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants

### 13.1 Contexte d'intervention

#### Des contraintes liées à des événements naturels ou à des activités humaines.

Généralement, les contraintes prises en compte dans les documents de planification sont regroupées en deux catégories, soit les contraintes naturelles et les contraintes anthropiques. Les contraintes naturelles font essentiellement référence aux zones susceptibles d'être inondées, aux secteurs de forte pente et aux secteurs pouvant faire l'objet de mouvements de terrain. Quant aux contraintes anthropiques, à savoir celles liées à certaines activités humaines, elles comprennent, entre autres, les nuisances ou les risques associés aux aéroports, aux réseaux de transport routier, autoroutier ou ferroviaire, aux sites d'entreposage de matières dangereuses ou de traitement des matières résiduelles, aux sites d'extraction de matières minérales et aux activités à forte charge d'odeurs.

#### Une gestion partagée des risques.

En vertu de la loi, le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* doit identifier toute partie du territoire métropolitain qui, chevauchant le territoire de plusieurs MRC, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général. Quant aux contraintes touchant uniquement un territoire, leur prise en compte se fait notamment par l'intermédiaire des schémas d'aménagement et de développement, des schémas de couverture de risques, des plans de sécurité civile ou des règlements d'urbanisme établis à l'échelle d'une composante.

Les contraintes pouvant toucher à plus d'un territoire sont de plusieurs ordres. Mentionnons, à titre d'exemple, celles entourant la pollution atmosphérique et les nuisances sonores en bordure du réseau routier d'intérêt métropolitain et de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec. La protection des bassins versants des prises d'eau potable de surface ainsi que la gestion des zones à risque de glissement de terrain chevauchant le territoire de plusieurs MRC peuvent également être évoquées.

Le PMAD, une occasion unique d'amorcer une réflexion commune sur certaines contraintes touchant l'ensemble des municipalités du territoire.

Force est de constater que les contraintes chevauchent rarement le territoire de plusieurs MRC et que les nuisances ressenties demeurent bien souvent de nature locale. Toutefois, la Communauté est d'avis que certaines contraintes doivent faire l'objet d'une réflexion métropolitaine et, le cas échéant, donner lieu à des stratégies partagées par l'ensemble des municipalités de son territoire. Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* devient ainsi l'occasion d'amorcer une réflexion commune sur certaines contraintes touchant, à des degrés divers, l'ensemble des municipalités du territoire.

### 13.2 Objectifs poursuivis par la Communauté

- 13.2.1 Diminuer la vulnérabilité des municipalités et des citoyens par rapport à certains effets négatifs liés aux contraintes naturelles et anthropiques ainsi qu'aux changements climatiques;
- 13.2.2 Encourager la diminution des émissions de gaz à effet de serre, notamment dans les interventions visant le transport des personnes et des marchandises;
- 13.2.3 Reconnaître les risques et les nuisances associés à certaines activités;
- 13.2.4 Encadrer certains usages afin d'assurer la sécurité, la santé et le bien-être de la population et de préserver la valeur des investissements consentis;
- 13.2.5 Contribuer à l'accroissement des connaissances, notamment en ce qui a trait à l'identification des zones à risque d'inondation en bordure du fleuve et des zones à risque sismique.

### 13.3 Moyens d'action retenus par la Communauté

- 13.3.1 Énonce, pour soutenir la réduction de la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre, des moyens d'action relatifs à la mobilité durable à la stratégie n° 2 et à l'intérieur de son *Plan de gestion des matières résiduelles*;
- 13.3.2 Énonce, pour la protection des prises d'eau potable de surface municipales, des moyens d'action à la stratégie n° 12;
- 13.3.3 Énonce, au tableau 22, des prescriptions relatives aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure des gares de triage afin de maintenir un niveau sonore acceptable de 55 dBA  $L_{eq, 24 h}$  et moins;
- 13.3.4 Énonce, au tableau 23, des énoncés d'intention en ce qui a trait à la validation des cotes de crues du fleuve Saint-Laurent et à la délimitation des zones inondables, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, aux changements climatiques ainsi qu'aux secteurs susceptibles de réagir défavorablement à une onde sismique;
- 13.3.5 Reconnaît les risques identifiés dans les schémas de couverture de risques ainsi que les risques de sinistres majeurs définis par les schémas de couverture civile réalisés par les instances régionales.

### 13.4 Attentes envers les composantes

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici le critère :

- 13.4.1 Intègre les cotes connues d'inondation de récurrence 0-20 ans et 20-100 ans en bordure du fleuve Saint-Laurent et, le cas échéant, la nouvelle délimitation des plaines inondables du Saint-Laurent. En complément, les composantes doivent incorporer les orientations de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (décret n° 468-2005) afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la prescription :

- 13.4.2 Spécifie les mesures afin de répondre aux prescriptions énoncées au tableau 22 relatives aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé situées aux abords du réseau routier et des gares de triage.

#### Aux fins de l'exercice de conformité, voici la cible :

- 13.4.3 S'approprie l'énoncé d'intention relatif à la réduction des émissions de gaz à effet de serre inscrit au tableau 23.

### 13.5 Demandes de collaboration aux partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux afin :

- 13.5.1 Qu'ils fournissent l'information permettant aux composantes de déterminer les zones de niveau sonore susceptibles de dépasser 55 dBA  $L_{eq, 24 h}$ ;
- 13.5.2 Qu'ils participent à la délimitation des plaines inondables du Saint-Laurent et à l'acquisition de connaissances en ce qui a trait à l'impact que pourraient avoir les changements climatiques en ce domaine;
- 13.5.3 Qu'ils participent à l'amélioration et à la transmission des connaissances ayant trait à l'adaptation aux changements climatiques et aux risques relatifs aux ondes sismiques;

- 13.5.4 Qu'ils favorisent l'implantation de modes de transport plus performants sur le plan de l'économie d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre;
- 13.5.5 Qu'ils considèrent les impacts de leurs projets sur la santé, la sécurité et le bien-être dans les milieux de vie existants et projetés et prennent les moyens appropriés pour éviter ces impacts, les atténuer et les compenser;
- 13.5.6 Qu'ils participent au maintien du bien-être général et de la sécurité des citoyens lors de grands événements extérieurs aux fins de minimiser leurs impacts.

**Par ailleurs, la Communauté interpelle plus particulièrement le gouvernement du Québec afin :**

- 13.5.7 Qu'il demande au gouvernement fédéral de considérer la présence de milieux de vie en bordure de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec lors de la détermination des zones de contraintes de bruit.

**TABLEAU 22**

**Prescriptions relatives aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure des gares de triage**

**Prescriptions relatives aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure des gares de triage**

1. Les projets de développement comportant des usages sensibles sont encadrés par des normes ou dans le cadre d'une évaluation au cas par cas qui favorisent le maintien d'un niveau sonore de 55 dBA  $L_{eq\ 24\ h}$  et moins. Ces dispositions doivent porter minimalement sur les aspects suivants :
  - a) un lotissement réalisé de manière à restreindre la superficie du terrain exposé au bruit routier ou ferroviaire;
  - b) l'implantation des bâtiments est planifiée de façon à diminuer la diffusion du bruit routier;
  - c) la présence d'équipements mécaniques et d'appareils (climatiseur, thermopompe, équipements au toit, etc.) dégageant un bruit élevé est minimisée afin de ne pas augmenter le niveau de bruit au-delà du 55 dBA  $L_{eq\ 24\ h}$ ;
  - d) la conception des bâtiments présente des techniques de construction et un aménagement intérieur adaptés au niveau sonore ambiant (maximum 40 dBA  $L_{eq\ 24\ h}$ );
  - e) l'aménagement extérieur introduit, le cas échéant, des mesures d'atténuation permettant de réduire le bruit sur le site (zones tampons, distances séparatrices, plantations, écrans, murs, etc.).
2. Des mesures particulières sont mises en œuvre aux fins de ne pas augmenter le niveau sonore des usages existants dans les zones de niveau sonore de 55 dBA  $L_{eq\ 24\ h}$  et plus.

Pour l'application du présent tableau, la Communauté entend par usages sensibles : les usages résidentiels, les usages récréatifs extensifs et les usages institutionnels de centres d'hébergement et de soins de santé, de services de garde en garderie et d'enseignement.

Les composantes devront exiger, lors d'une demande d'autorisation visant le lotissement, les bâtiments principaux et les changements de vocation d'un immeuble vers un usage sensible, une étude acoustique déterminant les endroits présentant un niveau de bruit de 55 dBA  $L_{eq\ 24\ h}$  et plus.

## TABLEAU 23

## Énoncés d'intention relatifs à la sécurité

## A. Énoncé d'intention relatif aux cotes de crues et aux zones inondables

Il existe actuellement des cotes de crues permettant de définir les zones inondables situées de part et d'autre du fleuve Saint-Laurent et, dans certains cas, une cartographie les illustrant. Le rapport gouvernemental ayant conduit à l'établissement de ces cotes de crues date déjà de plusieurs années, soit de 1986. Une mise à jour des données est, par conséquent, souhaitable.

À la suite de l'adoption du PMAD, la Communauté désire réaliser, avec l'aide des partenaires concernés, une étude afin de valider les cotes de crues actuellement identifiées et procéder à la délimitation puis à la représentation graphique des zones inondables. Cette étude prendra en compte les nouvelles problématiques pouvant être associées aux changements climatiques. En effet, il est possible que ces changements rendent les hautes marées de plus en plus problématiques. En même temps, il est également possible que le niveau des eaux du fleuve Saint-Laurent s'abaisse si l'apport d'eau provenant des Grands Lacs s'amenuise.

## B. Énoncé d'intention relatif à la réduction des émissions de gaz à effet de serre

Afin de lutter contre les changements climatiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre fait partie des grands objectifs de planification des gouvernements nationaux et locaux. Par l'adoption d'un PMAD, les élus de la Communauté souhaitent apporter leur contribution, selon le principe de la responsabilité commune et partagée, en proposant, pour les 28 municipalités faisant partie de la région métropolitaine de Québec, un objectif de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 (par rapport à l'année de référence 1990), soit l'équivalent de la proposition du gouvernement du Québec.

Par conséquent, les composantes du territoire sont invitées à se doter d'un plan d'action visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou d'orientations d'aménagement du territoire et de moyens d'action dans le cadre de leur outil de planification. En matière d'aménagement, la mise en œuvre des stratégies inscrites au PMAD devrait d'ores et déjà favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autres mesures visant les activités corporatives et les activités citoyennes pourraient également les compléter. À titre d'exemples :

Activités corporatives (activités municipales) :

1. l'adoption d'une politique d'achat efficiente ou écoresponsable sur le plan énergétique;
2. l'exigence de contrats de performance énergétique lors de la construction de bâtiments municipaux;
3. un programme d'écoresponsabilité aux employés municipaux;
4. la sensibilisation des citoyens à des gestes écoresponsables par une programmation d'activités et des programmes de subvention.

Activités citoyennes :

5. une utilisation judicieuse de l'énergie à domicile;
6. un changement dans les modes de transport, soit le passage de l'automobile (utilisation individuelle) à des modes de transport actifs ou plus efficaces sur le plan environnemental (autopartage, covoiturage, etc.);
7. une consommation responsable des biens et des services.

TABLEAU 23 (SUITE)

### C. Énoncé d'intention relatif aux changements climatiques

À court, moyen ou long terme, les changements climatiques pourraient affecter les activités urbaines et, par le fait même, avoir d'importants impacts sur notre mode de vie, nos infrastructures publiques et notre développement économique. Le cas échéant, le milieu municipal sera appelé à entreprendre diverses mesures afin de minimiser les dommages et les coûts associés à certains effets négatifs liés aux changements climatiques dont les îlots de chaleur urbains, l'augmentation des risques de feux de forêt, le contrôle de l'érosion le long des rives, la prévention des inondations et l'approvisionnement en eau potable.

Par conséquent, il faut dès maintenant commencer à réfléchir à notre façon d'aménager le territoire et nos milieux de vie. Certaines pratiques gagneront à être ajustées afin de diminuer notre vulnérabilité aux changements climatiques. En effet, la structure des réseaux techniques (route, eau, électricité) et également l'emplacement des lieux de résidence ou leur aménagement sont autant de facteurs susceptibles d'influencer la vulnérabilité d'un quartier ou d'une municipalité.

La Communauté métropolitaine de Québec participe actuellement à un projet de recherche réalisé par le Centre de recherche en aménagement et développement de l'Université Laval. Ce projet de recherche est financé par le Consortium Ouranos, le programme canadien ICAR et la mesure 26 du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques* du gouvernement du Québec. Son objectif est d'étudier et de renforcer la capacité des municipalités du territoire et de leurs acteurs à s'adapter aux changements climatiques.

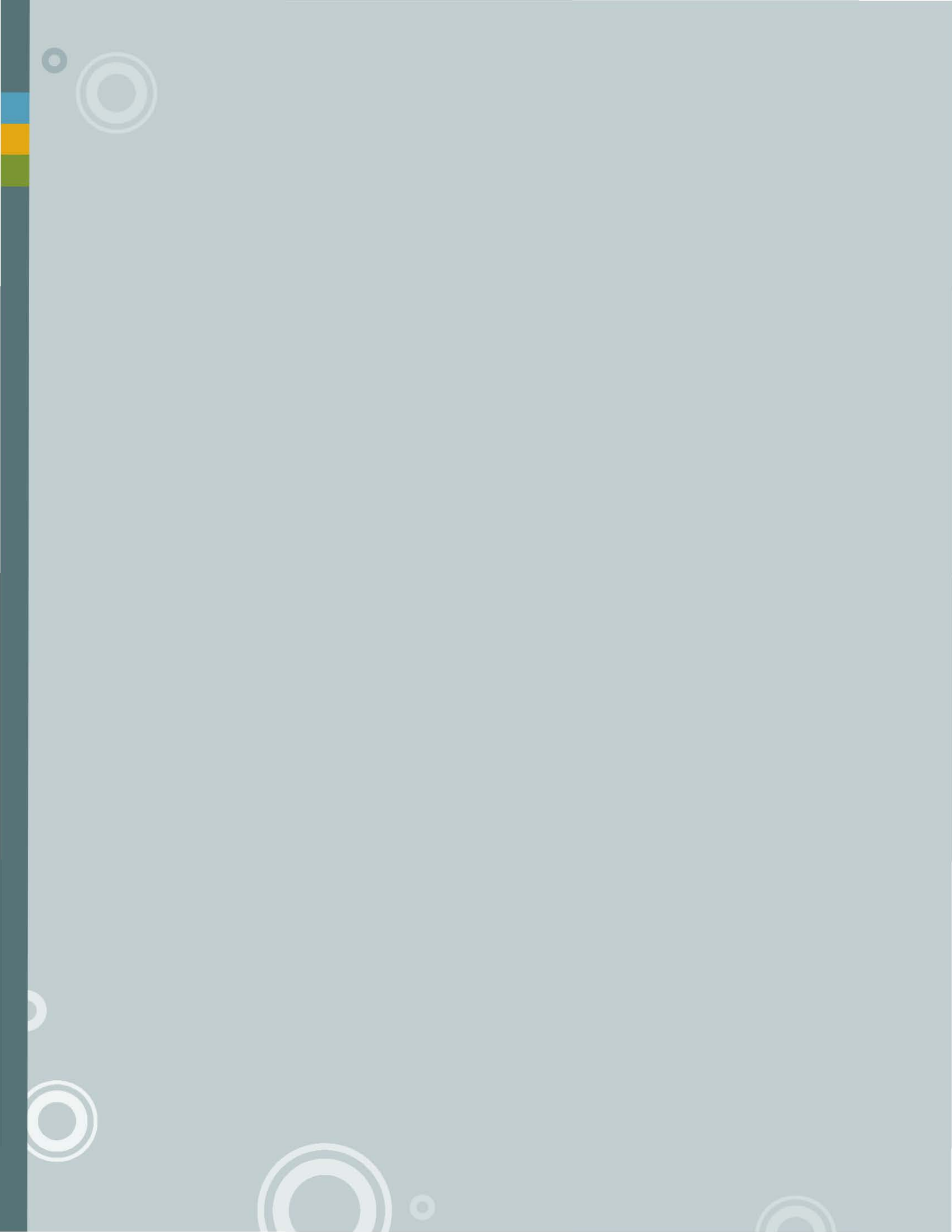
Les résultats de cette recherche seront connus d'ici trois ans. Une fois les résultats connus, un travail de sensibilisation sera fait auprès des composantes du territoire.

### D. Énoncé d'intention relatif aux risques sismiques

Les autorités compétentes dans le domaine de la sismologie reconnaissent que le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec peut connaître des tremblements de terre importants. Les cartes des probabilités sismiques du Canada préparées par la Direction de la physique du globe du ministère Énergie, Mines et Ressources du Canada, indiquent explicitement cette probabilité. En résumé, si l'on fait exception de certaines régions côtières de la Colombie-Britannique, le territoire de la Communauté est, sur le plan sismique, la région habitée la plus à risques du Canada. Plus de 163 tremblements de terre auraient ainsi été enregistrés depuis 1900.

Sur le territoire de la Communauté, il n'existe pas encore de carte délimitant avec précision les secteurs susceptibles de réagir défavorablement lors d'un séisme. On sait toutefois que les secteurs à risques de mouvement de terrain ainsi que les dépôts meubles peu compactés ou saturés d'eau sont le plus à risques. Dans ces secteurs, le passage d'une onde sismique pourrait provoquer des dommages importants aux constructions et aux infrastructures localisées en ces endroits.

À la suite de l'adoption du PMAD, la Communauté désire réaliser, avec l'aide des partenaires concernés, une étude afin de délimiter les secteurs les plus sensibles et les mesures à prendre en compte pour prévenir les risques.





# DEUXIÈME SECTION

## **MISE EN OEUVRE ET MONITORAGE**

## Mise en œuvre du PMAD

Le PMAD est un projet ambitieux qui marquera le développement et l'aménagement futur du territoire métropolitain. Afin d'atteindre les résultats escomptés, on ne peut s'appuyer que sur l'exercice de conformité prévu à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Par conséquent, la Communauté entend jouer un rôle actif en produisant un plan de mise en œuvre portant sur les objets suivants :

- o **Coordonner** certaines activités en fonction des moyens d'action prévus au PMAD, dont la mise en place de comités de travail;
- o **Soutenir** ses composantes en élaborant des outils et des guides permettant une compréhension commune et partagée de certains éléments énoncés au PMAD et en animant, au besoin, des comités de travail *ad hoc*;
- o **Concier et travailler** activement avec différents partenaires privés, publics, municipaux et gouvernementaux dont les actions sont susceptibles de contribuer à la compétitivité et à l'attractivité du territoire métropolitain dont la Commission de la capitale nationale du Québec, l'Union des producteurs agricoles, les centres locaux de développement, les conseils régionaux des élus et les organismes de bassin versant. La Communauté travaillera également avec les organismes intéressés à l'aménagement et au développement du territoire métropolitain et, tout particulièrement, avec ceux qui se sont exprimés lors des consultations publiques sur le projet de PMAD.

## Monitoring

En vertu de la loi, la Communauté doit se doter, le plus tôt possible après l'entrée en vigueur de son PMAD, d'outils de suivi et d'évaluation pour mesurer les progrès réalisés. Elle doit également adopter, dans un délai de trois ans suivant l'entrée en vigueur du premier PMAD, un rapport décrivant, à l'aide des outils de suivi et d'évaluation retenus, la progression de la mise en œuvre de son PMAD. Par la suite, de nouveaux rapports doivent être adoptés tous les deux ans. Les résultats ainsi obtenus serviront, le cas échéant, à modifier, à réviser et à bonifier les stratégies énoncées au PMAD.

Les outils de suivi et d'évaluation ne font pas partie, à proprement parler, du PMAD. Toutefois, il a été jugé opportun de les intégrer au document afin d'indiquer clairement vers où la Communauté entend aller pour mesurer et suivre la mise en œuvre de son PMAD.

Pour effectuer ce monitoring, la Communauté mettra en place un comité de travail regroupant l'ensemble de ses composantes afin que celles-ci puissent participer à l'analyse des données et contribuer à la rédaction des rapports de suivi. Afin de ne pas surcharger les composantes, étant donné qu'elles auront également à effectuer le monitoring de leur outil de planification, la Communauté s'attend à recevoir toute l'information jugée nécessaire au suivi des indicateurs proposés ci-dessous. Par ailleurs, dès l'entrée en vigueur du PMAD, un portrait de la situation existante en fonction de ces mêmes indicateurs sera dressé afin de bien évaluer ses impacts potentiels.

## Les indicateurs de suivi proposés

### Indicateurs d'ordre général :

Ces indicateurs permettent de suivre l'intégration des stratégies du PMAD dans les outils de planification des composantes du territoire. Ainsi, la Communauté s'assure du suivi des moyens de mise en œuvre exigés aux composantes en vertu de l'exercice de conformité prévu par la loi. Toutefois, il est à noter que ces indicateurs ne permettent pas de suivre l'état d'avancement de certains critères, prescriptions et cibles quantifiables inscrits au PMAD. Pour ce faire, il faut se référer aux indicateurs d'ordre spécifique exposés subséquentement.

Les deux indicateurs d'ordre général retenus sont :

1. nombre et pourcentage de composantes ayant complété leur exercice de conformité au PMAD;
2. nombre et pourcentage de municipalités ayant complété leur exercice de conformité au schéma d'aménagement et de développement de leur composante une fois intégrées les stratégies énoncées au PMAD.



# MISE EN OEUVRE ET MONITORAGE

## Indicateurs d'ordre spécifique :

Ces indicateurs portent sur des objets spécifiques liés au suivi de certains critères, prescriptions et cibles quantifiables inscrits au PMAD. Ils permettent également d'évaluer la prise en compte de certains aspects liés à la qualité des milieux de vie et à des demandes formulées par la Communauté en matière de bâtiment et d'aménagement écoresponsables. Certains de ces indicateurs sont inspirés de la démarche *Initiative des collectivités Équilibre* financée par la Société canadienne d'hypothèques et de logement pour encourager des projets d'aménagements durables.

STRUCTURER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
1. Structurer en dirigeant la croissance vers les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire.	1. Nombre de logements à l'hectare dans les pôles métropolitains et les noyaux périurbains ainsi qu'aux abords des axes structurants;	Permet de suivre l'état d'avancement des critères de densité résidentielle et des cibles d'activité humaine inscrits au PMAD; Ces indicateurs révèlent également dans quelle mesure les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et les axes structurants constituent un bassin d'activité et de population suffisant pour soutenir des services de transport en commun.
	2. Densité d'activité humaine (logements/emplois/études) à l'hectare dans les pôles métropolitains et les noyaux périurbains ainsi qu'aux abords des axes structurants.	
2. Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises comme un élément fondamental de la structuration du territoire métropolitain.	1. Évolution des parts modales des transports en commun et actif sur l'ensemble du territoire;	Permet de suivre l'état d'avancement des cibles identifiées au PMAD.
	2. Évolution du service de transport en commun offert en fonction du nombre d'heures de service des véhicules par habitant;	
3. Structurer en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser nos équipements et nos infrastructures et d'optimiser les investissements publics et privés consentis.	3. Évolution des temps de trajet moyen en transport en commun.	Exprime dans quelle mesure il est possible d'emprunter les réseaux de transports en commun et actif. Il démontre, en partie, l'adéquation entre l'aménagement et les transports en commun et actif.
	4. Nombre de ménages situés à moins de 400 mètres d'un point d'accès au transport en commun à haut niveau de service ou de moyenne fréquence, et à moins de 1 kilomètre d'un réseau cyclable métropolitain.	
	1. Part des mises en chantier effectuées dans les secteurs de consolidation.	Permet de suivre l'état d'avancement des critères identifiés au PMAD.
	2. Évolution du nombre et du pourcentage de personnes résidant à l'extérieur du territoire de la Communauté et travaillant sur ce territoire (navettage).	Indique la progression de la dispersion des activités résidentielles à l'extérieur du territoire de la Communauté.

# MISE EN OEUVRE ET MONITORAGE

ATTIRER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
4. Attirer en donnant accès à la région métropolitaine par des installations de transport performantes.	1. Investissements réalisés pour maintenir ou développer les installations d'intérêt métropolitain donnant accès à la région.	Permet de suivre les investissements réalisés pour maintenir et accroître l'accessibilité à la région.
5. Attirer en offrant des milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs.	1. Nombre de ménages situés à moins de 800 mètres d'une école publique, d'un centre culturel ou sportif, d'une épicerie et d'une pharmacie;	Montre dans quelle mesure les habitations sont situées dans des milieux mixtes et suffisamment proches des destinations quotidiennes pour encourager les déplacements à pied ou à vélo.
	2. Nombre de ménages situés à moins de 400 mètres d'un espace récréatif extérieur tel qu'un parc, une place et un milieu naturel aménagé.	
	3. Nombre de municipalités ayant mis en place des mesures favorisant des aménagements et des constructions durables;	Permet de suivre la prise en compte des principes favorisant des aménagements et des constructions durables.
4. Nombre de bâtiments ou de nouveaux développements ayant reçu une certification environnementale;		
5. Nombre de bâtiments bénéficiant du financement public ayant reçu une certification environnementale.		
6. Attirer en accueillant la croissance dans des lieux d'emploi de qualité.	1. Évolution des parts modales pour les déplacements domicile-travail.	Montre dans quelle mesure les aménagements effectués contribuent à l'utilisation des réseaux de transports en commun et actif.
	2. Nombre de municipalités ayant mis en place des mesures favorisant des aménagements et des constructions durables en ce qui a trait aux lieux d'emploi;	Permet de suivre la prise en compte des principes favorisant des aménagements et des constructions durables.
	3. Nombre de mètres carrés de lieux d'emploi ayant reçu une certification environnementale.	

# MISE EN OEUVRE ET MONITORAGE

ATTIRER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
7. Attirer en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie.	1. Superficie du territoire zoné agricole.	Permet de mesurer le degré de pérennité de la zone agricole.
	2. Superficie des terres en culture.	Permet de mesurer le dynamisme de la zone agricole.
	3. Nombre de municipalités ayant intégré des dispositions favorisant le rapprochement des consommateurs et des producteurs;	Montre dans quelle mesure les municipalités du territoire favorisent une plus grande interaction entre les milieux bâtis et agricoles.
	4. Nombre de municipalités ayant intégré des dispositions favorisant le développement de l'agriculture urbaine.	
	5. Nombre d'entreprises agricoles ayant reçu une certification environnementale.	Permet d'évaluer la progression des pratiques agricoles écoresponsables.
8. Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques.	1. Nombre de bâtiments et de kilomètres d'axes anciens protégés mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD;	Permet de suivre l'évolution des mesures de protection et de mise en valeur des espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques ainsi que leur évolution en nombre d'hectares.
	2. Nombre de bâtiments représentatifs de l'occupation récente du territoire protégés ou mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD;	
	3. Superficie des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain protégés ou mis en valeur en fonction des trois niveaux identifiés au PMAD;	
	4. Ratio du nombre d'hectares d'espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain protégés ou mis en valeur par habitant;	
	5. Superficie et pourcentage des aires protégées sur le territoire métropolitain.	
9. Attirer en valorisant nos paysages identitaires.	1. Nombre d'unités de paysages d'intérêt métropolitain faisant l'objet d'une approche concertée.	Permet de suivre l'état d'avancement des préoccupations formulées par la Communauté eu égard aux paysages d'intérêt métropolitain ainsi que le niveau de concertation et de conscientisation des partenaires.
10. Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément rassembleur.	1. Nombre de kilomètres de rives aménagées à des fins publiques;	Permet de suivre la mise en valeur du fleuve et de ses rives.
	2. Nombre de kilomètres de rives protégées à des fins de conservation ou d'usage récréatif extensif;	
	3. Nombre d'accès publics au fleuve (littoral).	

# MISE EN OEUVRE ET MONITORAGE

DURER		
Stratégies	Indicateurs de suivi	
11. Durer en misant sur une consommation rationnelle et optimale de l'espace de façon à protéger nos milieux agricoles et naturels.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Indice de consommation d'espaces obtenu en divisant, pour chaque municipalité ainsi que pour l'ensemble du territoire de la Communauté, l'augmentation des superficies urbanisées par l'augmentation de la population;</li> <li>2. Superficie et pourcentage d'espaces naturels boisés utilisés pour accueillir l'augmentation de la population;</li> <li>3. Superficie et pourcentage des milieux humides utilisés pour accueillir l'augmentation de la population;</li> <li>4. Superficie et pourcentage de terres agricoles utilisées pour accueillir l'augmentation de la population;</li> <li>5. Nombre et pourcentage de mises en chantier dans le milieu urbain et le milieu périurbain;</li> <li>6. Évolution du nombre de mises en chantier dans les municipalités situées au pourtour de la Communauté.</li> </ol>	Permet de mesurer l'impact de la croissance de la population sur la consommation d'espaces.
12. Durer en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations actuelles et futures.	1. Qualité de l'eau à l'embouchure des prises d'eau de surface.	Permet de s'assurer du maintien de la qualité des eaux de surface alimentant les prises d'eau potable des municipalités situées sur le territoire de la Communauté.
	2. Nombre de kilowatts produits par l'énergie éolienne et par la récupération/transformation des matières résiduelles.	Révèle dans quelle mesure certains acteurs du territoire de la Communauté participent à l'utilisation des sources naturelles d'énergie renouvelable.
13. Durer en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir devant certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nombre de municipalités ayant mis en place des actions visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre de leurs véhicules et de leurs bâtiments municipaux;</li> <li>2. Nombre de municipalités ayant mis en place des actions visant l'adaptation aux changements climatiques, dont la diminution de la superficie des îlots de chaleur.</li> </ol>	Démontre la prise en compte par les municipalités du territoire de la Communauté des enjeux entourant les changements climatiques et les émissions de gaz à effet de serre.



# TROISIÈME SECTION

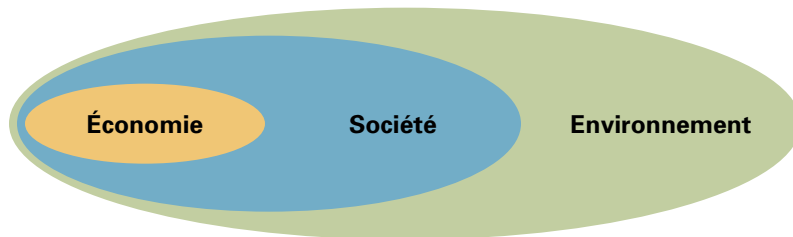
## **GRANDS PRINCIPES ET PRINCIPAUX CONSTATS**

## LES GRANDS PRINCIPES AYANT GUIDÉ L'ÉLABORATION DU PLAN MÉTROPOLITAIN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

### Le développement durable.

Le développement durable peut se définir comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement<sup>11</sup> ».

Il y a plusieurs façons de représenter le caractère indissociable des trois dimensions associées au développement durable. Néanmoins, il est de plus en plus reconnu que l'économie est une dimension sous-jacente aux dimensions sociale et environnementale. Cette dynamique permet d'établir que l'économie est le produit d'une société donnée et que de nombreux aspects de la société n'impliquent pas nécessairement l'activité économique. Dans une même logique, la société humaine ne peut être dissociée de l'environnement qui l'entoure.



Au cours des vingt dernières années, les pratiques d'aménagement et d'urbanisme ont évolué rapidement pour tenir compte des nouvelles idées associées au développement durable. Ces pratiques durables de l'aménagement et de l'urbanisme cherchent notamment à offrir des milieux de vie valorisant les différents aspects de la vie humaine (sociaux, économiques, culturels, énergétiques, etc.), tout en préservant l'environnement. Plus précisément, ces nouvelles façons de concevoir et d'aménager l'espace poursuivent des objectifs communs dont, notamment :

- o optimiser l'utilisation du sol;
- o réduire les coûts d'urbanisation;
- o promouvoir une occupation de l'espace plus compacte et plus diversifiée;
- o aménager les milieux de vie à l'échelle humaine;
- o faciliter la mobilité des personnes par une bonne complémentarité entre les différents modes de transport (marche, vélo, transport en commun, automobile, etc.);
- o proposer des aménagements plus respectueux de l'environnement.

Ces nouvelles façons de concevoir et d'aménager l'espace font particulièrement référence aux notions de *Smart Growth* (croissance intelligente), de *Nouvel urbanisme*, de *Transit-oriented development* (TOD), d'écoquartier et de développement en grappes (*cluster development*)<sup>12</sup>.

11. Définition tirée de la *Loi sur le développement durable* adoptée par le gouvernement du Québec.

12. Pour de plus amples renseignements sur ces pratiques innovantes et durables en matière d'aménagement du territoire, il est possible de consulter le guide de référence préparé par la CMQ et disponible au [www.cmquebec.qc.ca](http://www.cmquebec.qc.ca).

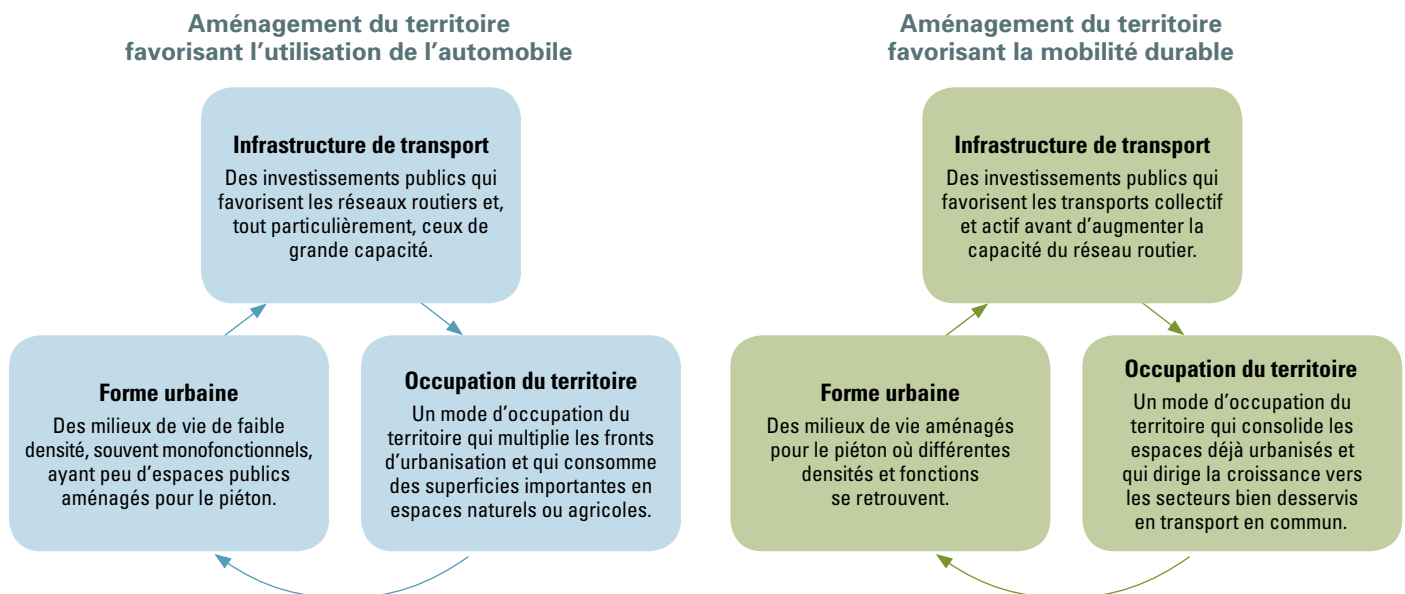
# GRANDS PRINCIPES

## L'intégration de l'aménagement et de la mobilité durable.

Notre mode d'occupation du territoire a toujours été marqué par l'utilisation de certains modes de transport, par leur évolution et par les choix que nous faisons de favoriser l'un ou l'autre des modes existants. L'inverse est également vrai, puisque l'utilisation de certains modes de transport influence notre façon d'occuper le territoire.

Au cours des dernières années, la prépondérance accordée à l'automobile a influencé notre mode de vie et le type de développement urbain privilégié. Cela a notamment produit une déconcentration des activités et des lieux résidentiels sur le territoire, une augmentation des déplacements quotidiens, une consommation importante d'espaces et certains impacts environnementaux comme la production de gaz à effet de serre.

Aujourd'hui, le concept de développement durable tend à favoriser un type de mobilité qualifié également de durable et à revoir notre façon d'intégrer l'aménagement et le transport.



## La recherche d'un cadre bâti de qualité.

Le développement durable et la mobilité durable modifient notre façon d'occuper et d'aménager le territoire. « Pour être durables », les milieux de vie qui seront créés en appliquant ces concepts devront également répondre à la variété des goûts et des demandes formulées par la population. Ces milieux de vie devront, par conséquent, proposer une variété de formes et d'ambiances architecturales et urbaines répondant aux caractéristiques de leur population, mais également aux caractéristiques de l'environnement naturel et bâti dans lequel ils s'insèrent. L'objectif poursuivi demeure néanmoins la création d'un cadre bâti de qualité.

C'est ici que la notion de design urbain prend tout son sens. Il n'y a pas de définition universelle de cette notion. Celle-ci change en fonction du projet considéré, de son échelle d'intervention et du contexte dans lequel il s'inscrit. Toutefois, la plupart des définitions s'accordent pour dire que le design urbain est un processus par lequel différentes interventions sont réalisées afin de mettre en forme l'espace urbain de façon à répondre aux préoccupations croissantes de la population pour des milieux de vie de qualité. Une meilleure conception des espaces publics (parc, rue, place, etc.) est notamment recherchée, ceux-ci étant considérés comme structurants pour l'organisation spatiale de l'espace urbanisé. Il en est également ainsi pour la recherche d'une plus grande interaction entre un bâtiment et son environnement bâti ou naturel. Cette notion de design urbain constitue un facteur non négligeable de l'attractivité d'un milieu de vie, d'une ville ou d'une région métropolitaine.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## LES PRINCIPAUX CONSTATS PRIS EN COMPTE POUR ASSURER UN MEILLEUR ARRIMAGE ENTRE L'AMÉNAGEMENT ET LE TRANSPORT

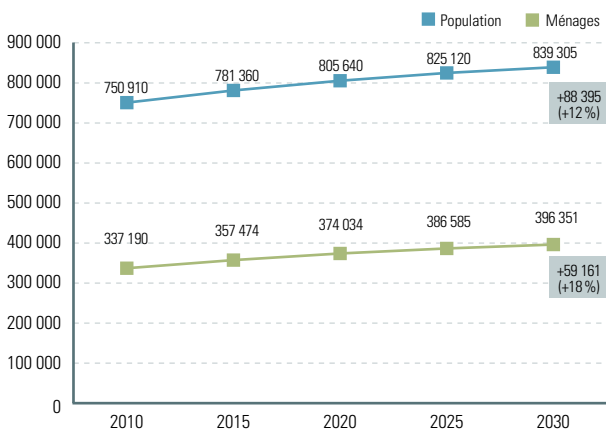
Cette partie dresse un portrait des principales données statistiques utilisées dans le PMAD afin de favoriser un meilleur arrimage entre la planification de l'aménagement et du transport à l'échelle métropolitaine. En faisant également référence à certaines tendances récentes en matière d'aménagement ainsi qu'à des caractéristiques physiques et urbanistiques du territoire de la Communauté, cette partie contribue à expliquer plusieurs choix ayant influencé l'élaboration des 13 stratégies énoncées au plan. Puisqu'elle ne fait pas partie du contenu exigé en vertu de la loi, elle pourra être mise à jour de façon continue en fonction de l'information disponible. À ce titre, mentionnons la sortie prochaine des résultats du recensement de 2011 et de la récente enquête Origine-Destination réalisée dans la grande région de Québec.

### Une croissance démographique qui se maintient encore quelques années avant de connaître un ralentissement.

De 1986 à 2006, la population de la Communauté a cru de 0,8 % annuellement et son nombre de ménages de 1,8 %. Selon les plus récentes prévisions démographiques compilées par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), un taux relativement similaire de croissance annuelle de la population devrait se maintenir jusqu'en 2020 (0,7 %) pour ensuite connaître un ralentissement entre 2020 et 2030 (0,4 %). Pour ce qui est de la croissance annuelle des ménages, celle-ci sera de 1 % entre 2010 et 2020. Elle diminuera par la suite à 0,6 % entre 2020 et 2030.

En nombre absolu, la croissance démographique totale représente une augmentation d'environ 88 000 personnes et 59 000 nouveaux ménages d'ici 20 ans. Ainsi, la population de la Communauté devrait atteindre 839 305 habitants à l'aube de 2031 selon le scénario de référence compilé par l'ISQ.

### Prévision de croissance de la population et des ménages sur le territoire de la Communauté de 2010 à 2030



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives de population des municipalités 2010-2030*, scénario de référence, compilation spéciale pour la CMQ, 25 mai 2011, traitement CMQ.

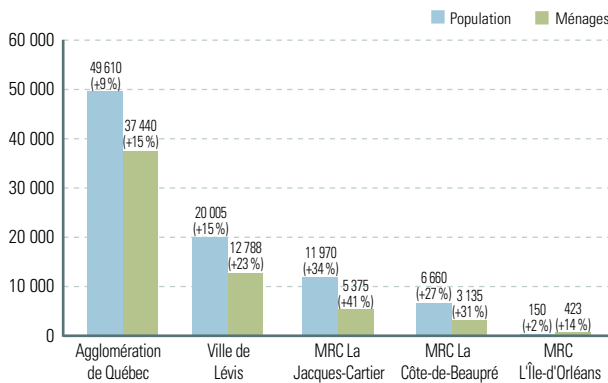


# PRINCIPAUX CONSTATS

## Une croissance qui se répartit différemment en fonction des cinq composantes géographiques métropolitaines.

D'ici 2030, c'est l'agglomération de Québec qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux ménages (37 440). Elle sera suivie par la ville de Lévis (12 788), puis par les MRC de La Jacques-Cartier (5 375), de La Côte-de-Beaupré (3 135) et de L'Île-d'Orléans (423). En pourcentage, les plus forts taux de croissance démographique devraient être enregistrés sur les territoires des MRC de La Jacques-Cartier (+ 41 %) et de La Côte-de-Beaupré (+ 31 %).

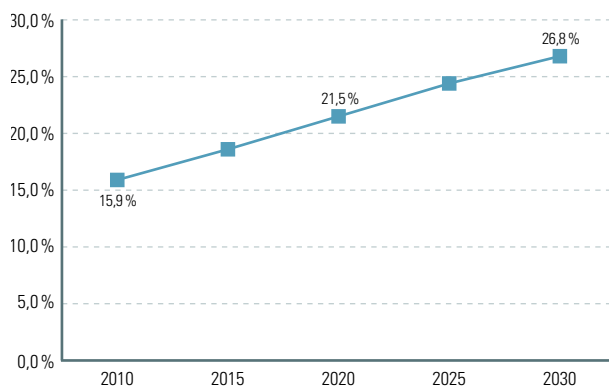
## Croissance prévue de la population et des ménages sur le territoire de la Communauté de 2010 à 2030



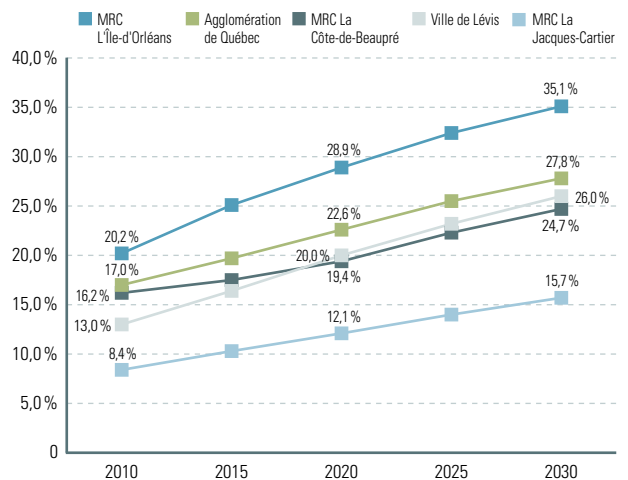
## Une population qui comptera une part importante de personnes âgées.

À l'image de la population du Canada, le territoire de la Communauté devrait connaître un vieillissement significatif de sa population au cours des prochaines années. Ainsi, en 2030, la part relative des personnes âgées de plus de 65 ans sera de 27 %, comparativement à 16 % en 2010. Le territoire de la Communauté comptant la plus forte proportion de personnes âgées de plus de 65 ans en 2030 sera celui de la MRC de L'Île-d'Orléans avec 35,1 %.

## Proportion des 65 ans et plus dans la population de la Communauté de 2010 à 2030



## Proportion des 65 ans et plus dans la population du territoire de la Communauté de 2010 à 2030



Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives de population des municipalités 2010-2030*, scénario de référence, compilation spéciale pour la CMQ, 25 mai 2011, traitement CMQ.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Un marché de l'habitation en pleine mutation.

Récemment, le marché de l'habitation sur le territoire de la Communauté a connu une croissance importante. La moyenne annuelle des 5 dernières années (2006-2010) s'élève à près de 5 600 nouveaux logements tandis que, sur une période de 10 ans (2001-2010), elle est d'environ 5 200 nouveaux logements par année et d'environ 4 100 nouveaux logements sur une période de 15 ans (1996-2010).

Au cours des prochaines années, plusieurs tendances démographiques viendront modifier le marché de l'habitation<sup>13</sup>. Au nombre de celles-ci, on compte le vieillissement de la population, la baisse du nombre de jeunes ménages ainsi que l'éclatement des familles (diminution du nombre de personnes par ménage). Ces transformations ont notamment pour conséquence de favoriser l'augmentation de produits résidentiels plus denses tels jumelés, condominiums, maisons de ville. L'augmentation des coûts de construction et des prix des terrains engendre également un intérêt accru pour les condominiums ou les jumelés en lieu et place de la maison unifamiliale traditionnelle. Les premiers acheteurs s'orientent de plus en plus vers ce type de produit résidentiel plus abordable.

Une étude réalisée en 2010 par le Groupe Conseil Jules Hurlubise<sup>14</sup>, à la demande de la Communauté, confirme que cette tendance est déjà en cours. En effet, on constate une diversification progressive des produits résidentiels sur le territoire : les immeubles de type appartement ou condominium sont de plus en plus présents dans l'aire urbaine centrale (soit l'agglomération de Québec et la ville de Lévis), tandis que les unités jumelées et en rangée occupent une plus grande part de marché dans les MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré. Ainsi, pour l'ensemble de la Communauté, la part de marché des condominiums, des logements locatifs et des résidences pour personnes âgées (appartements) a fortement augmenté, passant de 40 % de l'ensemble des mises en chantier en 2000 à 56 % en 2010.

Cette diversification progressive des produits résidentiels devrait faire augmenter les densités moyennes observées dans les différentes municipalités de la Communauté. Cette augmentation des densités devrait s'observer plus substantiellement dans l'aire urbaine centrale qu'en milieu périurbain. En effet, l'absence de réseaux sanitaire ou d'aqueduc dans plusieurs municipalités périurbaines ne permet pas d'accroître les densités au-delà de certaines valeurs en vertu des normes actuelles. À titre d'exemple, mentionnons les municipalités de la MRC de L'Île-d'Orléans, la municipalité de Saint-Gabriel-de-Valcartier et une partie de la municipalité de Château-Richer. De plus, le milieu périurbain du territoire de la Communauté est marqué par des secteurs de forte pente qui limitent son développement.

Par ailleurs, bien que la demande en nouveaux espaces résidentiels devrait diminuer au cours des prochaines années, étant donné le ralentissement prévu de la croissance du nombre de ménages, cette diminution pourrait être moins prononcée que prévu en raison de la bonne santé économique du territoire de la Communauté. En effet, la demande en habitation est également dictée par la santé économique de la région. Or, le territoire de la Communauté connaît une bonne croissance économique et un solde migratoire positif depuis les dernières années. Elle attire donc de nombreux travailleurs ayant des besoins en logements. Cette situation économique enviable, jumelée à la fragmentation des ménages, fait entre autres dire au Groupe Conseil Jules Hurlubise que le nombre de mises en chantier au cours des prochaines années devrait surpasser les prévisions démographiques de l'Institut de la statistique du Québec. À plus long terme toutefois, soit à partir de 2020, les nombreuses résidences unifamiliales existantes rendues disponibles par la génération du baby-boom feront diminuer les mises en chantier de ce type d'habitation.

13. Société canadienne d'hypothèques et de logement, *L'Observateur du logement au Canada 2010, Analyse documentaire des tendances socioéconomiques influant sur les marchés de l'habitation et de la consommation, Habitation et tendances démographiques : coup d'œil sur la région de recensement de Québec. Société d'habitation du Québec, Le vieillissement de la population et le logement : exploration en banlieue*, Bulletin d'information, printemps 2011.

14. Groupe Conseil Jules Hurlubise, *Perspectives probables de la construction résidentielle-Communauté métropolitaine de Québec*, avril 2010.

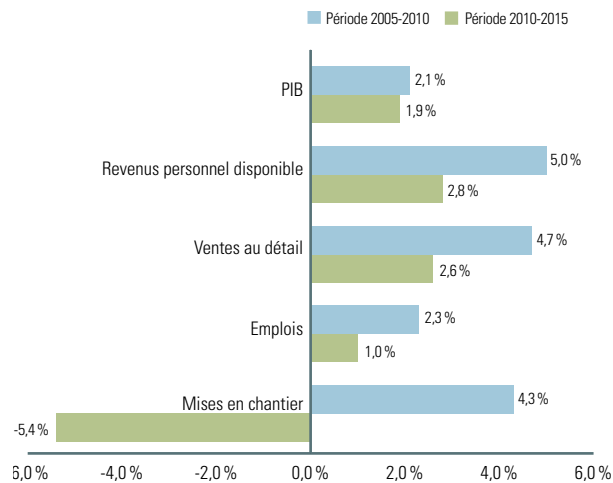
# PRINCIPAUX CONSTATS

## Une croissance économique qui devrait demeurer supérieure à celle observée pour l'ensemble du Québec.

Depuis quelques années, l'économie du territoire de la Communauté connaît une croissance économique positive. De 2005 à 2010, la croissance annuelle moyenne de son produit intérieur brut (PIB) a été de 2,1 %, alors que cette croissance n'a été que de 1,3 % dans l'ensemble du Québec. De ce fait, la création d'emplois progresse plus rapidement sur notre territoire. En effet, on dénombre 9 000 emplois de plus en moyenne par année de 2005 à 2010, ce qui correspond à une croissance annuelle moyenne de 2,3 % des emplois contre 1,2 % pour l'ensemble du Québec. Le taux de chômage est, par conséquent, très peu élevé, soit 4,8 %, comparativement à 7,7 % pour l'ensemble du Québec en 2010.

Au cours des prochaines années, cette croissance économique devrait ralentir. Par contre, les prévisions économiques 2010-2015 établies pour la région métropolitaine de Québec demeurent positives et font état d'une progression plus importante que celles prévues dans l'ensemble du Québec. Les taux d'accroissement annuels du PIB, des revenus personnels disponibles, des ventes au détail et des emplois seront positifs bien qu'au dessous de ceux obtenus de 2005 à 2010. Quant aux mises en chantier, elles devraient diminuer, et ce, en lien avec les changements démographiques.

### Taux d'accroissement annuel des principaux indicateurs économiques



Source : Conference Board du Canada, note de conjoncture métropolitaine.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Des lieux d'emploi répondant à des préoccupations de plus en plus variées.

Il n'y a pas que le marché de l'habitation qui se modifie, puisque les lieux d'emploi sont également appelés à évoluer. À titre d'exemple, les zones industrielles conçues à l'origine pour offrir de grandes superficies à moindre coût doivent désormais répondre aux besoins de plus en plus diversifiés des entreprises s'y installant et œuvrant dans des créneaux de plus en plus spécialisés. Si certaines d'entre elles visent, avant tout, à offrir un environnement de qualité à leurs employés, d'autres recherchent également une image de marque ou une signature distinctive leur permettant de se positionner. Par ailleurs, afin de tenir compte du développement durable, de plus en plus de parcs et de zones industrielles cherchent à minimiser leurs impacts sur le milieu naturel. Pour ce faire, certains lieux d'emploi se dotent de plans de conservation des milieux naturels tandis que d'autres ont adopté des normes d'aménagement spécifiques. La main-d'œuvre travaillant dans ses parcs réclame également des lieux d'emploi sécuritaires offrant des services variés et facilitant leur mobilité. Il en est également ainsi pour certains commerces qui accordent une importance croissante à la qualité du cadre bâti et paysager.

## Un besoin en nouveaux espaces pour accueillir la croissance des lieux d'emploi.

### Des besoins en espaces industriels à court terme.

La Communauté possède de nombreux espaces à des fins industrielles. Ceux-ci sont principalement concentrés sur le territoire de l'agglomération de Québec et de la ville de Lévis. Au sein des composantes, certains espaces ont également leur importance comme ceux situés à Beaupré, à Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, à Sainte-Brigitte-de-Laval, à Shannon et à Saint-Gabriel-de-Valcartier.

Dans la cinquantaine de zones industrielles et de parcs d'affaires existants sur le territoire, une superficie de 637 hectares est actuellement disponible au développement, soit 487 hectares sur le territoire des villes de Québec et de Lévis et 150 hectares sur le territoire des autres composantes. Toutefois, au cours des prochaines années, la croissance économique attendue devrait se traduire par une demande en nouveaux espaces industriels. Eu égard aux besoins projetés calculés en multipliant la consommation d'espaces annuelle moyenne sur 21 ans, il manquerait près 920 hectares de terrains industriels uniquement pour combler les besoins des villes de Québec et de Lévis. Quant aux besoins en espaces industriels pour le territoire des autres composantes, ils sont difficilement estimables étant donné le manque de données statistiques.

### Adéquation entre la demande en espaces industriels et la superficie disponible (hectares) de 2010 à 2031 pour les villes de Québec et Lévis

	Demande	Offre	Adéquation
	Besoins projetés	Superficie disponible	Superficie manquante
Ville de Québec	882*	176	706
Ville de Lévis	525**	311***	214
TOTAL	1 407	487	920

\* Besoins projetés calculés en multipliant sur 21 ans une moyenne annuelle de 42 hectares consommés.

\*\* Besoins projetés calculés en multipliant sur 21 ans une moyenne annuelle de 25 hectares consommés.

\*\*\* Excluant les terrains du terminal méthanier (Rabaska).

## PRINCIPAUX CONSTATS

Ces besoins en terrains industriels pourraient toutefois être réévalués à la baisse si une densification des parcs industriels existants se réalisait. En effet, plusieurs exemples démontrent qu'il est possible de diminuer la quantité d'espaces nécessaires en favorisant une plus grande mixité des usages, des bâtiments de plus de deux étages et de meilleurs aménagements.

La mutation de la structure industrielle du territoire de la Communauté pourrait favoriser ce type de densification. Celle-ci est de plus en plus orientée vers des entreprises de l'économie du savoir à productivité élevée faisant appel à des technologies de pointe (la part des emplois dans les secteurs technologiques et d'excellence<sup>15</sup> est passée de 22 % au milieu des années 1990 à 25 % en 2010). Les centres, les chaires et les consortiums de recherche sont également nombreux sur le territoire<sup>16</sup>. En plus des facteurs de localisation traditionnels (accessibilité routière, disponibilité de terrains et proximité de la main-d'œuvre), ces entreprises et centres de recherche de haut savoir recherchent une grande qualité de l'environnement urbain et de l'aménagement des parcs les accueillant de même que la proximité d'entreprises et d'institutions œuvrant dans un domaine connexe. Le développement ou le redéveloppement des espaces économiques devront tenir compte de ces tendances et besoins.

### Des besoins en espaces à bureaux.

Le marché des immeubles de bureaux du territoire de la Communauté compte actuellement 1,6 million de mètres carrés de superficie locative<sup>17</sup>. Malgré l'ajout de plusieurs immeubles de bureaux au cours des dernières années, le taux d'inoccupation demeure le plus bas des huit plus grands marchés d'immeubles de bureaux au Canada (4,7 % en 2010) et les espaces disponibles ne seront pas suffisants pour combler la demande prévue d'ici 2031 (l'absorption annuelle moyenne pour 2012-2014 est estimée à 26 942 mètres carrés par le Groupe Altus). Au même titre que les espaces industriels, les superficies à bureaux recherchées sont de qualité supérieure, puisque la majeure partie des nouveaux espaces ajoutés sur le marché locatif au cours des dernières années sont de catégorie A<sup>18</sup> et cette tendance devrait se poursuivre.

### Des besoins en espaces commerciaux différents.

Pour ce qui est des espaces commerciaux, l'analyse démontre une demande accrue pour les mégacentres ainsi que pour les établissements commerciaux de nouveaux types tels les *Lifestyle centers* et les centres thématiques de divertissement. Toutefois, le vieillissement attendu de la population au cours des prochaines années pourrait modifier cette demande et de nouvelles études seront nécessaires pour bien évaluer ses effets. Par ailleurs, la densification et la reconversion des espaces commerciaux existants pourraient devenir un enjeu en fonction de l'évolution du marché afin, dans certains cas, de maintenir leur compétitivité et, dans d'autres cas, de leur trouver de nouvelles vocations.

15. Il s'agit des secteurs d'excellence identifiés par Québec International : sciences de la vie, santé et nutrition, technologies appliquées, matériaux transformés, tourisme et hébergement, finances et assurances.

16. Environ 170 centres, chaires et consortiums de recherche regroupant près de 6 000 chercheurs (Québec International, 2010).

17. Groupe Altus, *Étude sur le marché des immeubles de bureaux, Québec métropolitain*, Bilan annuel 2010 et perspectives 2011.

18. Immeubles luxueux, situés dans les secteurs les plus recherchés, avec des loyers au-dessus de la moyenne. Ces immeubles sont généralement des constructions récentes et de qualité supérieure, avec des systèmes mécaniques importants.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## **Les activités agroalimentaires, une ressource économique, sociale et culturelle importante.**

L'impact de l'ensemble de l'industrie bioalimentaire<sup>19</sup> est considérable sur le territoire, puisqu'elle représente près de 50 000 emplois, soit environ 13 % des emplois du territoire. La région compte une vingtaine de centres de recherche et de transfert en lien avec ce domaine et se démarque dans le créneau des aliments santé associés aux aliments fonctionnels ainsi qu'aux produits nutraceutiques<sup>20</sup>. Le créneau des aliments santé bénéficie des tendances découlant du vieillissement de la population et de l'intérêt pour un mode de vie sain.

Le territoire de la Communauté se distingue par une agriculture périurbaine influencée par la présence d'une agglomération urbaine d'importance qui agit sur les types de production, les types de producteurs et l'utilisation du sol qui en est faite. Ainsi, le territoire agricole de la Communauté est fortement maraîcher (27 % des exploitations agricoles œuvrent dans ce domaine, alors que cette proportion est de 8 % dans l'ensemble du Québec). Le reste repose sur les productions animales. Aux trois premiers rangs arrivent les productions avicole, laitière et bovine. La production avicole est notamment concentrée dans la MRC de La Jacques-Cartier.

L'agriculture périurbaine du territoire de la Communauté se caractérise également par une forte pression sur le territoire agricole, une proportion importante de producteurs à temps partiel, une problématique de relève agricole et une quantité non négligeable de terres en location.

## **Une répartition spatiale des lieux d'habitation et des lieux d'emploi qui influence nos déplacements.**

Au cours des dernières années, la configuration du territoire de la Communauté, la répartition des différentes fonctions à l'intérieur de celui-ci (travail, commerce, étude, loisirs, etc.) ainsi que la déconcentration spatiale des lieux d'habitation eu égard aux lieux d'emploi ont eu tendance à favoriser un accroissement du nombre des déplacements et une utilisation de la voiture individuelle malgré la mise en place de certaines mesures soutenant l'utilisation du transport en commun.

Sur le territoire de la Communauté, on observait, en 2006, près de deux millions de déplacements quotidiens dont la majorité (74 %) a lieu sur le territoire de l'agglomération de Québec<sup>21</sup>. Ces déplacements se répartissent entre sept principaux corridors de déplacements.

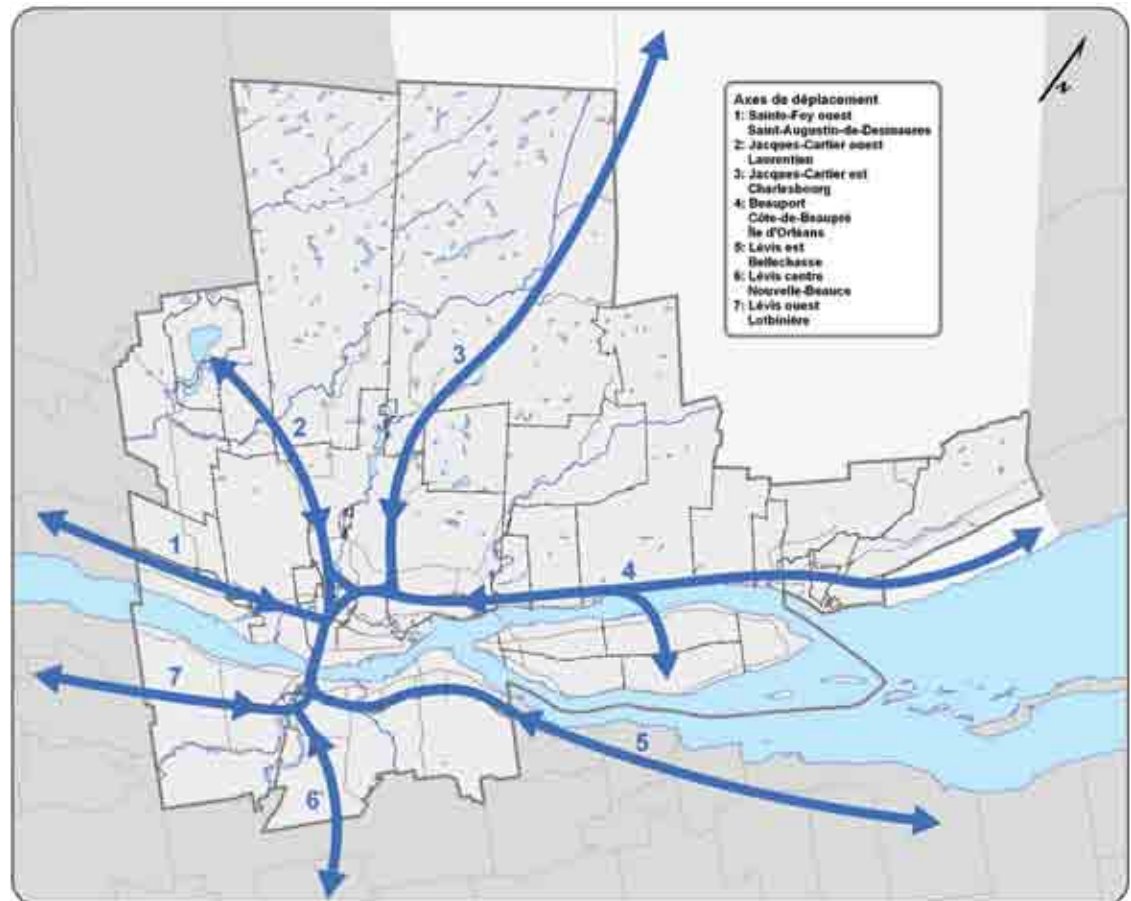
19. Selon le MAPAQ, l'industrie bioalimentaire regroupe toutes les activités de la terre à la table : des entreprises agricoles à la transformation des aliments, au commerce de ces produits, en passant par la restauration.

20. Aliments ou composants alimentaires qui, au-delà de leurs fonctions nutritionnelles de base, contiennent des composés chimiques bioactifs naturels procurant des bienfaits démontrés pour la santé ou réduisant le risque de maladie (Agriculture et Agroalimentaire Canada). Les produits associés aux aliments santé sont les suppléments alimentaires, les boissons vitaminées, les tisanes ou tout simplement l'ajout d'additifs santé aux aliments traditionnels (ajout d'Omega-3 aux jus, biscuits, etc.).

21. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination 2006*, p. 41, 43, 44, 45, 46 et 52. Données compilées par la CMQ.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Les sept corridors de déplacements du territoire de la Communauté



Source : Communauté métropolitaine de Québec d'après les données de l'enquête Origine-Destination 2006.

Selon l'enquête Origine-Destination 2006, près de 85 % des déplacements quotidiens sur le territoire de la Communauté s'effectuent à l'intérieur d'une même composante. Cependant, il existe des différences selon le lieu de résidence, car les MRC génèrent plus de déplacements vers une autre composante, alors que les résidents de l'agglomération de Québec ou de la ville de Lévis se déplacent davantage à l'intérieur de leur propre territoire.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Nombre de déplacements quotidiens internes et externes par composante

Composante	Nombre de déplacements générés par les résidents	Déplacements à l'intérieur de la composante	Déplacements à destination d'une autre composante
Agglomération de Québec	1 439 516	1 358 908 94,4 %	80 608 5,6 %
Ville de Lévis	353 927	240 450 67,9 %	113 477 32,1 %
MRC La Jacques-Cartier	71 843	25 087 34,9 %	46 756 65,1 %
MRC La Côte-de-Beaupré	55 178	25 879 46,9 %	29 299 53,1 %
MRC L'Île-d'Orléans	14 448	4 283 26,6 %	10 165 73,4 %
<b>Total CMQ</b>	<b>1 934 912</b>	<b>1 654 607</b> 85,5 %	<b>280 305</b> 14,5 %

Source : Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination 2006*, p. 41, 43, 44, 45, 46 et 52. Données compilées par la CMQ.

Parmi les 280 305 déplacements inter territoires quotidiens, ce sont ceux s'effectuant entre les deux rives du fleuve qui représentent le volume le plus important, soit 118 783 déplacements. Puisqu'il existe uniquement trois trajets possibles (le pont de Québec, le pont Pierre-Laporte et la traverse Québec-Lévis), cela amène une problématique particulière qui se traduit notamment par des épisodes de congestion de plus en plus fréquents. Les déplacements quotidiens entre les trois MRC de la Communauté et l'agglomération de Québec s'élèvent, quant à eux, à 105 799 déplacements. Ceux-ci se répartissent sur un plus grand nombre de voies de circulation. Pour ce qui est des déplacements entre les trois MRC et la ville de Lévis, ils demeurent peu importants (1 921 déplacements entre le secteur est de Lévis et le corridor de La Jacques-Cartier, par exemple). Enfin, les 53 802 déplacements quotidiens restants se dirigent vers l'extérieur du territoire de la Communauté.

En ce qui concerne les destinations, le principal secteur de destination est celui du boulevard Laurier, dans l'arrondissement Sainte-Foy-Sillery-Cap-Rouge de la ville de Québec. La forte concentration d'activités générées par les centres commerciaux, les immeubles de bureaux et les institutions d'enseignement en fait le secteur le plus fréquenté de la région de Québec, en y attirant 36 600 déplacements quotidiennement. La colline Parlementaire est la seconde destination la plus fréquentée quotidiennement en attirant environ 32 000 déplacements en moyenne chaque jour. Ceci est grandement attribuable à la présence du Parlement de Québec et des nombreux immeubles de bureaux occupés par des employés de l'État ainsi que par la présence de nombreux commerces et restaurants. Sur le territoire de la ville de Lévis, le principal secteur de destination est celui de la route du Président-Kennedy dans l'arrondissement Desjardins avec environ 18 500 déplacements par jour, en raison de la présence du pôle Desjardins et des nombreux immeubles de bureaux situés à proximité, ce qui le place au sixième rang des principales destinations de la Communauté<sup>22</sup>.

22. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Faits saillants de l'enquête Origine-Destination 2006*, p.18. Données compilées par la CMQ.



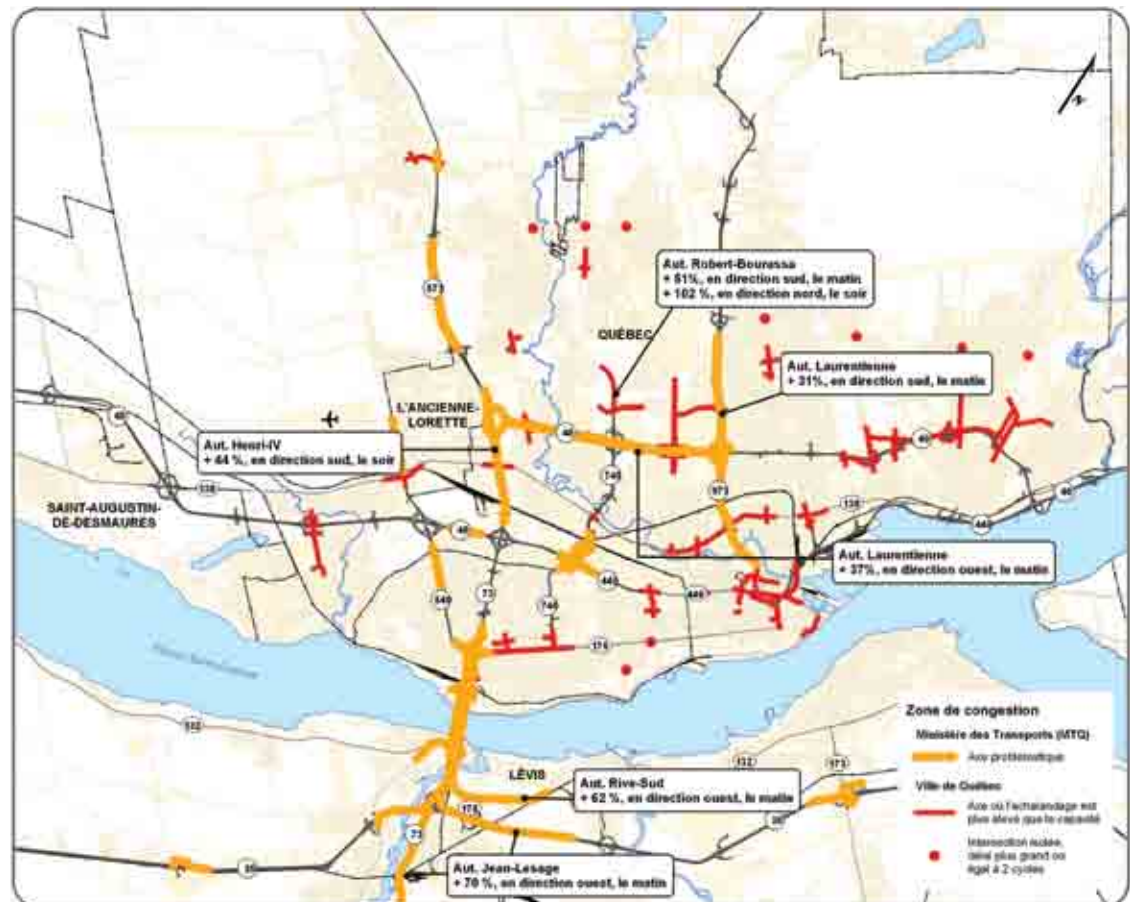
# PRINCIPAUX CONSTATS

## Une augmentation du nombre de déplacements qui se traduit par des épisodes de congestion de plus en plus fréquents.

Entre 1991 et 2006, le nombre de déplacements quotidiens dans la Communauté s'est accru de 37 %, alors que la population n'a augmenté que de 10 %.

Cette augmentation du nombre de déplacements, combinée à un usage important de la voiture individuelle, entraîne une croissance des problèmes de congestion le long de certains axes de circulation, notamment lorsque ceux-ci sont utilisés à la fois pour les déplacements locaux, régionaux et nationaux. À titre d'exemple, le temps de parcours sur certains d'entre eux s'est accru de 35 % à 102 % durant les périodes de pointe du matin et du soir entre 2003 et 2007. Cette augmentation de la congestion soulève quelques enjeux en matière de compétitivité. En effet, selon une étude du C.D. Howe Institute<sup>23</sup>, le coût de la congestion sur le territoire de la Communauté s'élèverait à plus de 50 millions de dollars.

## Zones de congestion aux heures de pointe de 2003 à 2007



Source : Ministère des Transports du Québec, 2008.

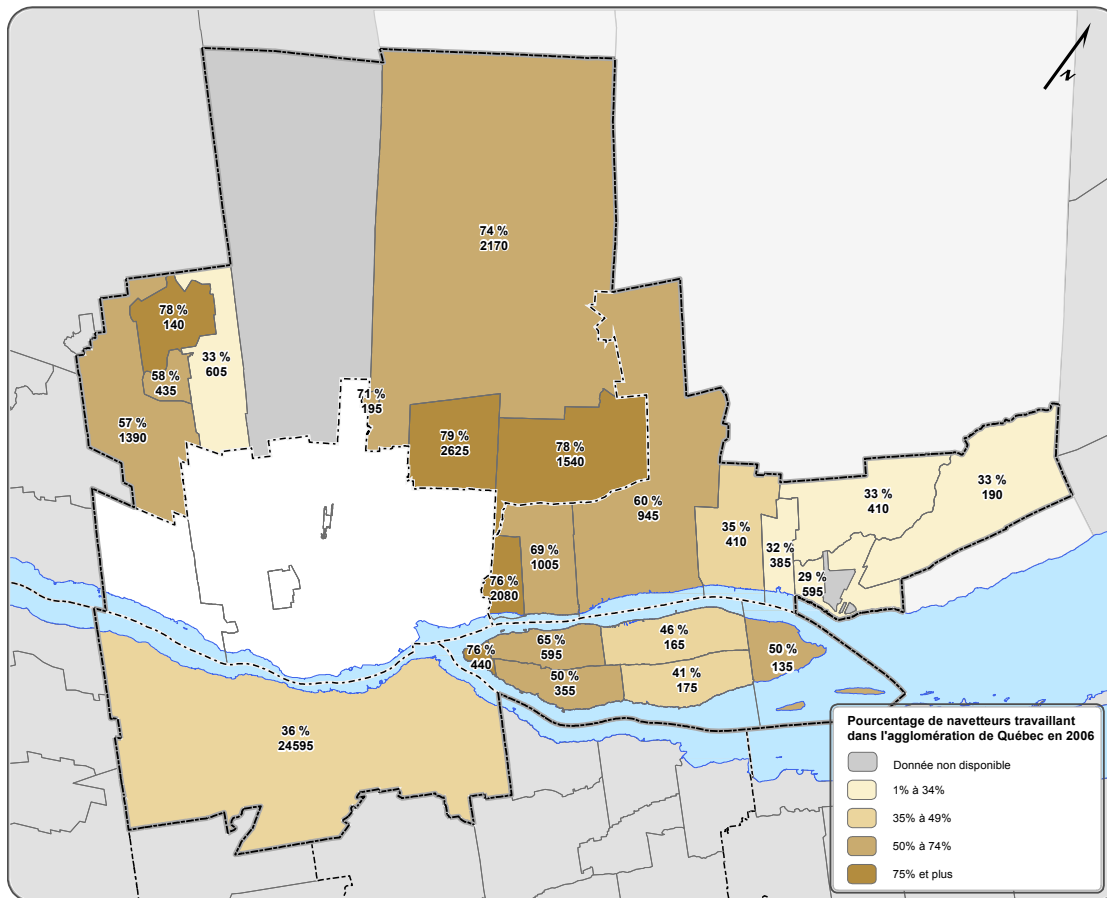
23. C.D. Howe Institute, *Congestion Relief: Assessing the case for Road Tools in Canada*, mai 2007.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Des déplacements domicile-travail (navettage) qui se dirigent très majoritairement vers le territoire de l'agglomération de Québec.

En ce qui a trait aux déplacements reliés à l'emploi, 13 municipalités sur 25 enregistrent un taux de navettage vers l'agglomération de Québec supérieur à 50 % de leur population active<sup>24</sup>.

## Nombre et pourcentage de navetteurs des municipalités de la Communauté vers l'agglomération de Québec en 2006



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2006, données compilées par la CMQ.

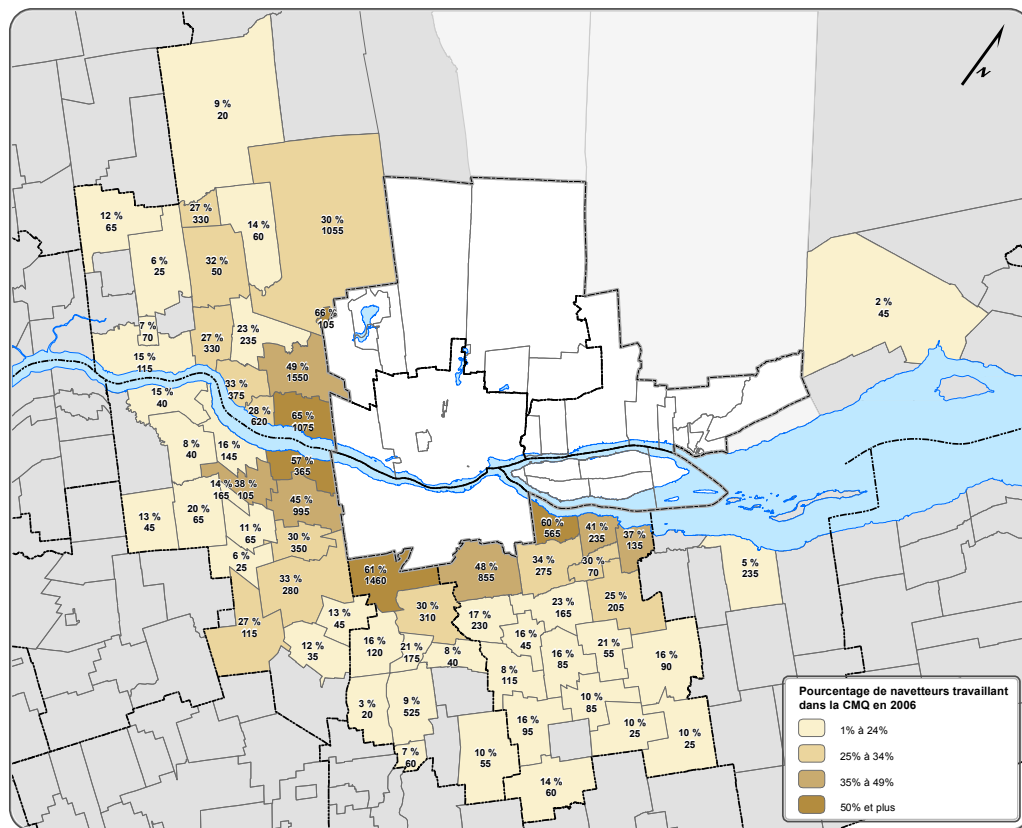
24. La Communauté compte 28 municipalités dont trois sont situées dans l'agglomération de Québec.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Une influence qui s'étend au-delà des limites de la Communauté.

Les lieux d'emploi situés sur le territoire de la Communauté connaissent une attractivité qui s'étend bien au-delà de leur limite. En effet, plusieurs municipalités contiguës au territoire de la Communauté ont une part importante de leur population active qui travaille sur le territoire métropolitain. Parmi celles-ci, les municipalités de Lac-Sergent (66 %) et de Neuville (65 %) dans la MRC de Portneuf ainsi que celles de Saint-Lambert-de-Lauzon dans la MRC de La Nouvelle-Beauce (61 %), de Beaumont dans la MRC de Bellechasse (60 %) et de Saint-Antoine-de-Tilly dans la MRC de Lotbinière (57 %) sont celles qui possédaient les plus fortes proportions de navetteurs vers la Communauté en 2006. Onze autres municipalités situées à proximité de la Communauté avaient également plus de 30 % de leurs travailleurs qui transitaient soir et matin vers le territoire métropolitain. Les résultats attendus du recensement de la population 2011 devraient démontrer une augmentation de ces pourcentages, étant donné la déconcentration de plus en plus accentuée des lieux d'habitation au-delà des limites de la Communauté.

## Nombre et pourcentage de navetteurs des municipalités limitrophes de la Communauté vers son territoire en 2006



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2006, données compilées par la CMQ.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Des déplacements qui reposent trop souvent sur l'automobile.

Bien que l'utilisation des modes de transport en commun soit en croissance sur le territoire de la Communauté, ceux-ci demeurent peu utilisés comparativement aux autres grandes régions métropolitaines du Canada. Avec une part modale de 10,2 % d'utilisation du transport en commun, la région métropolitaine se classe loin derrière celle de Montréal, avec 21,4 %, et celle d'Ottawa–Gatineau, avec 19,4 %<sup>25</sup>.

L'automobile reste, par conséquent, le mode de déplacement privilégié, puisque 76 % des déplacements quotidiens se font en automobile sur le territoire de la Communauté<sup>26</sup>. Ce pourcentage augmente à 80 % pour les déplacements ayant pour motif le travail. Selon l'Association des transports du Canada, ce taux est nettement supérieur à celui de la plupart des régions métropolitaines canadiennes de plus de 600 000 habitants.

Cependant, entre 2001 et 2008, l'usage du transport en commun a augmenté en moyenne de plus de 10 points de pourcentage (entre 8 % et 20 % selon les réseaux) sur l'ensemble du territoire. Cette tendance s'accélère d'année en année et s'explique par le déploiement de nouveaux services.

Il est à noter que l'utilisation du transport en commun est différente selon les composantes de la Communauté. Son utilisation quotidienne est de 7,9 % pour l'agglomération de Québec, 3,7 % pour la ville de Lévis, 1,1 % pour la MRC de La Côte-de-Beaupré, 0,8 % pour la MRC de La Jacques-Cartier et de 0,3 % pour la MRC de L'Île-d'Orléans<sup>27</sup>. La faible utilisation du transport en commun dans les MRC s'explique par une offre de service quasiment inexistante en 2006.

Il est aussi à remarquer que l'utilisation de l'automobile augmente en fonction de la distance à parcourir. Plus la distance parcourue est grande, plus la proportion de personnes utilisant l'automobile croît pour se rendre au travail. Par exemple, l'automobile est utilisée à 38,3 % pour un déplacement domicile–travail de moins de 1 kilomètre, alors que l'utilisation de l'automobile augmente à 95,5 % pour un déplacement de plus de 15 kilomètres<sup>28</sup>. Un meilleur arrimage entre les lieux d'habitation et les lieux d'emploi serait, par conséquent, souhaitable si l'on souhaite favoriser les modes de déplacement durables que sont le transport en commun, la marche ou le vélo.

## Une offre en transport en commun et en transport adapté qui devrait s'améliorer substantiellement au cours des prochaines années.

Actuellement, le transport en commun en milieu urbain est assuré d'une part, par le Réseau de transport de la Capitale (RTC), la Société de transport de Lévis (STLévis) et la Société des traversiers du Québec (traverse Québec–Lévis). Le transport collectif en milieu périurbain est assuré par Transport collectif de La Jacques-Cartier (TCJC) sur le territoire de la MRC de La Jacques-Cartier et mandaté par cette dernière, et l'organisme PLUMobile qui est mandaté par le CLD de la Côte-de-Beaupré pour les territoires des MRC de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans.

25. Statistique Canada, *Recensement de la population 2006*.

26. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination 2006*, p. 41, 43, 44, 45, 46 et 52. Données compilées par la CMQ.

27. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec – Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination 2006*. Données compilées par la CMQ.

28. Statistique Canada, *Recensement de la population 2006*.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Données sur les réseaux de transport en commun du territoire de la Communauté en 2010

Réseaux	Achalandage	Véhicules en service	Heures commerciales	Kilomètres de service
Réseau de transport de la Capitale (RTC)	44 331 757	590	973 755	27 035 492
Société de transport de Lévis (STLévis)	3 925 825	101	102 674	2 553 761
MRC L'Île-d'Orléans	2 108	1	2 080	131 600
MRC La Jacques-Cartier	16 613	6	3 277	97 524
MRC La Côte-de-Beaupré	5 758	1	2 600	95 000
<b>Total CMQ</b>	<b>48 282 061</b>	<b>699</b>	<b>1 084 386</b>	<b>29 913 377</b>

Sources : Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, PLUMobile, Transport collectif de La Jacques-Cartier, rapports annuels 2010. Données compilées par la CMQ.

L'offre en transport en commun devrait s'améliorer substantiellement au cours des prochaines années. Mentionnons, à titre d'exemple, les investissements prévus par les Villes de Québec et de Lévis.

Dans son *Plan de mobilité durable*, adopté le 9 novembre 2011, la Ville de Québec estime les coûts de son système de transport en commun intégré à quatre réseaux – y compris les infrastructures et les équipements ainsi que les véhicules – à 670 millions de dollars sur un horizon de 20 ans. À cela s'ajoute le coût du tramway évalué à 1,5 milliard de dollars. Dans la foulée du *Plan de mobilité durable*, le Réseau de transport de la Capitale devrait adopter un nouveau plan stratégique qui viendra notamment préciser les mesures et l'échéancier de leur réalisation. Ce plan devrait comprendre, sur un horizon de 5 ans, les actions suivantes :

### Réseau à haut niveau de service :

- o mise en service du parcours 803 et réaménagement des parcours connexes;
- o mise en service du parcours 804 et réaménagement des parcours connexes.

### Réseau rapide :

- o refonte du service rapide à destination de Sainte-Foy en fonction de la mise en service de la voie réservée sur l'autoroute Robert-Bourassa.

### Implantation de mesures préférentielles :

- o mise en place de voies réservées sur les parcours 803 et 804;
- o mise en service de mesures préférentielles aux intersections.

### Accessibilité universelle :

- o mise en accessibilité des parcours Métrobus.

## PRINCIPAUX CONSTATS

À Lévis, la Société de transport de Lévis a décidé de réorganiser et de moderniser son service de transport collectif en poursuivant les objectifs suivants<sup>29</sup> :

- o améliorer de façon générale l'offre de service;
- o améliorer la desserte est-ouest du territoire de Lévis et la desserte de quartier;
- o bonifier l'offre de service dans les pôles de développement retenus par la Ville de Lévis et auprès des grands générateurs de déplacements sur le territoire;
- o bonifier l'offre de service dans l'axe de la traverse Lévis–Québec;
- o favoriser le transport multimodal (marche, vélo, automobile, traverse, autobus);

Le nouveau service de transport collectif projeté à Lévis présentera une couverture complète du territoire de Lévis en mode bidirectionnel ainsi qu'une complémentarité entre le réseau de la Société de transport de Lévis et celui du Réseau de transport de la Capitale.

Le territoire métropolitain est également desservi par 5 réseaux de transport adapté correspondant aux territoires respectifs de Québec, de Lévis et des MRC de La Jacques-Cartier, de La Côte-de-Beaupré et de L'Île-d'Orléans. Depuis leur mise en place, les 5 réseaux fonctionnaient de manière autonome sans intégration des services. Conséquemment, une personne utilisant le transport adapté résidant sur le territoire de la Communauté et se rendant en dehors de son territoire de résidence ne pouvait emprunter le réseau voisin, y compris pour un déplacement local une fois rendue à destination. À l'initiative de la Communauté, un projet pilote a été mis en place le 1<sup>er</sup> novembre 2011, en concertation avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et les organismes de transport du territoire métropolitain, pour permettre aux personnes concernées d'avoir accès à l'ensemble des services offerts.

En ce qui a trait au transport en commun interrégional, celui-ci est principalement offert par les compagnies Orléans Express (Montréal et Est-du-Québec) et Intercar (Côte-Nord et Saguenay). Ces dernières transportent annuellement plusieurs milliers de personnes.

### Une mobilité qui exploitera également les modes de déplacement actifs.

Actuellement, sur le territoire de la Communauté, les déplacements non motorisés représentent 12,3 % du total des déplacements quotidiens en 2006<sup>30</sup>. La plus grande part (environ 12 %) est constituée des déplacements à pied. La marche est majoritairement réalisée aux centres-villes de Québec et de Lévis.

Quant aux déplacements à vélo, la Communauté comporte un important réseau cyclable composé de chaussées désignées, de bandes cyclables et de pistes cyclables. Les principaux axes sont la véloroute Marie-Hélène Prémont dans la MRC de La Côte-de-Beaupré (41 km), le corridor des Cheminots dans la MRC de La Jacques-Cartier et l'agglomération de Québec (22 km), le Parcours des Anses dans la ville de Lévis (15 km) et la promenade Samuel-De Champlain dans la ville de Québec (8 km). Toutefois, malgré la présence d'un réseau cyclable important et de bonne qualité, le vélo reste très peu utilisé quotidiennement pour les déplacements utilitaires. En effet, le réseau est principalement structuré pour un usage de loisirs, ce qui limite grandement son utilisation pour les déplacements domicile-travail ou domicile-étude. De plus, le réseau cyclable est constitué de différentes voies cyclables qui ne sont pas toujours reliées entre elles.

Au cours des prochaines années, des investissements sont également prévus pour mieux exploiter ces modes de déplacement actif. À titre d'exemple, le coût total des voies cyclables qui seront implantées dans le cadre de la mise en œuvre du *Plan directeur du réseau cyclable* de la Ville de Québec est estimé à 40 millions de dollars sur une période de 10 ans. De son côté, la Ville de Lévis projette un agrandissement de 53 kilomètres de son réseau cyclable.

29. Ville de Québec, *Plan de mobilité durable, Pour vivre et se déplacer autrement*, novembre 2011, p. 65.

30. Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis, 2008, *La mobilité des personnes dans la région de Québec*, Sommaire des résultats de l'enquête Origine-Destination, 2006, Données compilées par la CMQ, décembre 2008.

## PRINCIPAUX CONSTATS

### **Des investissements routiers qui participeront également à la mobilité durable de la région.**

Bien qu'il faille augmenter l'utilisation des modes de transport en commun et actif, l'automobile demeurera le mode de déplacement le plus important sur le territoire de la Communauté. Dans cette optique, le MTQ a d'ores et déjà prévu des investissements afin d'améliorer la fonctionnalité, la fluidité et la sécurité de son réseau routier. Au cours des 20 prochaines années, il y consacrera plusieurs milliards de dollars. En ce qui a trait à la réfection et l'optimisation du réseau autoroutier, le MTQ prévoit notamment réaliser les projets suivants :

- o l'élargissement de quatre à six voies de l'autoroute Henri-IV, entre les autoroutes Félix-Leclerc et Charest;
- o l'élargissement de quatre à six voies de l'autoroute Charest, entre l'avenue Blaise-Pascal et l'autoroute Henri-IV;
- o la reconfiguration de l'échangeur Félix-Leclerc et Henri-IV;
- o la reconstruction des viaducs de l'autoroute Félix-Leclerc au-dessus de l'autoroute Laurentienne;
- o l'amélioration de l'entrée de la Capitale-Nationale – le réaménagement de l'avenue des Hôtels;
- o le réaménagement des routes 116 et 132, l'ajout de feux, de voies réservées et de pistes cyclables;
- o l'élargissement de la sortie de l'échangeur 314 Est et l'ajout d'une nouvelle voie sur l'autoroute 20.

Les investissements routiers qui seront effectués au cours des prochaines années contribueront également à assurer la fluidité des déplacements liés au transport des marchandises. Cela s'avère particulièrement important, puisque le camionnage constitue, comme partout en Amérique du Nord, le moyen prédominant de transport des marchandises dans la région (soit environ 90 %).

Par ailleurs, mentionnons que le MTQ vient d'amorcer une réflexion afin que chaque région du Québec soit dotée d'un plan territorial de mobilité durable couvrant plusieurs aspects liés au transport des personnes et des marchandises.

### **Des installations d'accès à la région à maintenir et à développer.**

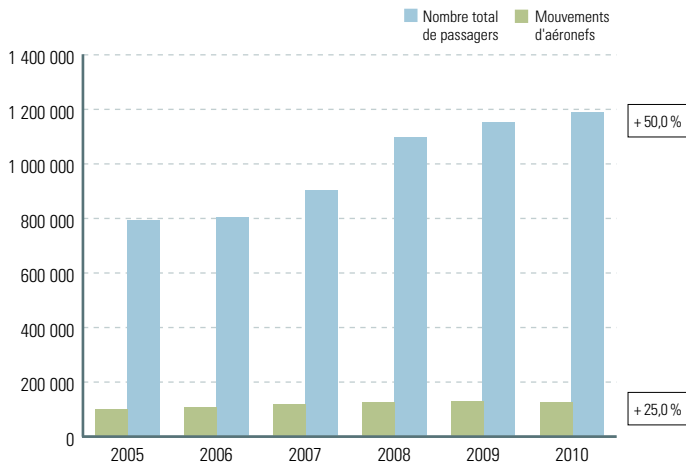
La position excentrée de la région métropolitaine de Québec dans le réseau des villes nord-américaines constitue un défi de taille en matière de développement économique. À ce titre, les transports aéroportuaire, portuaire et ferroviaire apparaissent particulièrement importants.

### **Le transport aérien, un mode en plein développement.**

Des investissements de plus de 60 millions de dollars ont été réalisés au cours des dernières années pour réaménager l'aérogare et accueillir un grand nombre de voyageurs. Une augmentation des destinations et de la fréquence des vols a également été observée. En 2010, l'aéroport de Québec a accueilli plus d'un million de voyageurs, soit une augmentation de 50 % en 5 ans. Toutefois, l'absence de facilités de dédouanage vers les États-Unis limite actuellement son expansion. Quant au transport des marchandises (fret aérien), il constitue une activité tout à fait marginale.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Évolution des mouvements d'appareils et du nombre de passagers à l'aéroport international Jean-Lesage de Québec de 2005 à 2010



Sources : Statistique Canada, Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs : tours et stations d'information de vol NAV CANADA : rapports annuels, publication 51-209-X et Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, publication 51-203-X. Aéroport international Jean-Lesage de Québec, Trafic passager E/D par secteur, par mois.

### Le transport maritime, une porte d'entrée stratégique.

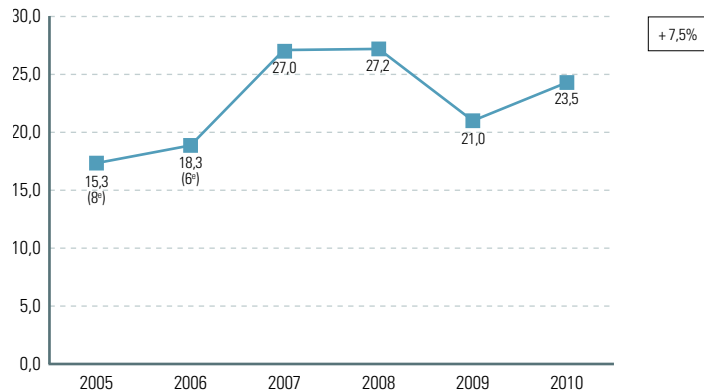
Le port de Québec fait partie du système maritime Saint-Laurent–Grands Lacs qui permet d'accéder aux ports du Québec, de l'Ontario et du nord-est américain en empruntant la voie maritime. Avec une profondeur de 15 mètres à marée basse, le port de Québec est le bassin d'eau profonde le plus en amont du fleuve Saint-Laurent, ce qui représente un atout indéniable. Ses installations occupent près de 7 kilomètres de rives et sont desservies par deux entreprises ferroviaires nationales. En 2008, le port de Québec a connu une année record avec environ 27,2 millions de tonnes de marchandises manutentionnées avant de connaître une baisse en 2009 et une remontée en 2010. Il est à noter que l'activité du port dépend largement des produits céréaliers et pétroliers. Selon une étude récente de SECOR Conseil, l'industrie maritime et portuaire de Québec génère à l'échelle canadienne, en 2007, des retombées économiques de l'ordre de 800 millions de dollars, des revenus de taxes de plus de 160 millions de dollars pour les différents paliers de gouvernement, en plus d'apporter une contribution essentielle au soutien de près de 9 800 emplois<sup>31</sup>.

31. Port de Québec, *Bâtir 2031, Structurer, Attirer, Durer, Une reconnaissance qui doit se traduire en gestes concrets*, mémoire déposé lors des consultations publiques sur le projet de PMAD.



# PRINCIPAUX CONSTATS

**Tonnage du fret manutentionné au port de Québec entre 2005 et 2010 (million de tonnes)**



Sources : Statistique Canada, *Le transport maritime au Canada*, rapports annuels. Administration portuaire de Québec, statistiques annuelles.

Le port de Québec joue essentiellement un rôle de port de transbordement, à savoir que les cargaisons en transit sur les quais ne sont ni produites ni consommées dans la région de Québec. Les marchandises sont déchargées des navires et entreposées dans les différents terminaux du port avant d'être rechargées à bord d'autres navires, pour ensuite être acheminées vers leur destination finale. Notons que les marchandises transitant par le port le font en grande majorité par navire, tant à l'arrivée qu'à la sortie. Le transport par train constitue le deuxième mode de transport en importance au port. En 2009, 69 % du tonnage manutentionné au port de Québec s'effectuait par bateau, 17 % par le mode de transport ferroviaire et 14 % par camionnage<sup>32</sup>. Dans ce dernier cas, il s'agit surtout, de matériaux destinés au marché domestique (sel pour les routes, produits pétroliers, etc.). À titre informatif, en 2005, le port générait près de 70 000 mouvements de camions lourds annuellement (soit 270 camions par jour), ce qui représente 1,6 million de tonnes de marchandises.

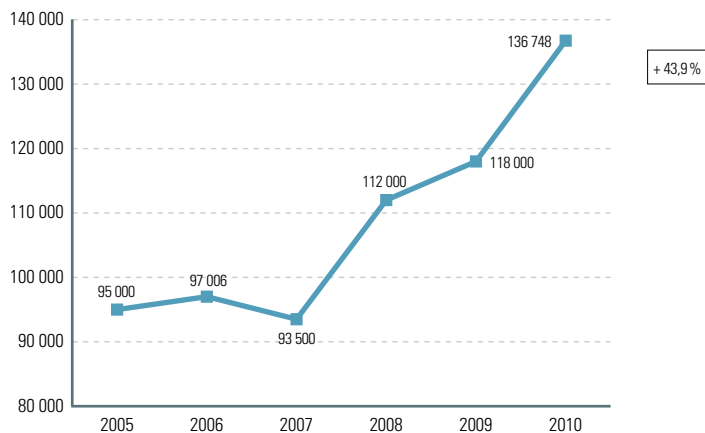
Il est à noter que l'engorgement attendu des ports de la côte ouest américaine pourrait constituer une opportunité de développement pour le port de Québec, et ce, dans un contexte où l'on estime que le commerce maritime mondial enregistrera une croissance de plus de 40 % d'ici 2015. C'est d'ailleurs dans cet esprit que les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario ont conclu, en juillet 2007, une entente de collaboration visant à promouvoir et à améliorer l'efficacité de la Porte continentale Ontario–Québec et le Corridor de commerce Saint-Laurent–Grands Lacs pour tous les modes de transport, son objectif étant le développement d'un réseau de transport multimodal durable, sécuritaire et efficace où seront mis à contribution le secteur privé et les partenaires du secteur public pour appuyer le commerce international.

Par ailleurs, depuis quelques années, le marché des croisières devient également de plus en plus populaire. En 2010, cette popularité a permis au port de Québec d'accueillir environ 90 navires de croisière et plus de 136 000 croisiéristes et membres d'équipage, soit une hausse de plus de 40 000 personnes depuis 2005.

32. Ces pourcentages excluent les tonnages manutentionnés par Ultramar. Ville de Québec, *Plan de mobilité durable, Pour vivre et se déplacer autrement*, novembre 2011, p. 45.

# PRINCIPAUX CONSTATS

## Nombre de croisiéristes et de membres d'équipage au port de Québec de 2005 à 2010



Source : Administration portuaire de Québec, statistiques annuelles.

## Le transport ferroviaire, un patrimoine sous-utilisé.

Pour le transport des marchandises, plusieurs compagnies de transport ferroviaire offrent des liaisons interurbaines et interprovinciales. Les marchandises transportées sont principalement constituées de produits pétroliers, de copeaux, de vrac liquide, de bois d'œuvre, de voitures et de céréales. Malgré son énorme potentiel et ses nombreux avantages, notamment sur le plan environnemental, le transport ferroviaire demeure néanmoins sous-utilisé, et on lui préfère souvent la flexibilité du camionnage.

On possède très peu de données sur la quantité de marchandises annuellement transportées. Toutefois, le *Plan de transport de l'agglomération de Québec 2000* rapporte, qu'en 1998, un total de 36 000 wagons avaient transité sur le territoire<sup>33</sup>. C'est une moyenne journalière de 120 wagons, alors que le potentiel réel se situerait à environ 9 000 wagons par jour. Selon diverses sources œuvrant dans le domaine ferroviaire, ces dernières années auraient vu croître de manière importante le volume des marchandises transportées par train. L'implantation prochaine d'un réseau d'oléoducs reliant Lévis (raffinerie Ultramar) et l'est de Montréal pourrait néanmoins faire diminuer ce volume.

Afin de tirer profit des avantages liés au transport ferroviaire, l'intermodalité, à savoir le recours à une utilisation complémentaire des modes de transport de marchandises, pourrait être favorisée, particulièrement entre le rail et la route. La transformation progressive des gares de triage de Charny à Lévis et de l'autoroute Henri-IV à Québec pourrait être des exemples éloquentes de cette stratégie. Une telle synergie s'intégrerait tout à fait dans l'esprit du développement de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec. Toutefois, la mise en place d'infrastructures et de services de transport intermodal repose principalement sur le secteur privé.

33. Ministère des Transports du Québec, *Plan de transport de l'agglomération de la capitale nationale du Québec, Pour une région en mouvement*, avril 2000.

## PRINCIPAUX CONSTATS

Pour ce qui est du transport des personnes, une seule compagnie ferroviaire assure le transport entre la région métropolitaine de Québec et les autres régions, soit la compagnie VIA RAIL. Bien qu'il existe des voies ferrées sur une bonne partie du territoire métropolitain, il n'existe cependant aucun service de train de banlieue à l'intérieur des limites de la Communauté. Les gares de Québec, de Sainte-Foy et de Charny sont les points d'accès au réseau ferroviaire de VIA RAIL. Dans l'axe ferroviaire reliant Québec et Montréal, la présence de trains de marchandises oblige néanmoins les trains de passagers à leur céder le passage, puisque les voies d'évitement ou d'attente sont de longueurs réduites. Les liaisons ferroviaires pour passagers souffrent ainsi d'un manque de fiabilité quant au respect des horaires et des temps de déplacement. Mentionnons également que le chemin de fer Charlevoix, qui a déjà été utilisé à des fins touristiques au tournant des années 80, a récemment fait l'objet d'une réfection majeure à la suite de l'implication financière des gouvernements provincial et fédéral pour la mise en marche d'un train touristique entre Québec et La Malbaie dans le cadre du développement du Massif de Charlevoix.

Étant donné la position excentrique du territoire de la Communauté dans le réseau des villes nord-américaines, plusieurs intervenants économiques et politiques souhaitent la mise en place d'un lien ferroviaire rapide entre Québec, Montréal, Toronto et Windsor. L'efficacité du transport des personnes et des biens en provenance d'autres régions constitue, en effet, un facteur de prospérité économique et de compétitivité. Le cas échéant, un arrimage entre le lien ferroviaire rapide et les autres infrastructures stratégiques d'accès à la région (routières, aériennes et maritimes) devrait être privilégié afin que cet investissement puisse participer pleinement au développement, à l'attractivité et à la compétitivité de toute la région.

# SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT

## RÉSUMÉ DES SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ÉTUDIÉS AU PRINTEMPS 2010 PRÉALABLEMENT À L'ÉLABORATION DU PMAD

### Description de la démarche.

Afin de mieux visualiser l'impact que pourraient avoir certains choix d'aménagement, la Communauté a élaboré quatre principaux scénarios. Ceux-ci permettent de présenter différentes visions du développement du territoire métropolitain. Ils offrent des images contrastées de ce que pourrait être la grande région de Québec, en 2031, en ce qui a trait à l'implantation de nouveaux ménages sur le territoire. Ces scénarios doivent être considérés comme un outil d'aide à la prise de décision et non comme une fin en soi. Leur analyse vise à fournir aux élus municipaux les données nécessaires pour en arriver à des choix éclairés en matière d'aménagement.

Les quatre scénarios proposés adressent le même questionnement, à savoir : « **Qu'arriverait-il si...?** ». Quatre mots résumant l'idée principale derrière chacun de ces scénarios, soit la dispersion, la consolidation, la polarisation et la préservation. Ces scénarios d'aménagement ne doivent pas être confondus avec des scénarios de prévisions démographiques. Pour les besoins de cet exercice, chacun des secteurs de la CMQ, soit l'agglomération de Québec, la ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de L'Île-d'Orléans, reçoit toujours le même nombre de ménages prévu pour leur territoire en fonction des plus récentes prévisions publiées par l'Institut de la statistique du Québec.



### Scénario 1 : disperser

Le scénario 1 répond à la question suivante : « **Qu'arriverait-il si notre modèle de développement poursuivait les tendances actuelles?** » Ce scénario s'appuie sur les tendances actuellement observées en matière de densité et de consommation d'espaces et les poursuit jusqu'en 2031. Les périmètres d'urbanisation s'agrandissent pour répondre à la demande lorsque cela s'avère nécessaire.



### Scénario 2 : consolider

Le scénario 2 répond à la question suivante : « **Qu'arriverait-il si notre modèle de développement consolidait les milieux de vie existants en établissant des cibles de densité qui respectent les caractéristiques de nos milieux de vie?** » Ce scénario identifie des cibles de densité à atteindre en fonction des particularités du milieu et permet l'agrandissement des périmètres urbains uniquement lorsque la cible de densité est atteinte.



### Scénario 3 : polariser

Le scénario 3 répond à la question suivante : « **Qu'arriverait-il si notre modèle de développement dirigeait la croissance vers un nombre limité d'axes et de pôles structurants, à la fois dans l'aire urbaine centrale et dans les milieux périurbains?** » Pour les villes de Québec et de Lévis, ce scénario oriente la croissance vers leurs principaux pôles de développement ainsi que vers leurs axes structurants. Pour les MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré, ce scénario attribue, à chacun de ces territoires, un pôle et un axe de façon à y diriger une partie de la croissance. Pour la MRC de L'Île-d'Orléans, seules les tendances actuelles sont poursuivies, étant donné sa situation particulière en matière d'aménagement. Pour ce qui est des périmètres urbains, ils peuvent être agrandis uniquement à l'intérieur des pôles et le long des axes considérés lorsque cela s'avère nécessaire.

# SCÉNARIOS D'AMÉNAGEMENT



## Scénario 4 : préserver

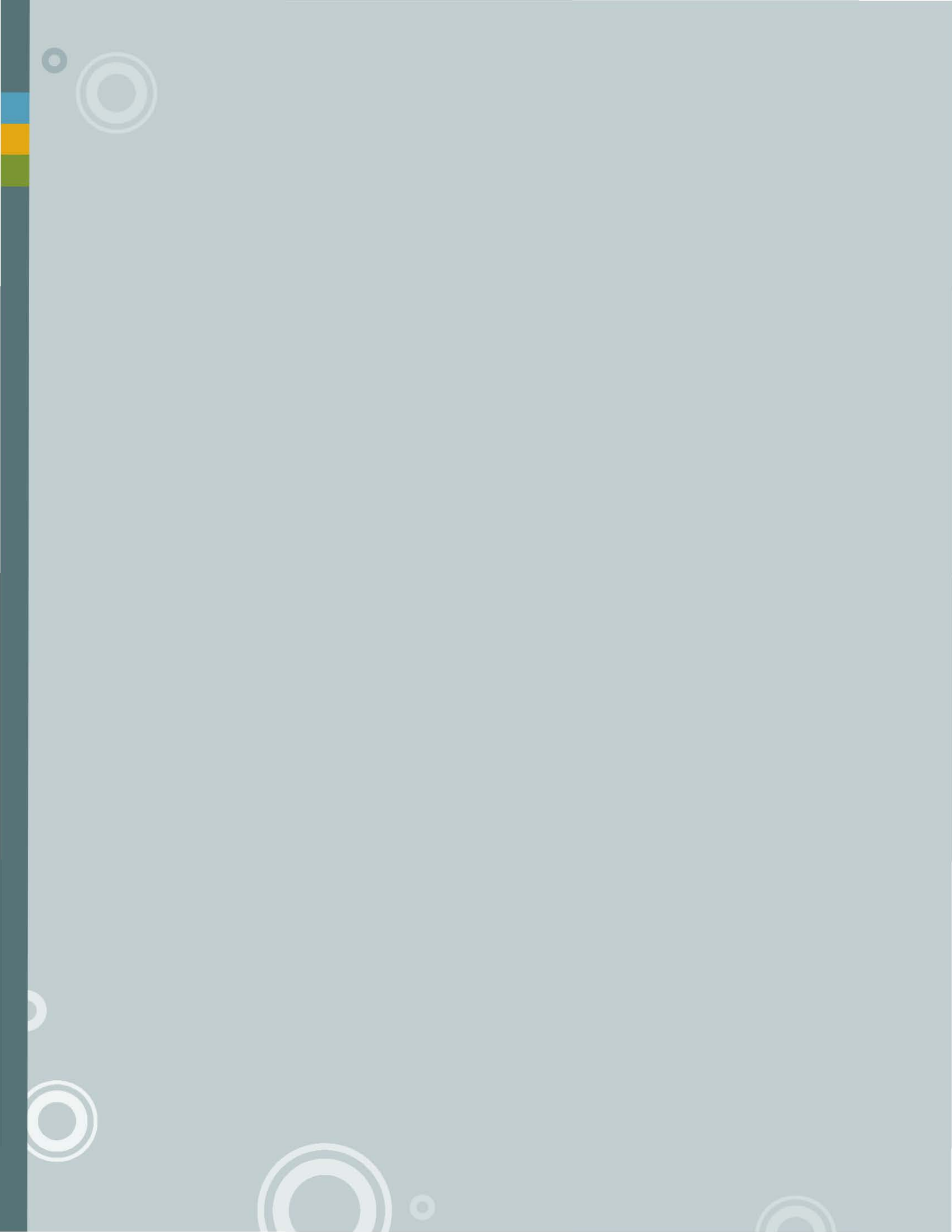
Le scénario 4 répond à la question suivante : « **Qu'arriverait-il si notre modèle de développement consolidait les milieux de vie existants et protégeait tous les espaces naturels ainsi que la totalité de la zone agricole?** » Ce scénario procède à un gel de tous les périmètres d'urbanisation et, par conséquent, maintient l'intégralité de la zone agricole permanente et des milieux naturels. Les ménages s'implantent en fonction des densités actuellement observées si les périmètres urbains le permettent. Lorsque les périmètres ne le permettent pas, la densité est augmentée.

### Quelques résultats.



	Disperser	Consolider	Polariser	Préserver
Nombre d' <b>hectares consommés en milieu agricole</b> pour accueillir les nouveaux ménages	1 586 ha	- 35 %	- 69 %	<b>- 100 %</b>
Nombre d' <b>hectares consommés</b> pour chaque nouveau ménage (ratio)	0,08 ha	<b>- 60 %</b>	<b>- 60 %</b>	- 33 %
Impact sur la <b>biodiversité</b> (nombre d'hectares consommés en boisés et en milieux humides)	5 466 ha	- 40 %	<b>- 45 %</b>	- 35 %
<b>Coûts d'immobilisation</b> en fonction des kilomètres de rues ajoutées	118 M\$	- 35 %	<b>- 39 %</b>	- 27 %
Nouveaux ménages localisés à <b>proximité d'une ligne d'autobus</b> (réseau structurant)	25 460	- 21 %	<b>- 35 %</b>	- 22 %

Pour une analyse plus approfondie des différents scénarios d'aménagement et de développement étudiés, voir le document préparé pour le Forum métropolitain des élus(es) de juin 2010 au [www.cmquebec.qc.ca](http://www.cmquebec.qc.ca).



# QUATRIÈME SECTION

## **ANNEXES**

# ANNEXES

Annexe 1	Les principes de la <i>Rue conviviale</i> .....	151
Annexe 2	Quelques principes associés à la notion de <i>Codage de l'environnement bâti</i> .....	153
Annexe 3	Liste des espaces et des bâtiments patrimoniaux protégés en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i> et sous juridiction fédérale .....	156
Annexe 4	Liste des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain .....	162
Annexe 5	Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain .....	164
Annexe 6	Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance résidentielle d'ici 2021 .....	168
Annexe 7	Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emploi à court et à moyen termes .....	172
Annexe 8	Périmètre d'urbanisation métropolitain : localisation des espaces maintenus, retirés et ajoutés .....	173
Annexe 9	Préoccupations exprimées par la Communauté, le 28 octobre 2010 (résolution n° E-2010-110), dans le cadre des consultations publiques sur le <i>Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire</i> de la Capitale-Nationale .....	174
Annexe 10	Synthèse des préoccupations exprimées par la Communauté, le 27 janvier 2011 (résolution n° C-2011-04), dans le cadre des consultations publiques sur la <i>Stratégie d'aménagement durable des forêts</i> (SADF) et le <i>Règlement sur l'aménagement durable des forêts</i> (RADF) .....	175
Annexe 11	Le RCI 2010-41 et ses amendements .....	176
Annexe 12	Lexique .....	177















# ANNEXES

## ANNEXE 1

### Les principes de la *Rue conviviale*

#### 12 critères de qualité de l'espace piéton

La protection	<p><b>LA PROTECTION CONTRE LES ACCIDENTS ET LA CIRCULATION – SENTIMENT DE SÉCURITÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>protection des piétons</li> <li>élimination de la peur liée à la circulation</li> </ul> 	<p><b>LA PROTECTION CONTRE LES CRIMES ET LA VIOLENCE – SE SENTIR EN SÛRETÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>domaine public animé</li> <li>regard sur la rue</li> <li>fonctions chevauchantes jour et nuit</li> <li>éclairage adéquat</li> </ul> 	<p><b>LA PROTECTION CONTRE LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES DÉSAGRÉABLES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>vent</li> <li>pluie / neige</li> <li>froid / chaleur</li> <li>pollution</li> <li>bruit, poussière, lumière aveuglante</li> </ul> 
	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR MARCHER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>espace pour marcher</li> <li>aucun obstacle</li> <li>surfaces adéquates</li> <li>accessibilité adaptée à tous</li> <li>façades intéressantes</li> </ul> 	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR RESTER DEBOUT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>effet de bord / espaces intéressants pour rester debout</li> <li>supports</li> </ul> 	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR S'ASSEOIR</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>espaces pour s'asseoir</li> <li>tirer profit des avantages : vue, soleil, gens</li> <li>places adéquates pour s'asseoir</li> <li>bancs pour se reposer</li> </ul> 
	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR REGARDER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>distance de regard raisonnable</li> <li>champ de vision non obstruée</li> <li>vues intéressantes</li> <li>éclairage (la nuit)</li> </ul> 	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR PARLER ET ÉCOUTER</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>niveau de bruit bas</li> <li>meublement urbain qui facilite la communication</li> </ul> 	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR JOUER ET FAIRE DE L'EXERCICE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>invitations à la créativité, à l'activité physique, à l'exercice et au jeu</li> <li>jour et nuit</li> <li>en été et en hiver</li> </ul> 
Le plaisir	<p><b>L'ÉCHELLE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>les bâtiments et les espaces sont conçus à l'échelle humaine</li> </ul> 	<p><b>LES OPPORTUNITÉS POUR PROFITER DES ASPECTS POSITIFS DU CLIMAT</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>soleil / ombre</li> <li>chaleur / fraîcheur</li> <li>brise</li> </ul> 	<p><b>LES EXPÉRIENCES SENSORIELLES POSITIVES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>design intéressant et souci du détail</li> <li>matériaux de qualité</li> <li>belles vues</li> <li>arbre, cours d'eau, végétation</li> </ul> 

Source : GEHL, J. 2011. *La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre*. Revue Urbanité, hiver 2011 : 28-31.

## La ville à la hauteur des yeux

Source : "L'art de construire une ville" - Jean-François Monod - 2011  
 Commission d'urbanisme - Ville de Genève - 2011

**A – ACTIF**

Petites unités, beaucoup de portes (15 à 20 portes sur 100 mètres);  
 Grande variété sur le plan fonctionnel;  
 Pas d'unités aveugles et peu d'unités passives;  
 Beaucoup de cachet dans les reliefs des façades;  
 Articulation verticale des façades;  
 Détails précis et matériaux de qualité.

**B – ACCUEILLANT**

Unités moyennes (10 à 14 portes sur 100 mètres);  
 Quelques variétés sur le plan fonctionnel;  
 Peu d'unités aveugles et passives;  
 Façades en relief;  
 Beaucoup de détails.

**C – MÉLANGE**

Grandes et petites unités (6 à 10 portes sur 100 mètres);  
 Faible variété sur le plan fonctionnel;  
 Quelques unités aveugles et passives;  
 Peu de façades en relief;  
 Peu de détails.

**D – ENNUYANT**

Grandes unités, très peu de portes (2 à 5 portes sur 100 mètres);  
 Presque aucune variation sur le plan fonctionnel;  
 Un grand nombre d'unités aveugles ou sans intérêt;  
 Peu ou pas de détails.

**E – INACTIF**

Grandes unités, peu ou pas de porte (0 à 2 portes sur 100 mètres);  
 Aucune variation visible sur le plan fonctionnel;  
 Unités aveugles ou passives;  
 Façades uniformes, sans détails, rien à voir.

Source : GEHL, J. 2011. *La vie, l'espace, les bâtiments – dans cet ordre*. Revue Urbanité, hiver 2011 : 28-31.

# ANNEXES

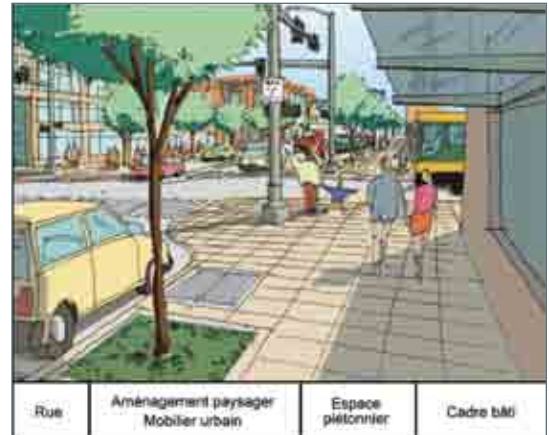
## ANNEXE 2

### Quelques principes associés à la notion de *Codage de l'environnement bâti*

#### Le codage de l'environnement bâti : une approche alternative ou complémentaire au zonage conventionnel.

Le codage de l'environnement bâti, ou *Form-Based Code*, est un outil réglementaire permettant de baliser l'aménagement d'un territoire en mettant l'accent sur la qualité du cadre bâti.

Alors que le zonage classique vise à réglementer les différents usages ou les différentes utilisations du sol à l'échelle du lot, le codage de l'environnement bâti cherche davantage à composer un milieu de vie où la rue, les espaces publics et les bâtiments sont mis en relation, voire en interaction.



#### Principes d'aménagement associés au « codage » de l'environnement bâti.

- o Aménager des espaces publics en contrôlant, dans un premier temps, la forme physique de l'environnement bâti et, dans un deuxième temps, les différentes utilisations du sol.
- o Concevoir des milieux de vie de qualité en misant sur une relation étroite entre le cadre bâti et la rue.
- o Créer des collectivités dynamiques et des quartiers viables en misant sur le développement compact, la mixité des fonctions urbaines et la conception de milieux de vie à l'échelle humaine.

#### Principales différences entre le zonage conventionnel et le « codage » de l'environnement bâti.

Zonage conventionnel	Codage de l'environnement bâti
Subdivision du territoire sous forme de zones afin de gérer les usages et de prescrire des normes d'implantation spécifiques.	Subdivision du territoire sous forme de quartiers types ou en fonction d'une classification des réseaux de circulation afin de créer des milieux de vie offrant une mixité fonctionnelle adaptée au contexte.
Application uniforme des normes d'aménagement (marges, hauteur, densité, coefficient d'occupation du sol, etc.).	Application des normes d'aménagement orientées vers une mise en relation étroite de la rue, du cadre bâti et des usages.
Planification en fonction des usages.	Planification en fonction de l'aménagement urbain souhaité.
Gestion des usages et de l'implantation du cadre bâti à l'échelle du lot.	Gestion des usages et de l'implantation du cadre bâti de façon à le mettre en relation avec le milieu environnant.
Ségrégation des usages (utilisation monofonctionnelle de l'espace, spécialisation du tissu urbain).	Mixité des fonctions urbaines.

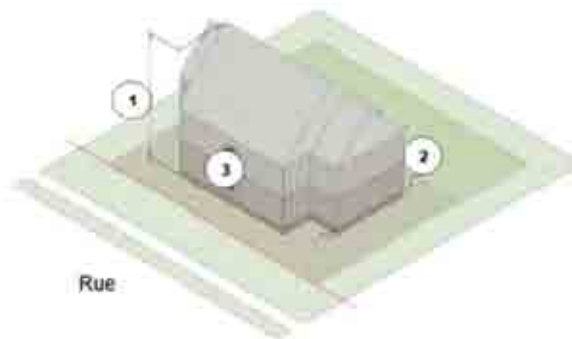
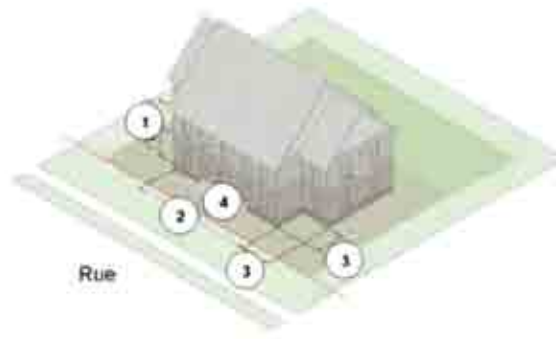
**Quelques sites Internet à consulter.**

**Form-Based Codes Institute** ([www.formbasedcodes.org](http://www.formbasedcodes.org))

**SmartCode** ([www.smartcodecentral.org](http://www.smartcodecentral.org))

**Center for Applied Transect Studies (CATS)** ([www.transect.org/index.html](http://www.transect.org/index.html))

**Quelques exemples d'application.****Normes d'implantation pour le cadre bâti : 2 approches**

Zonage conventionnel	Codage de l'environnement bâti
	
<p><b>Usage et hauteur du bâtiment :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. hauteur maximale du bâtiment : 12 m;</li> <li>2. élévation des étages (min./max.) : 2,7 m/3,7 m;</li> <li>3. usages autorisés : <ul style="list-style-type: none"> <li>• résidentiel;</li> <li>• commercial;</li> <li>• administration et services, bureaux.</li> </ul> </li> </ol>	<p><b>Forme du cadre bâti :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. fenestration (ouvertures) (min./max.) : 20 %/40 %;</li> </ol> <p>Articulation de la façade :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. façade principale (largeur max : 12 m;</li> <li>3. en saillie (largeur min.) : 3 m;</li> </ol> <p>Entrée principale du bâtiment :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. orientation vers la rue requise.</li> </ol>

Source : Inspiré de Winter & Company, Form-Based Codes for Existing Contexts, 2010 ([www.winterandcompany.net/ud\\_publications.html](http://www.winterandcompany.net/ud_publications.html))

# ANNEXES

## Codage de l'environnement bâti en fonction des milieux de vie : l'exemple du couvert forestier



Traitement des interventions	Milieux de vie						
	Zone naturelle (T1)	Zone rurale (T1)	Zone suburbaine (T3)	Zone urbaine (T4)	Centre urbain (T5)	Pôle urbain (T6)	Secteur particulier (T7)
Cible globale de conservation du couvert forestier	S.O.	S.O.	45 %	30 %	25 %	15 %	40 %
Cible minimale de conservation du couvert forestier dans les espaces publics	S.O.	S.O.	50 %	50 %	50 %	30 %	50 %
Cible minimale de conservation du couvert forestier par lot privé (milieu bâti)	S.O.	6 %	10 %	12 %	S.O.	S.O.	S.O.
Cible minimale de conservation du couvert forestier dans les stationnements	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %	30 %

Source : Inspiré du SmartCode v 9.2, Duany Plater-Zyberk & Company, 2009.

## ANNEXE 3

Liste des espaces et des bâtiments patrimoniaux protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* et sous juridiction fédérale

## Agglomération de Québec

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Ville de Québec	696, boulevard Louis-XIV	Citation	Municipalité
	9191, place Hector-Laferté	Citation	Municipalité
	7570, 1 <sup>re</sup> Avenue	Citation	Municipalité
	1761, avenue de la Rivière-Jaune	Citation	Municipalité
	Maison Lévesque	Citation	Municipalité
	240, rue de l'Église	Citation	Municipalité
	962, carré De Tracy Est	Citation	Municipalité
	Maison Arthur-Carmichael	Citation	Municipalité
	20350, boulevard Henri-Bourassa	Citation	Municipalité
	648, boulevard Louis-XIV	Citation	Municipalité
	Maison Parent (rue Seigneuriale)	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Maison Chalifour	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Maison Gervais-Beaudoin	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Monument du Sacré-Cœur (avenue Royale)	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Caveau à légumes	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Monument du Sacré-Cœur (avenue du Couvent)	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Monument du Sacré-Cœur (rue Saint-Pierre)	Décret gouvernemental	Gouv. du Québec
	Maison Parent (rue Saint-Pierre)	Décret gouvernemental	MCCCF
	Maison Parent (avenue de Lisieux)	Classement	MCCCF
	Maison Laurent-Dit-Lortie	Classement	MCCCF
	Maison George-Larouche	Classement	MCCCF
	Maison Simon-Bédard	Classement	MCCCF
	Maison Savard	Classement	MCCCF
	École Saint-Charles-de-Hedleyville	Classement	MCCCF
	Maison Joseph-Morin	Classement	MCCCF
	Maison André-Bouchard	Classement	MCCCF
	Maison Pageau	Classement	MCCCF
	Maison Joseph-Petitclerc	Classement	MCCCF
	Maison Thomas-Hunt et écurie Thomas-Fargues	Classement	MCCCF
	Maison François-Xavier-Garneau	Classement	MCCCF
	Maison Anne-Hamilton	Classement	MCCCF
	Maison Pierre-Bidégare	Classement	MCCCF
	Maison Letellier	Classement	MCCCF
	Maison Louis-Joseph-De Montcalm	Classement	MCCCF

# ANNEXES

## Agglomération de Québec (suite)

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Ville de Québec	Maison Henry-Stuart	Classement	MCCCCF
	Théâtre Capitol	Classement	MCCCCF
	Maison George-William-Usborne	Classement	MCCCCF
	Maison Girardin	Classement	MCCCCF
	Enclos paroissial Saint-Matthew	Classement	MCCCCF
	Maison Hamel-Bruneau	Classement	MCCCCF
	Maison Cornelius-Krieghoff	Classement	MCCCCF
	Maison Goldsworthy	Classement	MCCCCF
	Maison Jean-Baptiste-Chevalier	Classement	MCCCCF
	Maison François-Jacquet-Dit-Langevin	Classement	MCCCCF
	Maison Jean-Langevin	Classement	MCCCCF
	Maison Crémazie	Classement	MCCCCF
	Maison Michel-Cureux	Classement	MCCCCF
	Façades de la Terrasse-Clapham	Classement	MCCCCF
	Maison des Jésuites	Classement	MCCCCF
	Maison Pierre-Stanislas-et-Elzéar-Bédard	Classement	MCCCCF
	Maison Charles-Marié	Classement	MCCCCF
	Maison du Fort	Classement	MCCCCF
	Maison Jean-Renaud	Classement	MCCCCF
	Maison Guillaume-Estèbe	Classement	MCCCCF
	Maison Louis-Fornel	Classement	MCCCCF
	Maison Robert-Jellard	Classement	MCCCCF
	Maison Benjamin-Tremain	Classement	MCCCCF
	Maison Houde	Classement	MCCCCF
	Maison Rémi-Rinfret-Dit-Malouin	Classement	MCCCCF
	Maison Antoine-Vanfelson	Classement	MCCCCF
	Maison Jean-Demers	Classement	MCCCCF
	Édifice de la National School	Classement	MCCCCF
	Maison Étienne-Marchand	Classement	MCCCCF
	Maison Jean-Étienne-Jayac	Classement	MCCCCF
	Maison James-Murray	Classement	MCCCCF
	Maison François-Durette	Classement	MCCCCF
	Maison James-Black	Classement	MCCCCF
	Maison Archevêque-Lelièvre	Classement	MCCCCF
	Maison James-Thompson	Classement	MCCCCF
	Édifice du Morrin College	Classement	MCCCCF
	Église de Saint-Charles-Borromée	Classement	MCCCCF
	Ancien palais de justice de Québec	Classement	MCCCCF
	Basilique-cathédrale de Notre-Dame-de-Québec	Classement	MCCCCF

## Agglomération de Québec (suite)

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Ville de Québec	Cathédrale Holy Trinity	Classement	MCCCF
	Chapelle des Sœurs-du-Bon-Pasteur	Classement	MCCCF
	Église des Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Classement	MCCCF
	Église de Notre-Dame-des-Victoires	Classement	MCCCF
	Église de Saint-Jean-Baptiste	Classement	MCCCF
	Maison Maizerets	Classement	MCCCF
	Maison Madame-De La Peltrie	Classement	MCCCF
	Presbytère de Notre-Dame-des-Victoires	Classement	MCCCF
	Séminaire de Québec	Classement	MCCCF
	Maison Tessier-Dit-Laplante	Classement	MCCCF
	Pavillon Charles-Baillairgé	Classement	MCCCF
	Maison des Jésuites-de-Sillery	Classement	MCCCF
	Maison Joseph-Canac-Dit-Marquis	Classement	MCCCF
	Maison Routhier	Classement	MCCCF
	Aile du jardin du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Classement	MCCCF
	Aile du noviciat du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Classement	MCCCF
	Choeur des religieuses du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Classement	MCCCF
	Maison Félix-Bidégaré	Classement	MCCCF
	Maison Gervais-Beaudoin	Classement	MCCCF
	Maison Mercier	Classement	MCCCF
	École du Cap-Diamant	Classement	MCCCF
	Maison des Bédard	Classement	MCCCF
	Hôpital général de Québec	Classement	MCCCF
	Site historique de la Visitation	Classement	MCCCF
	Site historique du Monastère-des-Augustines-de-l'Hôtel-Dieu-de-Québec	Classement	MCCCF
	Site historique de la Chute-Montmorency	Classement	MCCCF
	Site historique et archéologique de l'Habitation-Samuel-De Champlain	Classement	MCCCF
	Domaine Cataract	Reconnaissance	MCCCF
	Maison Chalifour	Reconnaissance	MCCCF
	Maison Gore	Reconnaissance	MCCCF
Ancien hôpital Jeffery-Hale	Reconnaissance	MCCCF	
Auberge Hugh-Glover	Reconnaissance	MCCCF	



# ANNEXES

## Agglomération de Québec (suite)

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Ville de Québec	Maison Beaumont-Lefebvre	Reconnaissance	MCCCF
	Maison Gomin	Constitution	Municipalité
	Site du patrimoine de la Côte-des-Érables	Constitution	Municipalité
	Plaines d'Abraham	Commission des champs de bataille nationaux	
	Parc des Braves		
	Lieu historique national des Forts-et-Châteaux-Saint-Louis	Parcs Canada	
	Site patrimonial du Parc-de-l'Artillerie		
	Centre d'interprétation du Vieux-Port-de-Québec		
	Lieu historique national des Fortifications-de-Québec		
	Lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis		
Assemblée nationale du Québec	Loi sur les biens culturels	Gouvernement du Québec	
Ville de Saint-Augustin-de-Desmaures	Maison Thibeault-Soulard	Citation	Municipalité
	Maison Quézel	Reconnaissance	MCCCF
Ville de L'Ancienne-Lorette	Maison Woodbury-Matte	Classement	MCCCF
	Calvaire de Notre-Dame-de-l'Annonciation	Classement	MCCCF
Wendake	Église de Notre-Dame-de-Lorette	Classement	MCCCF

## Ville de Lévis

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Lévis	Monastère des Sœurs Adoratrices du Précieux-Sang	Citation	Municipalité
	L'Anglicane	Citation	Municipalité
	Lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis	Parcs Canada	
	Maison Alphonse-Desjardins	Classement	MCCCF
	Maison Pâquet	Classement	MCCCF
	Chapelle Notre-Dame-de-Grâce	Classement	MCCCF
	Chapelle de procession Sainte-Anne	Classement	MCCCF
	Chapelle de procession Saint-François-Xavier	Classement	MCCCF
	Chapelle de procession de Saint-Nicolas	Classement	MCCCF
	Église Notre-Dame-de-la-Victoire	Classement	MCCCF
	Église de Saint-Romuald	Classement	MCCCF
	Ancien Hôtel de ville de Lauzon	Reconnaissance	MCCCF
	Maison natale Louis-Fréchette	Reconnaissance	MCCCF
	Site du patrimoine de l'Église-et-du-Presbytère-de-Saint-Jean-Chrysostome	Constitution	Municipalité
	Site du patrimoine de Saint-Nicolas	Constitution	Municipalité
	Monument du Sacré-Cœur (rue de l'Église)	Constitution	Municipalité
	Musée Le Régiment de la Chaudière	Lieu historique national administré par des tiers	
	Lieu historique national du Canada du chantier A.C. Davie	Lieu historique national administré par des tiers	
	Lieu historique national du Canada des Forts-de-Lévis	Lieu historique national administré par Parcs Canada	

## MRC La Côte-de-Beaupré

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Beaupré	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
Château-Richer	Vieux couvent de Château-Richer	Citation	Municipalité
	Maison Guyon-Lessard	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes I	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes 2	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Caveau à légumes	Citation	Municipalité
	Monument du Sacré-Cœur	Constitution	Municipalité
Boischatel	Maison Pageau	Citation	Municipalité
	Maison Vézina	Citation	Municipalité
	Maison Léonidas-Vézina	Citation	Municipalité
	Maison de Claude-Gilbert-et-Claire-Gagnon	Citation	Municipalité
Sainte-Anne-de-Beaupré	Hôpital Sainte-Anne-de-Beaupré	Citation	Municipalité
	Séminaire Saint-Alphonse	Citation	Municipalité
	Couvent des Rédemptoristes	Citation	Municipalité
	Basilique de Sainte-Anne-de-Beaupré	Citation	Municipalité
L'Ange-Gardien	Monument du Sacré-Cœur	Citation	Municipalité

# ANNEXES

## MRC La Jacques-Cartier

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Fossambault-sur-le-Lac	Chapelle Saint-Joseph-du-Lac	Citation	Municipalité
Sainte-Brigitte-de-Laval	Calvaire Jean-Gagnon	Citation	Municipalité
	Calvaire du cimetière de Sainte-Brigitte-de-Laval	Citation	Municipalité
	Calvaire Léonidas-Lachance	Citation	Municipalité
	Croix lumineuse de Sainte-Brigitte-de-Laval	Citation	Municipalité
Shannon	Petite école du 4 <sup>e</sup> rang	Citation	Municipalité
Lac-Beauport	Chapelle Saint-Dunstan	Citation	Municipalité
	Chapelle Saint-James	Citation	Municipalité
	Maison Simons	Citation	Municipalité
Stoneham-et-Tewkesbury	Place de l'Église-Saint-Edmond-de-Stoneham	Constitution	Municipalité

## MRC L'Île-d'Orléans

Territoire	Espace ou bâtiment	Statut	Autorité responsable
Saint-François-de-l'Île-d'Orléans	Maison Imbeau	Classement	MCCCCF
	Maison Chrétien	Classement	MCCCCF
	Maison Louis-Asselin	Classement	MCCCCF
	Maison Roberge	Classement	MCCCCF
	Église de Saint-François	Classement	MCCCCF
	École de fabrique de Saint-François	Classement	MCCCCF
Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans	Maison Hébert-Dit-Lecompte	Classement	MCCCCF
	Manoir Mauvide-Genest	Classement	MCCCCF
	Église de Saint-Jean	Classement	MCCCCF
Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans	Maison Louis-Pouliotte	Classement	MCCCCF
	Maison Gendreau	Classement	MCCCCF
	Chalouperie Godbout	Classement	MCCCCF
Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans	Ancienne église de Saint-Pierre	Classement	MCCCCF
	Maison Leclerc	Classement	MCCCCF
Sainte-Famille	Église de Sainte-Famille	Classement	MCCCCF
	Chapelle de procession de Sainte-Famille	Classement	MCCCCF
	Maison Gagnon	Classement	MCCCCF
	Maison Morisset	Classement	MCCCCF

Source : Ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine, décembre 2011. Adapté par la CMQ.

## ANNEXE 4

## Liste des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain

Territoire	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Espaces naturels ou récréotouristiques protégés par un statut officiel en vertu d'une loi ou gérés par la Commission de la capitale nationale du Québec.</b>			
<b>Agglomération de Québec</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable des Marches Naturelles</li> <li>Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable du boisé de Marly</li> <li>Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable du parc de la plage Jacques-Cartier</li> <li>Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable de la Colline de Québec</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parc des Champs-de-Bataille</li> <li>Réserve naturelle du Marais-Léon-Provencher</li> <li>Réserve naturelle des Marais-du-Nord (Baie Charles-Talbot)</li> <li>Réserve naturelle de l'Échappée-Belle</li> <li>Boisé Tequenonday (Irving)</li> <li>Boisé de Marly</li> <li>Boisé des Compagnons-de-Cartier</li> <li>Site archéologique Cartier-Roberval</li> <li>Aires de concentration d'oiseaux aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Site de l'Aquarium du Québec</li> <li>Parc du Bois-de-Coulonge</li> <li>Domaine de Maizerets</li> <li>Domaine Cataract</li> <li>Parc des Moulins (projet)</li> <li>Parc de la Chute-Montmorency (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré)</li> </ul>
<b>Lévis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Habitat d'une espèce floristique menacée ou vulnérable de l'Anse Ross</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aires de concentration d'oiseaux aquatiques</li> </ul>	
<b>MRC La Jacques-Cartier</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forêt ancienne de la Rivière-Chézine</li> <li>Forêt ancienne de la Rivière-Sainte-Anne</li> <li>Forêt ancienne du Lac-Bouvet</li> <li>Réserve écologique de Tantaré</li> <li>Réserve écologique de la Tourbière-de-Shannon</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forêt ancienne du Mont Wright</li> <li>Parc national de la Jacques-Cartier (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré)</li> <li>Réserve de biodiversité projetée de la Seigneurie-du-Triton</li> <li>Station forestière de Duchesnay (y compris la forêt ancienne de Duchesnay)</li> <li>Refuges biologiques situés sur le territoire de la municipalité de Saint-Gabriel-de-Valcartier)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Station touristique Duchesnay (portion pavillons, hébergement et restauration)</li> </ul>
<b>MRC La Côte-de-Beaupré</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Forêt ancienne de Sault-au-Cochon</li> <li>Forêt ancienne du Cap-Brulé</li> <li>Forêt ancienne du Lac-des-Neiges</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Parc national de La Jacques-Cartier (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré)</li> <li>Réserve nationale de faune du cap Tourmente</li> <li>Réserve naturelle du Sault-à-la-Puce</li> <li>Forêt Montmorency<sup>34</sup> dont la Réserve de biodiversité projetée de la Forêt-Montmorency</li> <li>Aires de concentration d'oiseaux aquatiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réserve faunique des Laurentides, sur les territoires non organisés des MRC de La Jacques-Cartier et de La Côte-de-Beaupré</li> <li>Parc de la Chute-Montmorency (également dans la MRC de La Côte-de-Beaupré)</li> </ul>
<b>MRC L'Île-d'Orléans</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Réserve naturelle de la Pointe-de-la-Croix</li> <li>Aires de concentration d'oiseaux aquatiques</li> </ul>	

34. La Forêt Montmorency est un territoire public sous contrat d'emphytéose avec l'Université Laval jusqu'en 2063.

# ANNEXES

Territoire	Liste A	Liste B	Liste C
<b>Espaces naturels ou récréotouristiques non protégés par un statut officiel en vertu d'une loi</b>			
<b>Agglomération de Québec</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parc naturel du mont Bélair</li> <li>• Parc linéaire de la rivière Saint-Charles (y compris les parcs de l'Écartement, Chauveau, Duberger-Les Saules)</li> <li>• Parc de la rivière (Lorette)</li> <li>• Parc des sentiers de la rivière du Cap Rouge</li> <li>• Parc du Haut-Fond</li> <li>• Parc de la plage Jacques-Cartier</li> <li>• Parc linéaire de la rivière Beauport</li> <li>• Parc de la Montagne-des-Roches</li> <li>• Parc naturel les Marais du Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baie de Beauport</li> <li>• Base de plein air de Sainte-Foy</li> <li>• Promenade Samuel-De Champlain</li> <li>• Parc nautique de Cap-Rouge</li> <li>• Corridor des Cheminots</li> <li>• Corridor du Littoral</li> </ul>
<b>Lévis</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Grande Plée Bleue</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parc les Écartés (Ultramar)</li> <li>• Parc de la rivière Etchemin</li> <li>• Parc régional de la Pointe de la Martinière</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcours des Anses</li> <li>• Parcours du Grand Tronc</li> <li>• Éco-parc de la Chaudière</li> <li>• Parcours Harlaka</li> <li>• Parc des Chutes-de-la-Chaudière</li> </ul>
<b>MRC La Jacques-Cartier</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Parc naturel les Marais du Nord</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vélopite Jacques-Cartier/Portneuf</li> <li>• Chemin de La Liseuse</li> </ul>
<b>MRC La Côte-de-Beaupré</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Canyon Ste-Anne</li> <li>• Sentier des Caps de Charlevoix</li> <li>• Site d'interprétation et de plein air Les Sept Chutes</li> <li>• Véloroute Marie-Hélène-Prémont</li> </ul>
<b>MRC L'Île-d'Orléans</b>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circuit Félix-Leclerc (en développement)</li> </ul>

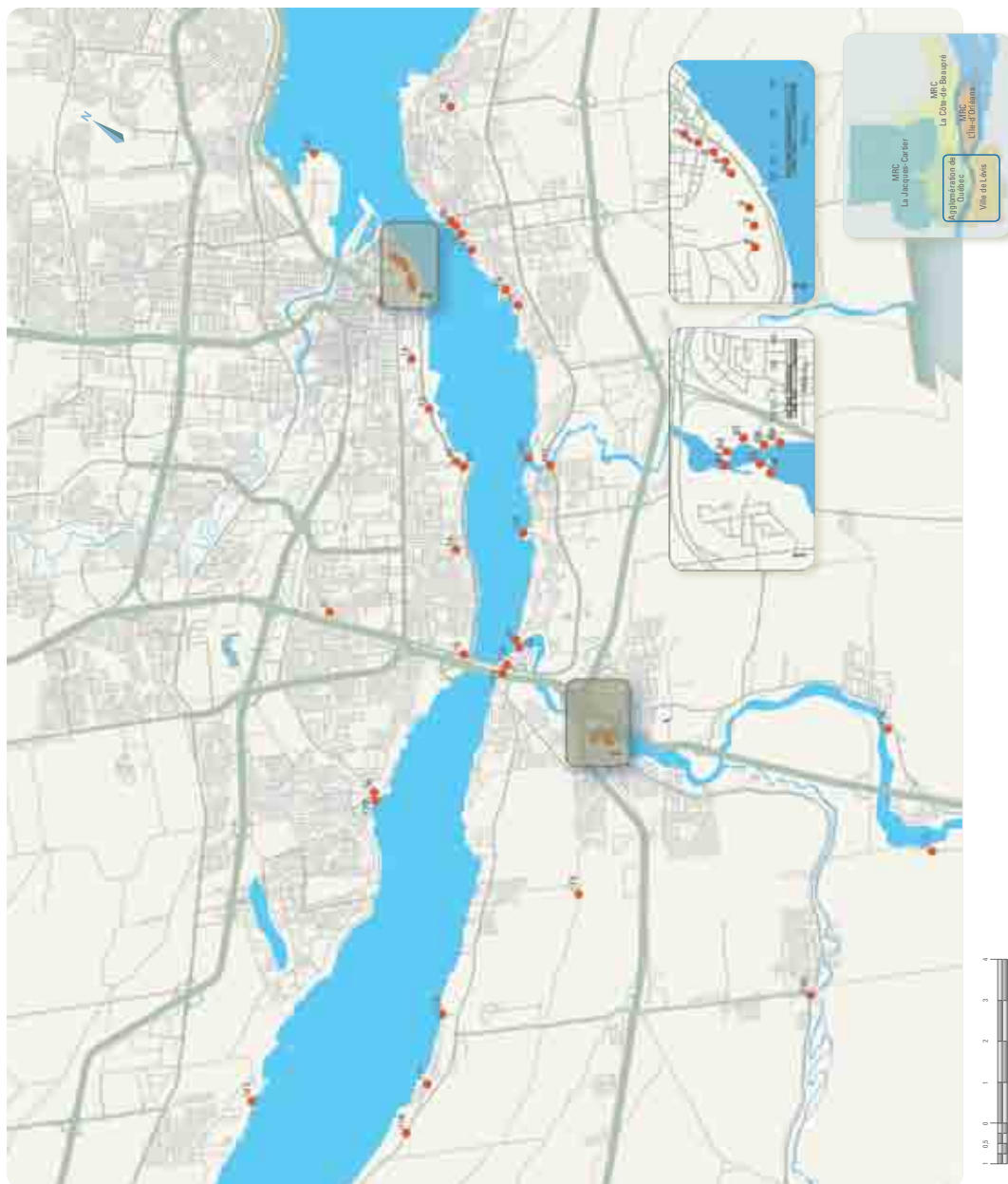
## ANNEXE 5

## Points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain

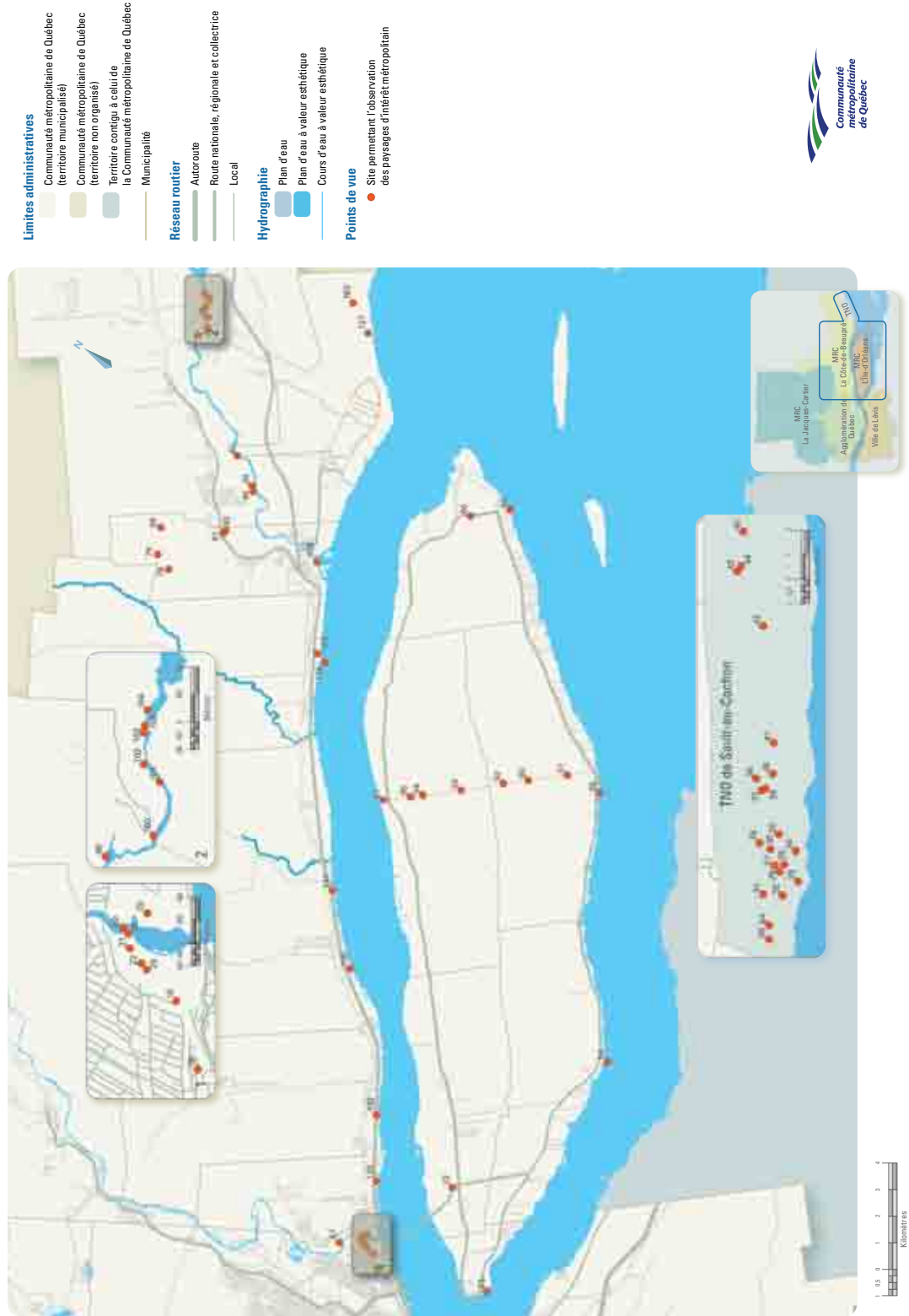
1	Observatoire de la Capitale (Complexe G)
2	Promenade des Gouverneurs 1
3	Terrasse Dufferin 1
4	Terrasse Dufferin 2
5	Terrasse Dufferin 3
6	Terrasse Dufferin 4
7	Promenade des Gouverneurs 2
8	Promenade des Gouverneurs 3
9	Promenade des Gouverneurs 4
10	Parc des Voiliers
11	Terrasse Grey
12	Bois-de-Coulonge
13	Église Saint-Michel de Sillery
14	Parc de la Falaise
15	Parc aquarium de Québec
16	Parc Cartier-Roberval
17	Église Notre-Dame-de-Foy
18	Côte du Moulin
19	Terrasse Cadieux
20	Passerelle de la chute Montmorency
21	Promenade de la chute Montmorency
22	Manoir Montmorency
23	Sentier du parc Montmorency
24	Belvédère de la Chute Montmorency
25	Téléphérique de la Chute Montmorency
26	Sentier de la rivière du Cap Rouge
27	Sentier de la Chute 1
28	Sentier de la Chute 3
29	Sentier de la Chute 2
30	Sentier du Cap Gribane 1
31	Sentier de l'Anse de la Montée du Lac
32	Sentier du Cap Brulé 1
33	Sentier du Cap Brulé 2
34	Sentier de la Chute 4
35	Sentier du Cap Gribane 2
36	Cime du Cap Tourmente
37	Sentier du Cap Gribane 3
38	Sentier du Cap Gribane 5
39	Sentier du Cap Gribane 4
40	Sentier du Cap Gribane 6
41	Sentier du Cap Gribane 7
42	Sentier de l'Anse-aux-Vaches
43	Cap du Salut 1
44	Cap du Salut 2
45	Cap du Salut 3
46	Sentier Mestachibo 2
47	Sentier Mestachibo 1
48	Pont des chutes Sainte-Anne
49	Pont McNichols
50	Tour d'observation de Saint-François
51	Parc des Ancêtres
52	Entrée de l'île d'Orléans
53	Quai de Sainte-Pétronille
54	Quai de Saint-Laurent
55	Quai de Saint-Jean
56	Quai de Saint-François
57	Passerelle du golf Le Montmorency
58	Sommet du mont Bélair
59	Sommet du mont Irma-Levasseur
60	Le belvédère du Marais du Nord
61	Parc Garneau
62	Parc Garneau 2
63	Passerelle du Parc des Chutes-de-la-Chaudière
64	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 1
65	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 2
66	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 3

67	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 4
68	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 5
69	Sentier du Parc des Chutes-de-la-Chaudière 6
70	Terrasse de Lévis 1
71	Terrasse de Lévis 2
72	Terrasse de Lévis 3
73	Falaise de Lévis 1
74	Falaise de Lévis 2
75	Cimetière rue Saint-Georges
76	Mont Lauzon
77	Tour d'observation du Marais du Nord
78	Mont Sainte-Anne 1
79	Mont Sainte-Anne 2
80	Mont Sainte-Anne 3
81	Tremplin de saut à ski
82	Chutes Jean-Larose
83	Falaise du Cap Tourmente
84	Sentier du Cap Tourmente
85	Montagne des Ormes
86	Le Relais
87	Mont Stoneham 2
88	Mont Stoneham 1
89	Mont Stoneham 3
90	Route du Mitan 1
91	Route du Mitan 2
92	Route du Mitan 3
93	Route du Mitan 4
94	Route du Mitan 5
95	Route du Mitan 6
96	Mont Allegro 1
97	Mont Allegro 2
98	Sentier du Rocher 1
99	L'Oasis
100	La Mélodieuse
101	Les cinq Chutes
102	Le canyon des Sept-Chutes
103	Le Déversoir
104	Le Barrage
105	Les Embruns
106	Sentier du Rocher 2
107	Sentier L'Éperon
108	Sentier de la Rivière à l'Épaule 1
109	Sentier de la Rivière à l'Épaule 2
110	Route Marie-Victorin (132)
111	Église et presbytère Saint-Nicolas
112	Anse Ross
113	Chemin Saint-Joseph
114	Site du futur mémorial du pont de Québec
115	Pont de Québec
116	Pointe Atkinson
117	Rivière Etchemin
118	Piste cyclable (rivière Chaudière-Breakeyville)
119	Route Sainte-André (rivière Chaudières et îles)
120	Croisement routes 116 et 171 (rivière Beauvillage)
121	Parc du Haut-Fond
122	Marina de Cap-Rouge
123	Baie de Beauport
124	Quai de Sainte-Anne-de-Beaupré
125	Halte pour roulottes près de la Basilique Sainte-Anne
126	Rue Sainte-Marguerite (Beaupré)
127	Réserve nationale de faune du Cap-Tourmente
128	Anse Benson
129	Futur centre touristique (Boischatel)
130	Parc des Riverains
131	Station de pompage de Château-Richer
132	Rond-point (rue Casgrain)

**CARTE A : Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain  
Ville de Lévis et agglomération de Québec (partie sud)**



**CARTE B : Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain  
MRC La Côte-de-Beaupré et MRC L'Île d'Orléans**





**CARTE C : Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain  
MRC La Jacques-Cartier et agglomération de Québec (partie nord)**



Municipalités/Villes	Potentiel de logements : situation actuelle 2011							
	Superficies vacantes nettes 2010 <sup>1</sup> (ha)	Évaluation des superficies nettes consommées en 2010			Superficies vacantes nettes disponibles en 2011 (ha)	Densité moyenne nette inscrite au PMAD	Potentiel de logements sur les superficies vacantes nettes disponibles en 2011 <sup>4</sup>	Part de la croissance 2011-2021 liée à la transformation du tissu urbain existant (ajoute au potentiel existant sur les espaces vacants) <sup>5</sup>
		Mises en chantier 2010 <sup>2</sup>	Densité moyenne évaluée pour cette période <sup>3</sup>	Superficies nettes consommées				
	A			B	A - B = C	D	C x D = E	F
Total agglomération de Québec (excluant Wendake)	836	8 439		412	442		12 780	8 352
Québec	826	8 054	21	384	442	30 / 18	12 780	7 874
L'Ancienne-Lorette	1	72	30	2	0	30	0	148
Saint-Augustin-de-Desmaures	9	313	12	26	0	16	0	331
Ville de Lévis	648	835	18	46	602	22 / 15	11 137	2 324
Total MRC La Jacques-Cartier	1 252	690		123	1 129		7 308	519
Fossambault-sur-le-Lac	113	23	6	4	109	7	764	59
Lac-Saint-Joseph	30	0	2	0	30	3	90	2
Lac-Beauport	324	33	4	8	316	6	1 895	59
Lac-Delage	26	0	6	0	26	9	234	S.O.
Sainte-Brigitte-de-Laval	127	255	6	43	85	9	761	86
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	76	122	11	11	65	11	714	85
Saint-Gabriel-de-Valcartier	140	38	4	10	131	4,5	587	56
Shannon	216	89	4	22	194	4,5	872	53
Stoneham-et-Tewkesbury	200	130	5	26	174	8	1 392	119
Total MRC La Côte-de-Beaupré	703	570		53	642		8 666	406
Beaupré	240	133	15	9	231	16	3 698	24
Boischatel	142	118	10	12	130	12	1 562	209
Château-Richer	18	93	10	9	0	12	0	47
L'Ange-Gardien	17	70	11	6	11	12	128	92
Sainte-Anne-de-Beaupré	18	28	10	3	16	12	192	S.O.
Saint-Ferréol-les-Neiges	232	103	11	9	223	13	2 894	33
Saint-Joachim	8	10	8	1	7	10	70	S.O.
Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.	S.O.
Saint-Tite-des-Caps	28	15	4	4	24	5	121	S.O.
Total MRC L'Île-d'Orléans	30	20	3,5	6	24	3,5	85	78
Total CMQ	3 469	10 554		641	2 839		39 976	11 679

1. Inventaire réalisé à partir de l'orthophotographie de 2008 à laquelle ont été ajoutés les agrandissements de périmètres d'urbanisation réalisés avant juin 2010. Ces superficies excluent les milieux humides, les emprises électriques, les sols minces ainsi que certaines contraintes limitant le développement résidentiel. De ces superficies, un pourcentage de 30 % est soustrait pour tenir compte des rues, des parcs, des servitudes d'utilité publique ainsi que des imprévus liés à une étude plus approfondie des terrains considérés. Pour la ville de Lévis, cette superficie nette exclut également le territoire de conservation faisant partie du *Plan de mise en valeur du secteur des crans*. Pour la ville de Lac-Saint-Joseph, la majeure partie des espaces développables est composée d'une bande de terrain située à l'entrée de la municipalité, côté est du lac Saint-Joseph via Fossambault-sur-le-Lac.

2. Évaluation réalisée à partir des documents de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Pour l'agglomération de Québec et les municipalités de la MRC de La Côte-de-Beaupré, cet inventaire comprend également une partie des mises en chantier de 2009 afin de tenir compte des données disponibles lors du calcul des superficies vacantes nettes de 2010.

3. Densité nette moyenne observée au cours des cinq dernières années (2006-2010), calculée à partir du rôle d'évaluation foncière de chacune des municipalités.

4. Pour les villes de Québec et de Lévis, ce calcul tient compte de la répartition des superficies vacantes nettes et des densités exigées pour les milieux urbain et périurbain.

5. Voir le tableau de la page 171 pour des explications détaillées.

6. Pour la Ville de Fossambault-sur-le-Lac, les agrandissements demandés devront être accompagnés d'une réduction du périmètre d'urbanisation le long de la route de Fossambault et d'un changement d'affectation au schéma d'aménagement et de développement afin qu'aucune résidence principale ou secondaire ne puisse être construite à cet emplacement.

Retraits demandés		Ajouts demandés						Ratio		
Superficies brutes retirées <sup>6</sup> (ha)	Potentiel de logements retiré <sup>7</sup>	Potentiel de logements sur les superficies vacantes nettes disponibles 2011 moins les retraits demandés	Superficies brutes ajoutées (ha)	Contraintes naturelles et anthropiques <sup>8</sup> (ha)	Superficies nettes ajoutées <sup>9</sup> (ha)	Densité moyenne nette inscrite au PMAD	Potentiel de logements ajouté <sup>10</sup>	Potentiel total de logements	Prévision des ménages 2011-2021 <sup>11</sup>	Ratio « potentiel de logements par ménage prévu »
	G	E + F - G = H	I	J	(I - J) - 30 % = K	L	K x L = M	H + M = N	O	N/O
19	397	20 735	839	39	560		14 155	34 890	22 272	1,6
19	397	20 257	692	22	469	30 / 18	12 696	32 953	20 996	1,6
		148						148	394	0,4
		331	147	17	91	16	1 459	1 790	882	2,0
		13 461	268	14	178	15	2 666	16 127	8 301	1,9
53	151	7 676	214	57	110		923	8 599	3 439	2,5
45	133	690	25	6	13	7	90	780	395	2,0
		92						92	16	5,8
		1 954						1 954	394	5,0
		234						234	-18	5,0
8	18	828	87	37	35	9	311	1 139	571	2,0
		799	57	12	32	11	348	1 147	566	2,0
		643	29	0	20	5	91	734	370	2,0
		925						925	354	2,6
		1 511	17	2	10	8	82	1 593	791	2,0
954	165	8 907	291	167	87		889	9 795	1 826	5,4
32	0	3 722	4	4	0	16	0	3 722	114	32,6
21	92	1 680	64	29	25	12	297	1 977	997	2,0
185	0	47	54	28	18	12	214	261	224	1,2
21	0	220	81	50	22	12	263	483	440	1,1
45	0	192	33	26	6	12	11	203	-17	5,0
614	0	2 928	28	24	3	13	11	2 939	159	18,5
21	0	70	12	6	5	10	45	115	-59	5,0
		5,0							5,0	5,0
16	73	48	15	1	10	5	48	96	-32	5,0
		163	33	0	23	3,5	81	244	260	0,9
1 026	713	50 942	1 644	277	957		18 713	69 656	36 098	1,9

7. Ce potentiel est calculé en tenant compte des caractéristiques de chacune des superficies enlevées lors de l'inventaire réalisé à partir de l'orthophotographie de 2008. L'absence de potentiel dans les municipalités riveraines de la MRC de La Côte-de-Beaupré s'explique notamment par le retrait d'espaces situés en zone inondable. Pour Saint-Ferréol-les-Neiges, il s'agit de superficies peu constructibles non prises en compte lors de l'inventaire des superficies vacantes.
8. Aux contraintes naturelles et anthropiques s'ajoutent certains agrandissements comportant des terrains déjà construits. Ceux-ci ont également été soustraits, dont 17 hectares à Saint-Augustin-de-Desmaures et 31 hectares à Sainte-Brigitte-de-Laval.
9. À ces superficies, 30 % a été retiré pour tenir compte des rues, des parcs, des servitudes d'utilité publique ainsi que des imprévus liés à une étude plus approfondie des terrains considérés.
10. Pour la ville de Sainte-Anne-de-Beaupré et la municipalité de Saint-Ferréol-les-Neiges, le potentiel de logements ajoutés tient compte des caractéristiques particulières des terrains concernés. Pour Saint-Ferréol-les-Neiges, il s'agit d'un ajustement des limites du périmètre, dont la majeure partie est déjà développée. Pour Sainte-Anne-de-Beaupré, seules certaines portions sont développables en raison de l'escarpement au sud du rang Sainte-Anne.
11. Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives de population des municipalités 2010-2030*, scénario de référence, compilation spéciale pour la CMQ, 25 mai 2011, traitement CMQ.

**Argumentaire : nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance résidentielle**

Le périmètre d'urbanisation métropolitain illustré à la carte 14 tient compte des paramètres suivants :

- une évaluation de la demande en logements basée sur des perspectives de croissance établies par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) à l'échelle des municipalités, en fonction du scénario démographique de référence, et ce, sur un horizon de 10 ans;
- une évaluation du potentiel de logements sur les superficies vacantes nettes disponibles en 2011;
- une prise en compte du potentiel de logements situés à l'intérieur du tissu urbain existant, lequel est pondéré afin de tenir compte d'un effort réaliste de transformation de ce tissu urbain au cours des prochaines années et des caractéristiques de chacune des composantes (voir tableau à la page suivante);
- une prise en compte des nouvelles densités prévues au PMAD;
- un ratio « potentiel de logements par ménage prévu » ne pouvant dépasser deux espaces potentiels pour un ménage prévu à l'échelle de la municipalité concernée, et ce, afin de tenir compte des effets spéculatifs qui pourraient résulter d'une trop grande rareté de terrains.

Bien que les perspectives de croissance établies par l'ISQ dépassent cet horizon de 10 ans, il a été jugé opportun de prendre uniquement en compte la croissance attendue d'ici 2021 afin de limiter les demandes d'agrandissement des périmètres d'urbanisation régionaux et voir comment, pendant cette période, le vieillissement de la population, les investissements publics en matière de transport en commun ou certains changements dans nos modes de vie, notamment en matière de développement durable, modifieront notre façon d'occuper le territoire et, par conséquent, nos demandes d'agrandissement en périmètre d'urbanisation. Notons qu'à l'échelle de la Communauté, le ratio « potentiel de logements par ménage prévu » est de 1,9. Si l'on considère le nombre de nouveaux ménages attendus d'ici 2031 (soit 59 161 nouveaux ménages), le ratio « potentiel de logements par ménage prévu » tombe à 1,18 et s'approche d'un équilibre.

Dans son exercice de délimitation du périmètre d'urbanisation métropolitain, la Communauté a refusé toute demande allant au-delà du ratio de deux logements potentiels pour un ménage prévu à l'exception de trois municipalités, à savoir Beaupré, Sainte-Anne-de-Beaupré et Saint-Ferréol-les-Neiges. Ces demandes doivent uniquement être perçues comme des ajustements et concernent moins de 22 nouveaux logements potentiels. Quant aux municipalités ayant un ratio supérieur à deux logements potentiels pour un ménage prévu, il faut tenir compte que la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* stipule que l'ensemble des périmètres d'urbanisation régionaux existants au 30 avril 2011 doit être conservé. Ainsi, aucun retrait à ces périmètres ne pouvait être fait sans le consentement de la municipalité concernée.

# ANNEXES

## Calcul permettant d'établir la part de la croissance 2011-2021 liée à la transformation du tissu urbain existant

Municipalités/Villes	Prévision des ménages 2011-2021 <sup>35</sup>	Critère de consolidation demandé	Facteur de pondération servant à calculer la consolidation pouvant se faire sur des espaces déjà urbanisés (développement, friche, insertion, etc.)	Potentiel de logements à ajouter à l'existant
		75 %/60 %		
<b>Agglomération de Québec</b>				
Québec	20 996	15 747	50 %	7 874
L'Ancienne-Lorette	394	295	50 %	148
Saint-Augustin-de-Desmaures	882	661	50 %	331
<b>Lévis</b>				
Ville de Lévis	8 301	5 810 <sup>36</sup>	40 %	2 324
<b>MRC La Côte-de-Beaupré</b>				
Beaupré	114	68	35 %	24
Boischatel	997	598	35 %	209
Château-Richer	224	134	35 %	47
L'Ange-Gardien	440	264	35 %	92
Sainte-Anne-de-Beaupré	- 17	S.O.	35 %	S.O.
Saint-Ferréol-les-Neiges	159	95	35 %	33
Saint-Joachim	- 59	S.O.	35 %	S.O.
Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente	S.O.	S.O.	35 %	S.O.
Saint-Tite-des-Caps	- 32	S.O.	35 %	S.O.
<b>MRC La Jacques-Cartier</b>				
Fossambault-sur-le-Lac	395	237	25 %	59
Lac-Saint-Joseph	16	9	25 %	2
Lac-Beauport	394	236	25 %	59
Lac-Delage	- 18	S.O.	25 %	S.O.
Sainte-Brigitte-de-Laval	571	342	25 %	86
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	566	339	25 %	85
Saint-Gabriel-de-Valcartier	370	222	25 %	56
Shannon	354	212	25 %	53
Stoneham-et-Tewkesbury	791	474	25 %	119
<b>MRC L'Île-d'Orléans</b>				
MRC L'Île-d'Orléans	260	195		49

### Explication

Le calcul du pourcentage est basé sur l'effort devant être fait par Québec pour atteindre le pourcentage total de consolidation demandé dans les pôles et le long des axes structurants, soit près de 50 % sur des espaces déjà urbanisés (riche, stationnement, insertion, etc.).

Par la suite, ce pourcentage est pondéré en fonction du tissu urbain en présence, soit :

- o 40 % pour la ville de Lévis;
- o 35 % dans la MRC de La Côte-de-Beaupré;
- o 25 % dans la MRC de La Jacques-Cartier;
- o 25 % dans la MRC de L'Île-d'Orléans.

Ce « potentiel de logements situé à l'intérieur du tissu urbain existant » s'ajoute au potentiel existant en 2011 dans les espaces vacants.

35. Source : Institut de la statistique du Québec, *Perspectives de population des municipalités 2010-2030*, scénario de référence, compilation spéciale pour la CMQ, 25 mai 2011, traitement CMQ.

36. Pour la ville de Lévis, ce calcul tient compte de la répartition des taux de consolidation demandés pour les milieux urbain et périurbain.

**ANNEXE 7****Nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emploi à court et à moyen termes**

Municipalités	Superficies brutes ajoutées (ha)
<b>Total Ville de Lévis</b>	<b>146,57</b>
<b>Total Agglomération de Québec</b>	<b>227,90</b>
Québec	216,94
Saint-Augustin-de-Desmaures	10,96
<b>Total Communauté</b>	<b>374,47</b>

**Argumentaire : nombre d'hectares demandés pour accueillir la croissance des lieux d'emploi**

Afin d'attirer des entreprises et de conserver celles existantes, le territoire doit également disposer de suffisamment d'espaces pour accueillir de nouveaux lieux d'emploi. Actuellement, dans la cinquantaine de parcs d'affaires, zones industrielles et technologiques du territoire de la Communauté, une superficie de 637 hectares est disponible au développement dont 487 hectares sur les territoires de l'agglomération de Québec et de la ville de Lévis. Toutefois, ces deux composantes ont des besoins projetés de 1 407 hectares d'ici 2031. Il manquerait donc un peu plus de 920 hectares de terrains à des fins de lieux d'emploi. Si aucun nouveau site n'est développé, un manque de terrains industriels se ferait sentir d'ici sept ans. Par conséquent, la Ville de Lévis et l'agglomération Québec identifient dès maintenant de nouveaux espaces afin de faire les études et les aménagements nécessaires pour accueillir, le moment venu, ces nouveaux lieux d'emploi.

L'agrandissement de périmètres d'urbanisation régionaux à des fins d'emploi est également soumis aux prescriptions des tableaux 18 et 19.



**ANNEXE 9**

**Préoccupations exprimées par la Communauté, le 28 octobre 2010 (résolution n° E-2010-110), dans le cadre des consultations publiques sur le *Plan régional de développement intégré des ressources et du territoire* de la Capitale-Nationale**

**Les préoccupations exprimées par la Communauté**

- L'élimination de toute modification ou toute altération du milieu susceptible d'avoir des impacts négatifs sur l'eau, particulièrement en présence de prises d'eau potable;
- La mise en valeur hautement respectueuse de la capacité de support du milieu naturel;
- L'application du principe de précaution au calcul de la possibilité forestière afin d'éviter tout risque de surexploitation;
- La protection et la mise en valeur des paysages;
- La pérennité de l'accessibilité au territoire et aux ressources, notamment en ce qui a trait à l'entretien des infrastructures routières, aux ponts et aux traverses de cours d'eau.



## ANNEXE 10

**Synthèse des préoccupations exprimées par la Communauté, le 27 janvier 2011 (résolution n° C-2011-04), dans le cadre des consultations publiques sur la *Stratégie d'aménagement durable des forêts* (SADF) et le *Règlement sur l'aménagement durable des forêts* (RADF)**

### Première recommandation

Qu'un mécanisme de consultation plus formel soit mis en place afin, d'une part, que les préoccupations du monde municipal puissent être prises en compte lors de l'élaboration des *Plans régionaux de développement intégré des ressources et du territoire* (PRDIRT) et des *Plans d'aménagement forestier intégré* (PAFI) et, d'autre part, qu'un véritable partenariat se mette en place.

### Deuxième recommandation

Que l'analyse locale des enjeux écologiques à être préparée par le MRNF dans le cadre de l'élaboration des PAFI tienne compte des orientations et des normes énoncées dans les outils de planification et les outils réglementaires des municipalités, des MRC et des communautés métropolitaines de façon à ce que les activités forestières en terre publique et en terre privée puissent être soumises aux mêmes exigences.

### Troisième recommandation

Que les réflexions entourant le développement d'un réseau d'aires protégées abordent également la question des mesures, des moyens, des compensations et des nouvelles approches à mettre en place pour favoriser la création d'aires protégées en milieu privé et ainsi contribuer à la qualité de vie des populations situées à proximité.

### Quatrième recommandation

Que l'approche par bassin versant soit adoptée pour l'élaboration des outils de planification et des outils réglementaires entourant les pratiques forestières sur le territoire privé et sur le territoire public afin de maintenir la qualité des écosystèmes et des prises d'eau de surface.

### Cinquième recommandation

Que les normes entourant la définition des aires équivalentes de coupe applicables dans les bassins versants de rivières à saumon et de certaines rivières à ouananiche s'appliquent également aux bassins versants des prises d'eau de surface.

### Sixième recommandation

Que les normes du futur *Règlement sur l'aménagement durable des forêts* (RADF) prennent en compte les réflexions du monde municipal et, notamment, celles de la Communauté métropolitaine de Québec visant la protection des bassins versants des prises d'eau de surface.

## **ANNEXE 11**

### **Le RCI 2010-41 et ses amendements**

Cette annexe comprend le *Règlement de contrôle intérimaire visant à limiter les interventions humaines dans les bassins versants des prises d'eau de la Ville de Québec installées dans la rivière Saint-Charles et la rivière Montmorency* (n° 2010-41) et ses amendements tel qu'il est en vigueur au moment de l'adoption du PMAD.

Le lecteur pourra consulter le RCI-2010-41 et ses amendements sur le site Internet de la Communauté, dans la section *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* au [www.cmquebec.qc.ca](http://www.cmquebec.qc.ca).

# ANNEXES

## ANNEXE 12

### Lexique

#### **Aire protégée :**

Correspond aux aires protégées telles qu'elles sont définies par la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* (L.R.Q., c. C-61.01).

#### **Axe structurant :**

Correspond aux axes structurants d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 1.

#### **Bassin visuel :**

Correspond aux espaces faisant partie du paysage entourant le fleuve Saint-Laurent tels qu'ils sont identifiés à la carte 13.

#### **Composante (ou composante géographique) :**

Correspond aux composantes géographiques formant le territoire de la Communauté métropolitaine de Québec, soit : l'agglomération de Québec, la ville de Lévis, la MRC de La Jacques-Cartier, la MRC de La Côte-de-Beaupré et la MRC de L'Île-d'Orléans.

#### **Corridor récréatif :**

Correspond aux sentiers pédestres, aux pistes cyclables, aux sentiers de quad et de motoneige ainsi qu'aux parcours de canot et de kayak. Ce corridor peut, dans certains cas, également servir à des fins utilitaires.

#### **Densité :**

Correspond à un concept global visant à orienter l'intensité de l'occupation du territoire.

#### **Densité résidentielle :**

Correspond à une densité moyenne pour les usages résidentiels qui s'exprime en matière de logements à l'hectare pour l'ensemble du territoire visé par la norme. Il s'agit d'une densité nette et, conséquemment, le calcul s'effectue à partir des espaces exclusivement destinés à l'usage résidentiel. Pour le calcul de la densité applicable à un développement d'ensemble, la densité exigée s'établit en fonction du site visé par le projet, ce qui comprend les parties privatives et communes, le cas échéant, mais qui excluent, en tout temps, les espaces naturels à préserver. Les logements supplémentaires ou intergénérationnels aménagés à même une résidence dont l'usage principal est l'habitation ne sont pas compris dans le calcul des densités.

#### **Densité d'activité humaine :**

Correspond à une densité minimale qui cumule le nombre d'habitants, le nombre d'emplois et le nombre d'étudiants par hectare pour l'ensemble du territoire visé par la norme.

#### **Équipement :**

Englobe les équipements culturels, récréotouristiques, sportifs, d'éducation et de santé de nature privée ou publique.

#### **Équipement à rayonnement métropolitain, régional ou local :**

Équipement dont le rayonnement est déterminé en fonction de la desserte de celui-ci, par exemple, de par sa notoriété ou son unicité, et qui nécessite un bassin de population pour garantir son fonctionnement saisonnier ou annuel.

#### **Espaces boisés viables et de qualité :**

Correspond à des espaces boisés dont leur viabilité et leur qualité ont été déterminées par une étude de caractérisation et recommandés par un professionnel.

**Installation d'intérêt métropolitain :**

Inclut les installations portuaires, aéroportuaires, ferroviaires et routières telles qu'elles sont identifiées au PMAD, incluant leurs voies d'accès, ainsi que les oléoducs et les gazoducs.

**Lieu d'emploi :**

Espace destiné à accueillir des usages commerciaux, de bureaux, industriels ou institutionnels et, le cas échéant, des usages récréatifs.

**Milieu de vie innovant, convivial, complet et inclusif :**

Milieu de vie aménagé à l'échelle humaine et s'articulant autour d'espaces publics adaptés à l'ensemble des citoyens. Ces milieux reposent sur une mixité des fonctions et sont conçus dans un esprit de développement durable. Ils favorisent l'installation d'une masse critique de résidents et d'activités urbaines de façon à assurer leur animation et leur sécurité.

**Mobilité durable :**

La mobilité durable se définit comme la capacité, pour les personnes de toute condition, de se déplacer :

- o de façon sécuritaire, efficace et confortable;
- o par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

**Noyau périurbain :**

En milieu périurbain, une portion de territoire servant à un exercice de planification telle qu'elle est exigée à la stratégie n° 1. Ce noyau peut correspondre à un secteur historique de développement ou à toute autre portion de territoire plus appropriée à un exercice de planification.

**Outils de contrôle :**

Correspond aux outils de contrôle en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, par exemple le zonage, le lotissement ainsi que les règlements à caractères discrétionnaires (ex. : PIIA, PAE, etc.).

**Outils de planification :**

Correspond aux outils de planification en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, soit le schéma d'aménagement et de développement, le plan d'urbanisme et le programme particulier d'urbanisme (PPU).

**PAE (plan d'aménagement d'ensemble) :**

Règlement d'urbanisme à caractère discrétionnaire adopté en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

**Périmètre d'urbanisation métropolitain :**

Espace voué à l'urbanisation dont les limites sont définies à la carte 14.

**Périmètre d'urbanisation régional :**

Espace voué à l'urbanisation dont les limites sont définies dans les documents de planification des composantes.

**PIIA (plan d'implantation et d'intégration architecturale) :**

Règlement d'urbanisme à caractère discrétionnaire adopté en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

**Plan d'eau :**

Lac et cours d'eau.

**PMAD :**

Correspond au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Québec.

# ANNEXES

**Pôle métropolitain :**

Correspond aux pôles d'intérêt métropolitain identifiés à la carte 1.

**PPU (programme particulier d'urbanisme) :**

Outil de planification adopté en vertu de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*.

**Récréation extensive :**

Correspond aux activités de plein air, de loisirs, sportives, culturelles, éducatives ou de conservation et de mise en valeur dont la pratique requiert de grands espaces généralement aménagés ou à l'état naturel avec un bâti de faible importance destiné au confort des usagers (par exemple, des bâtiments d'accueil). Les parcs, les réserves, les sentiers, les centres d'interprétation de la nature, les campings rustiques font notamment partie de cette fonction.

**Récréation intensive :**

Correspond aux activités de plein air, de loisirs, sportives, culturelles et éducatives dont la pratique requiert de grands espaces généralement aménagés avec un bâti de moyenne à forte importance destiné au confort des usagers et aux usages connexes. Les centres récréatifs ou de vacances, les bases de plein air, les golfs, les établissements de camping, les centres de ski, les marinas, les plages publiques et les centres aquatiques font notamment partie de cette fonction.

**Réseau vert, bleu et blanc :**

Correspond aux réseaux métropolitains identifiés au PMAD. Le vert faisant notamment référence aux espaces naturels d'intérêt métropolitain, aux concentrations récréotouristiques et au réseau cyclable métropolitain, le bleu au fleuve, aux plans d'eau et aux parcours de canot et de kayak, et le blanc aux sentiers de motoneige provinciaux et régionaux.

**Revitalisation urbaine intégrée (RUI) :**

Approche d'intervention visant l'amélioration des conditions de vie des résidents d'un secteur défavorisé. La RUI se distingue des stratégies traditionnelles souvent sectorielles par une approche intégrée touchant à la fois le développement urbain, économique et social.

**Transport actif :**

Englobe les divers modes de transport où l'énergie est fournie par l'être humain, par exemple la marche et le vélo.

**Transport collectif :**

Englobe les divers modes de transport où le véhicule utilisé est partagé par plus d'une personne, par exemple l'autobus, le train, le transport adapté, le covoiturage, etc.

**Transport en commun :**

Transport habituellement assuré par l'autobus, le métro, le tramway et le train de banlieue.

**Transport en commun à haut niveau de service :**

Transport en commun dont la fréquence minimale est d'un autobus aux 15 minutes.

**Transport en commun de moyenne fréquence :**

En milieu urbain, transport en commun dont la fréquence minimale est d'un autobus aux 15 à 30 minutes. En milieu périurbain, correspond au service pendulaire aux heures de pointe et à la demande hors heures de pointe ou horaire.

**Zone agricole :**

Correspond à la zone agricole délimitée par la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*.

**Zone blanche :**

Correspond à l'espace situé à l'extérieur de la zone agricole.

# LISTE DES CARTES

Carte 1	Les pôles métropolitains et les axes structurants .....	16
Carte 2	Le réseau routier d'intérêt métropolitain.....	28
Carte 3	Le réseau cyclable d'intérêt métropolitain.....	29
Carte 4	Le réseau de camionnage d'intérêt métropolitain.....	30
Carte 5	Les corridors de transport en commun d'intérêt métropolitain .....	31
Carte 6	Les installations de transport d'intérêt métropolitain donnant accès à la région .....	46
Carte 7	La délimitation des milieux urbain et périurbain.....	50
Carte 8	La zone agricole délimitée en vertu de la <i>Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles</i> .....	70
Carte 9	Les éléments patrimoniaux protégés en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i> ainsi que les sites patrimoniaux sous juridiction fédérale .....	77
Carte 10	Le réseau vert, bleu et blanc d'intérêt métropolitain .....	79
Carte 11	Les unités de paysage d'intérêt métropolitain.....	88
Carte 12	Le réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région .....	89
Carte 13	Les bassins visuels du fleuve .....	94
Carte 14	Le périmètre d'urbanisation métropolitain.....	99
Carte 15	Les bassins versants des prises d'eau de surface municipales.....	105

## ANNEXES

Carte A	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, Ville de Lévis et agglomération de Québec (partie sud).....	165
Carte B	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, MRC La Côte-de-Beaupré et MRC L'Île-d'Orléans.....	166
Carte C	Les points de vue permettant de saisir les paysages d'intérêt métropolitain, MRC La Jacques-Cartier et agglomération de Québec (partie nord).....	167
Carte D	Le périmètre d'urbanisation métropolitain : localisation des espaces maintenus, retirés et ajoutés.....	173

# LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Critères, prescriptions et cibles sur la forme d'aménagement et de développement à atteindre en fonction des pôles métropolitains, des noyaux périurbains et des axes structurants.....	17
Tableau 2	Cibles métropolitaines en matière de transports en commun et actif.....	32
Tableau 3	Prescriptions contribuant au développement des transports en commun, adapté et actif, et à l'efficacité du réseau routier d'intérêt métropolitain .....	33
Tableau 4	Critères et prescriptions de consolidation pour les milieux urbain et périurbain .....	37
Tableau 5	Prescriptions contribuant au maintien, au développement et à la fonctionnalité des installations de transport d'intérêt métropolitain.....	45
Tableau 6	Prescriptions permettant d'établir des principes d'aménagement favorisant la création de milieux de vie innovants, conviviaux, complets et inclusifs.....	51
Tableau 7	Cibles permettant d'établir des principes d'aménagement et de construction pour des quartiers et des bâtiments durables .....	53
Tableau 8	Critères de densité et prescriptions de préservation du caractère distinct du milieu périurbain.....	54
Tableau 9	Prescriptions relatives à la localisation à prioriser pour les lieux d'emploi en milieux urbain et périurbain .....	64
Tableau 10	Prescriptions d'aménagement des lieux d'emploi.....	65
Tableau 11	Énoncé d'intention relatif au territoire et aux activités agricoles.....	71
Tableau 12	Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des espaces et des bâtiments patrimoniaux d'intérêt métropolitain en fonction de niveaux de protection.....	78
Tableau 13	Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des corridors et des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain en fonction des niveaux de protection.....	80
Tableau 14	Critères et prescriptions relatifs à la préservation dans le cas de certaines conversions.....	81
Tableau 15	Énoncé d'intention relatif aux unités de paysage d'intérêt métropolitain.....	90
Tableau 16	Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des points de vue et du réseau routier d'intérêt métropolitain constituant les principales portes d'entrée de la région.....	90
Tableau 17	Prescriptions relatives à la protection et à la mise en valeur des bassins visuels du fleuve Saint-Laurent en fonction des niveaux de protection.....	95

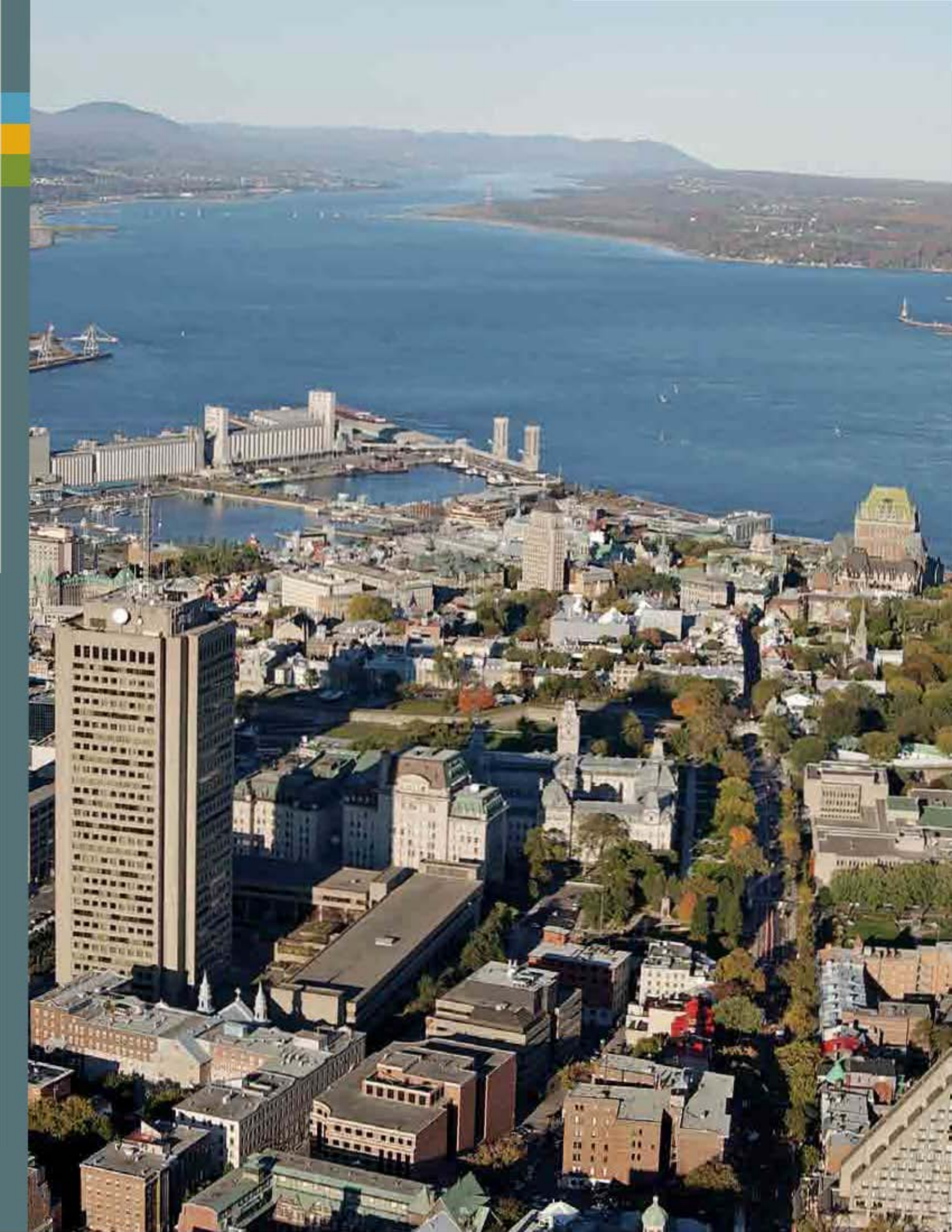
# LISTE DES TABLEAUX

Tableau 18	Prescriptions applicables à un agrandissement d'un périmètre d'urbanisation régional .....	100
Tableau 19	Prescriptions applicables à un agrandissement du périmètre d'urbanisation métropolitain .....	100
Tableau 20	Critères, prescriptions et cibles relatifs à la protection des prises d'eau de surface municipales situées dans les bassins versants identifiés à la carte 15 .....	106
Tableau 21	Critères, prescriptions et cibles relatifs à l'implantation, à l'exploitation et au démantèlement des éoliennes.....	109
Tableau 22	Prescriptions relatives aux usages sensibles projetés dans les zones de niveau sonore élevé du réseau routier ainsi qu'en bordure des gares de triage.....	113
Tableau 23	Énoncés d'intention relatifs à la sécurité.....	114



# LISTE DES FIGURES

Figure 1	Pôle, noyau et axe structurant : illustration de certains critères, prescriptions et cibles.....	22
Figure 2	Quelques exemples de consolidation de la trame urbaine existante : <ul style="list-style-type: none"><li>• consolidation de la trame urbaine autour d'une station-service.....</li><li>• consolidation autour d'un service au volant afin d'y aménager des espaces plus conviviaux ....</li><li>• réaménagement d'un centre commercial de proximité.....</li><li>• requalification des espaces de stationnement d'une grande surface commerciale.....</li></ul>	38 39 40 41
Figure 3	Aperçu de certaines densités résidentielles en milieu périurbain.....	56
Figure 4	Représentation d'un milieu de vie innovant, convivial, complet et inclusif.....	58
Figure 5	Comparaison de différentes formes de lotissement en fonction de leur pourcentage de préservation à l'état naturel .....	82



## Principales statistiques des municipalités du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec

Municipalités	Population Décret 2011 <sup>1</sup>	Prévisions démographiques <sup>2</sup> 2010-2030		Superficie du territoire (ha) <sup>3</sup>	Zone agricole effective <sup>4</sup> (ha) en 2011 <sup>5</sup>	Pourcentage du territoire en zone agricole
		Ménages	Population			
<b>Agglomération de Québec</b>	<b>546 726</b>	<b>37 440</b>	<b>49 610</b>	<b>55 784</b>	<b>12 422</b>	<b>22,3 %</b>
Québec	511 919	35 017	47 740	46 367	5 167	11,1 %
L'Ancienne-Lorette	16 695	610	- 345	770	3,5	0,5 %
Saint-Augustin-de-Desmaures	18 112	1 813	2 215	8 646	7 251	83,9 %
<b>Ville de Lévis</b>	<b>137 394</b>	<b>12 788</b>	<b>20 005</b>	<b>45 400</b>	<b>32 501</b>	<b>71,6 %</b>
<b>MRC La Jacques-Cartier</b>	<b>35 463</b>	<b>5 375</b>	<b>11 970</b>	<b>155 431</b>	<b>6 157</b>	<b>4,0 %</b>
Fossambault-sur-le-Lac	1 741	514	665	1 384	0	0 %
Lac-Beauport	7 084	569	810	6 419	0	0 %
Lac-Delage	520	- 40	- 100	222	0	0 %
Lac-Saint-Joseph	258	2	- 30	4 219	0	0 %
Sainte-Brigitte-de-Laval	4 729	905	2 285	11 117	0	0 %
Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier	6 087	899	2 605	12 273	4 176	34,0 %
Saint-Gabriel-de-Valcartier	3 385	691	1 630	44 836	1 668	3,7 %
Shannon	4 782	612	860	6 491	55	0,8 %
Stoneham-et-Tewkesbury	6 877	1 223	3 245	68 467	257	0,4 %
<b>MRC La Côte-de-Beaupré</b>	<b>25 397</b>	<b>3 135</b>	<b>6 660</b>	<b>64 942</b>	<b>23 944</b>	<b>36,9 %</b>
Beaupré	3 233	164	250	2 263	27	1,2 %
Boischatel	6 242	1 914	4 455	2 072	96	4,7 %
Château-Richer	4 015	388	940	23 217	5 423	23,4 %
L'Ange-Gardien	3 499	715	1 375	5 258	5 021	95,5 %
Sainte-Anne-de-Beaupré	2 874	- 79	- 280	6 254	2 876	46,0 %
Saint-Ferréol-les-Neiges	2 748	240	495	8 502	2 810	33,1 %
Saint-Joachim	1 336	- 123	- 345	3 538	2 271	64,2 %
Saint-Tite-des-Caps	1 448	- 84	- 230	13 038	4 626	35,5 %
Saint-Louis-de-Gonzague-du-Cap-Tourmente	2	0	0	797	791	99,2 %
<b>MRC L'Île-d'Orléans</b>	<b>7 010</b>	<b>423</b>	<b>150</b>	<b>19 525</b>	<b>18 520</b>	<b>94,9 %</b>
Sainte-Famille	878	34	- 55	5 079	5 056	99,6 %
Sainte-Pétronille	1 101	78	55	432	336	77,7 %
Saint-François-de-l'Île-d'Orléans	582	43	15	2 910	2 487	85,5 %
Saint-Jean-de-l'Île-d'Orléans	983	92	130	4 359	4 182	95,9 %
Saint-Laurent-de-l'Île-d'Orléans	1 658	168	110	3 508	3 301	94,1 %
Saint-Pierre-de-l'Île-d'Orléans	1 808	8	- 105	3 235	3 157	97,6 %
<b>Communauté métropolitaine de Québec</b>	<b>751 990</b>	<b>59 161</b>	<b>88 395</b>	<b>341 084</b>	<b>93 546</b>	<b>27,4 %</b>


1. Gouvernement du Québec, décret n° 1069-2010 publié dans la Gazette officielle du Québec, le 29 décembre 2010. Le dénombrement est basé sur des estimations de population au 1<sup>er</sup> juillet 2010 faites par l'Institut de la statistique du Québec.

2. Gouvernement du Québec, Institut de la statistique du Québec, *Perspectives de population des municipalités 2010-2030*, scénario de référence, données reçues le 25 mai 2011. Compilation réalisée par la CMQ.

3. Comprend les limites terrestres des municipalités (exclut les superficies comprises dans le fleuve).

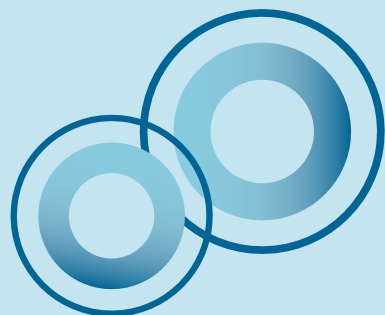
4. Zone agricole effective (comprend les inclusions et les exclusions depuis la révision de la zone agricole).

5. Commission de protection du territoire agricole de Québec, données au 31 mars 2011, compilation réalisée par la CMQ.



Organisme de planification et de coordination, la **Communauté métropolitaine de Québec** intervient particulièrement en aménagement du territoire, en transport métropolitain et en gestion des matières résiduelles. Elle regroupe 28 municipalités et trois MRC comptant un total de 750 000 habitants.

Elle a pour mandat de développer une cohésion des interventions des municipalités et des municipalités régionales de comté (MRC) qui la composent.



**Communauté  
métropolitaine  
de Québec**

Édifice Le Delta III  
2875, boulevard Laurier, 10<sup>e</sup> étage, bureau 1000  
Québec (Québec) G1V 2M2  
Courriel : [info@cmquebec.qc.ca](mailto:info@cmquebec.qc.ca)

[www.cmquebec.qc.ca](http://www.cmquebec.qc.ca)

Téléphone : 418 641-6250

Télécopieur : 418 641-6545