

1. d'élaborer un « guide d'application », permettant aux Villes/MRC une compréhension commune et partagée de la finalité recherchée par les « critères », et surtout de mieux intégrer ces critères à leurs outils de planification (critère de densité d'occupation, de densité d'activité humaine, de consolidation, protection des paysages liés au fleuve, etc.);
2. que le PMAD reconnaisse le déséquilibre existant au niveau de la répartition des emplois gouvernementaux sur le territoire de la CMQ, et formule des recommandations permettant de corriger cette situation, ayant pour conséquences de mieux répartir les échanges sur les ponts aux heures de pointe, et de prolonger ainsi la durée de vie de ces infrastructures majeures;
3. de permettre et d'encourager les Villes/MRC à élaborer des plans de gestion des milieux naturels selon une approche globale (milieux humides, boisés, les rives, les crans rocheux, etc.) et à enchâsser ces plans de gestion au Schéma d'aménagement / Plan d'urbanisme, plutôt que d'adopter une série de normes spécifiques et applicables de façon ponctuelle sur le terrain;
4. de mieux appuyer le projet d'aménagement d'un lien cyclo-pédestre à même le trottoir « est » du Pont de Québec, facilitant ainsi les déplacements des 550 cyclistes (en moyenne) qui empruntent ce parcours à chaque jour, mais également d'un lien par bateau-passeur, ou autre, entre le « Quai des Cageux » et Saint-Romuald durant la période estivale;
5. de se préoccuper de l'entretien du Pont de Québec afin de maintenir la sécurité à long terme des usagers et d'améliorer son apparence esthétique;
6. d'assurer un suivi rigoureux des travaux d'élaboration de l'évaluation environnementale stratégique sur les gaz de schiste effectuée le BAPE;
7. de demander au MDDEP d'assurer une vigie sur la qualité des eaux des rivières Beaurivage et de la Chaudière en amont de la prise d'eau de Charny sur les territoires hors-CMQ;
8. d'identifier les cotes connues des zones à risque d'inondation 0-20 ans et 20-100 ans du fleuve Saint-Laurent au PMAD et d'y régir ou prohiber les usages et les constructions afin de garantir dès maintenant la sécurité des personnes et des biens;

9. de mieux baliser les façons d'intervenir en bordure du réseau routier afin de s'assurer de maintenir des niveaux sonores en deçà des seuils acceptables pour les occupants des futurs bâtiments;
10. de mettre en place un outil de monitoring, en collaboration avec les Villes/MRC, permettant de suivre et d'évaluer la mise en œuvre du PMAD;
11. de s'assurer que les futurs plans quinquennaux de développement régional des Conférences régionales des élu(e)s de la Capitale et de la Chaudière-Appalaches respectent les stratégies de développement du PMAD, et que les projets de mise en œuvre du PMAD puissent être intégrés aux éventuels contrats de territoire.
12. de préciser dans quelle mesure le gouvernement du Québec et ses mandataires sont liés aux stratégies et aux moyens de mise en œuvre du PMAD.
13. d'ajouter une section au PMAD, regroupant des préoccupations portant sur l'inclusion sociale et l'accessibilité universelle, et identifiant les mesures qui devront être intégrées aux documents de planification des Villes/MRC afin d'assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de vie, du mieux-être, de la sécurité, de la fierté et de l'appartenance, des enfants, des femmes et des hommes de tous les âges et de toutes les conditions (accessibilité, sécurité des espaces publics, logement social, accès à l'emploi, etc.)

Avis de la Ville de Lévis formulé conformément aux dispositions de l'article 56.7 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, et portant sur les modifications proposées et commentaires se rapportant au projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) adopté par la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) le 28 avril 2011.

Les 13 stratégies énoncées au PMAD

Page 10 :

Stratégie 1 : Il serait préférable de changer le mot « polarisant » par « **dirigeant** » ;

Stratégie 2 : Il serait préférable de changer les mots « ...pour le devenir du... » par « **...afin de mieux desservir le...** »

Stratégie 3 : Il serait préférable de libeller la stratégie comme suit : « **en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin de rentabiliser nos équipements et infrastructures et à optimiser les investissements publics et privés consentis** », et arrimer avec le texte de la page 11 (6^{ième} para.)

Stratégie 5 : ajouter à la fin du texte « ...et complets, **et en dotant la région métropolitaine d'équipements et d'infrastructures aptes à répondre aux besoins actuels et futurs de la population** » ;

Stratégies 7 et 11 : il serait intéressant de vérifier dans quelle mesure ces stratégies 7 et 11 (et les objectifs et moyens qui en découlent) pourraient être regroupées, puisqu'elles concernent toutes les deux la fonction agricole ; la dominance portant davantage sur la grande priorité « DURER »

Page 11 :

4^o para : il serait intéressant de spécifier que la région métropolitaine se différencie également par ses lieux chargés d'histoire.

6^o para, 2^o et 3^o ligne : ajouter « ...rentabiliser **nos équipements et** nos infrastructures... » et 4^o ligne : « ...investissements publics **et privés**... »

Sous la grande priorité « ATTIRER », ajouter : « ...accueillir la croissance, en ***dotant la région d'équipements et d'infrastructures aptes à répondre aux besoins de la population***, et en complétant... »

Page 12

Dernier paragraphe « Demande de collaboration », il serait intéressant de préciser dans quelle mesure le gouvernement et ses mandataires sont liés au PMAD, puisque le PMAD interpelle le gouvernement et ses mandataires pour la mise en œuvre de chacune des 13 stratégies métropolitaines.

Page 13

3^o paragraphe, 4^o ligne :

Le PMAD prévoit qu'une « ...conformité stricte est exigée dans le cas des critères énoncés... ». Nous sommes d'avis que le qualificatif « stricte » devrait être retiré. Dans les faits, nous comprenons que ces critères doivent permettre, conformément à la LAU, d'encadrer la mise en œuvre du PMAD et de chacune de ses 13 stratégies. Par ailleurs, la CMQ, en collaboration avec le personnel des MRC/Villes, devraient convenir d'un « Guide d'application » de ces critères, afin que tous les partenaires puissent mieux comprendre la finalité recherchée par ces critères, et mieux intégrer ces critères aux outils de planification de chacune des entités.

Stratégie 1 : Structurer en polarisant la croissance dans les pôles métropolitains, les noyaux périurbains et le long des axes structurants du territoire

Page 15

Titre : changer « polarisant » par « **dirigeant** » ; pour l'objectif 1.3 à la même page utilise également « diriger »

« Un modèle de développement qui a ... »

Le premier alinéa du 2° para pourrait est scinder en trois comme suit :

- *Un accroissement soutenu de notre dépendance à l'automobile*
- *Un accroissement soutenu des problèmes de congestion routière qui diminue la qualité de vie d'une portion importante de la population*
- *Une perte du pouvoir d'achat des ménages souvent obligés d'avoir 2 voitures (et les frais qui s'y rattachent) pour assumer leurs déplacements*

« De nouvelles préoccupations... »

2° para, 10° ligne, ajouter : « ...de pôles, **de noyaux périurbains** et d'axes... »

Page 18 – carte 1

- Déplacer légèrement le noyau périurbain de Saint-Nicolas vers l'est (place Normandie)
- Déplacer légèrement le noyau périurbain de Saint-Jean-Chrysostome vers le nord-ouest (Centre-ville de Saint-Jean)

Page 19 – Tableau 1, critères pôle métropolitain type 1

- Dans « infrastructures de transport », premier point de forme : « ...plusieurs voies de circulation majeures... » ne constitue pas en soi un critère pour développer un pôle métropolitain de type 1 ; l'accès à du transport en commun est beaucoup plus important et stratégique. Par ailleurs, les autres pôles de type 2 et 3 sont souvent

aussi bien desservis que le pôle 1 en matière d'infrastructure routière.

- **Général à toutes les affectations** : le critère « Présence de nombreux espaces et aménagements publics » fait référence à quoi précisément ? Ce critère pourrait-il être bonifié en ajoutant la notion d'embellissement, d'aménagements paysagers (sur espaces publics ou privés), d'espaces verts, favorisant ainsi l'atteinte de deux objectifs : avoir des espaces publics, avoir des espaces verts bien aménagés (publics ou privés)
- **Général à toutes les affectations** : le critère « densité d'activité humaine » est très intéressant, mais dans les faits, comment s'établira la conformité avec les outils d'urbanisme des MRC/Villes, et comment peut-on l'évaluer l'atteinte de ce critère ? (quelle superficie doit-on considérer ?).

Page 20 – critères pôle métropolitain type 2

- Dans « fonctions et concentration », prévoir les activités touristiques, de même que des équipements à rayonnement régional (faisant ainsi référence aux régions administratives)
- **Général à toutes les affectations** : dans « densité », modifier « étude » par « *étudiants niveau secondaire, technique et postsecondaire* »

Page 20 – critères pôle métropolitain type 3

- Dans « fonctions et concentration », prévoir également les équipements à rayonnement régional (faisant ainsi référence aux régions administratives)

Page 22 – Axe structurant type 1

- Dans « infrastructures de transport », 3^o point de forme, s'assurer que les parcours strictement réservés au transport en commun (avec peu d'accès) soient autorisés (ne pas exclure de ces affectations le concept « bus-way »)

- Dans « cadre bâti », ajouter les critères d'embellissement, de verdure et d'espaces verts (privé ou public)
- Dans « densité », le seuil de 100 activités humaines/hectare sera sans doute difficile à respecter.

Page 22 – Axe structurant type 2

- Dans « cadre bâti », ajouter les critères d'embellissement, de verdure et d'espaces verts (privé ou public)
- Dans « densité », le seuil de 50 activités humaines/hectare sera sans doute difficile à respecter.

Stratégie 2 : Structurer en misant sur la mobilité durable des personnes et des marchandises pour le devenir du territoire métropolitain

Page 25

« Une faible utilisation... »

Dernière phrase, ajouter : « ... les réseaux sont davantage conçus **et entretenus** à des fins récréatives (**aucun aménagement cyclable n'est entretenu l'hiver**) et ne répondent... »

« Une prédominance du camionnage... »

ajouter :

- **Plusieurs entreprises de transport sont localisées au centre du milieu urbain, occasionnant une forte consommation d'espace (à faible intensité) et favorisent la congestion de la circulation.**
- **Le mode de transport par camion n'est pas le plus performant au niveau de la consommation de carburant et de réduction des gaz à effet de serre.**
- **Le camionnage est la cause principale de détérioration du réseau routier, nuisant à la sécurité des usagers, et générant des coûts importants d'entretien et de reconstruction des routes.**

« Des épisodes de congestion... »

Préciser que les autoroutes servent beaucoup trop pour les développements « locaux », et constituent ainsi les principales sources de congestion. De plus, préciser, pour information, la source de l'information selon laquelle les coûts économiques des congestions est de 50M\$ annuellement, et préciser pour quel territoire ces coûts s'appliquent.

Objectifs poursuivis :

- Objectif 2.1, ajouter à la fin : « ...collectif et actif, **permettant également la mise en œuvre de la stratégie #1** ».
- Objectif 2.2, reformuler comme suit : **Accroître l'intégration des réseaux de transport collectif et actifs présents sur le territoire, et l'arrimage avec ceux des MRC adjacentes.**

- Objectif 2.3, ajouter à la fin : « ...et sur l'environnement, **en privilégiant leur localisation (ou leur relocalisation) à proximité des installations ferroviaires ou portuaires, ou en milieu périphérique.**

Ajouter les objectifs suivants :

- **2.4 : Favoriser les modes de transport des marchandises le plus performants sur le plan des économies d'énergie et d'émission de GES**
- **2.5 : Considérer l'implantation de parcs de services pour véhicules électriques**
- **2.6 : Encourager les grandes entreprises publiques et privées à favoriser les moyens de transport alternatifs à l'automobile (marche, vélo, transport en commun, covoiturage, auto partagée)**

Page 26

« Moyens d'action... » :

2.1 : faire également référence à la carte 6, afin de localiser les installations portuaires et ferroviaires qui doivent être complémentaires aux réseaux routiers (ou ajouter sur la carte 5 les installations portuaires et ferroviaires).

« Moyens et outils... » :

2.2 : préciser que ce moyen contribue également à l'atteinte de la stratégie #13.

2.3 Débuter comme suit : « **Intègre dans la planification les critères identifiés au tableau 3 contribuant au développement des transports collectif et actif à l'échelle métropolitaine et à l'efficacité du réseau routier, et identifie les mesures à prendre pour atteindre les cibles définies au tableau 2.** À cet égard, les municipalités... »

Ajouter le moyen suivant :

- **Planifier l'aménagement du territoire et du réseau routier de façon à relier entre eux les différents quartiers par un réseau de**

collectrices locales, permettant ainsi de libérer le réseau routier supérieur.

Page 27

Demandes de collaboration aux partenaires...

« Qu'ils identifient les opportunités... »

Ajouter au premier alinéa l'opportunité du concept de voiture partagée, et d'un parc de service pour véhicules électriques.

Ajouter un point de forme :

- ***Que la CMQ interpelle également de gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale, afin qu'ils encouragent le déploiement de l'emploi gouvernemental dans les limites des pôles de la Tête des Ponts et de Desjardins, favorisant ainsi un rééquilibrage des échanges sur les ponts aux heures de pointe, prolongeant la fonctionnalité et la durée de vie de ces infrastructures majeures et favorisant une meilleure utilisation du transport en commun interrives. De façon générale, le gouvernement du Québec devrait favoriser l'implantation sur le territoire de Lévis de grands générateurs de déplacements de l'administration publique, et incluant les secteurs de la santé, de l'éducation postsecondaire et de la culture, permettant ainsi une meilleure utilisation des ponts, et soulageant du même coup la congestion sur le réseau supérieur de la capitale. Il va de soi que les fonctions législatives stratégiques doivent demeurer sur la colline parlementaire, mais ce sont les emplois de l'appareil administratif du gouvernement qui devraient faire l'objet de cette meilleure distribution de part et d'autre des rives du fleuve. Cette préoccupation du PMAD, concernant la meilleure répartition des emplois gouvernementaux, s'applique également au gouvernement fédéral qui pourrait avantageusement localiser ou relocaliser certains de ses bureaux administratifs sur le territoire de la Ville de Lévis.***

Page 28 - Carte 2

Examiner la possibilité de faire l'arrimage entre le réseau routier d'intérêt métropolitain (identifié sur la carte 2), et la classification fonctionnelle du réseau routier reconnue par le MTQ et déjà enchâssée dans les SADR.

Page 29 - Carte 3

Préciser à quoi font référence les « axes périphériques » : aux réseaux de transport en commun des MRC adjacentes ? au transport en commun interrégional projeté ?

L'axe central de transport en commun identifié sur l'autoroute Jean-Lesage, entre les échangeurs 311 et 314 n'existe pas (tronçon de l'autoroute Jean-Lesage de part et d'autre de la rivière Chaudière).

Carte 4 – page 30

Il serait intéressant d'identifier les axes de la Route Verte, et le nom des principaux axes cyclables (corridor des cheminots, le Grand-Tronc, etc.)

Identifier les points de liaison des réseaux cyclables : Pont de Québec, Traverse de Québec-Lévis, Pont de l'Île).

Carte 5 – page 31

Il serait intéressant d'ajouter sur cette carte les infrastructures ferroviaires et maritimes, puisqu'idéalement, le réseau de camionnage devrait être adjacent ou avoir facilement accès à ces infrastructures.

Vérifier si ce réseau de camionnage est cohérent avec ceux inscrits aux SADR des MRC/Villes et déjà négociés avec le MTQ.

Page 32

Tableau 2

Dernier alinéa changer « pistes cyclables » par « **voies cyclables** »

Tableau 3

Le texte du 3^o alinéa devrait être modifié comme suit : « **Une évaluation des impacts sur les transports collectifs et actifs et sur les réseaux routiers lors de l'élaboration du Schéma d'aménagement / Plan d'urbanisme, en tenant compte des affectations et des densités prévues** ». En effet, il faudrait éviter de faire faire des études de circulation de façon ponctuelle pour chaque projet, mais plutôt d'avoir une approche « globale » de la circulation en fonction des affectations et des densités projetées. De plus, les projets de requalification de site en milieu

urbain ne devraient pas être freinés par la faible capacité du réseau routier, puisque c'est davantage le transport en commun qui devrait desservir la population et les employeurs de ces secteurs en redéveloppement.

Stratégie 3 : Structurer en consolidant les secteurs déjà urbanisés afin d'optimiser les investissements publics

Page 33

Objectif 3.4, première ligne, changer « ...en limitant... » par « ...**et limiter...** »

Page 34

« Moyens d'action... »

3.2, modifier par « ...l'extension des périmètres d'urbanisation **des MRC adjacentes de la CMQ** ».

Page 35

Tableau 4, pour milieu urbain, prévoir 2 points de forme, soit :

- **75% de la croissance doit être faite sous forme de consolidation**
- **60% de cette croissance sous forme de consolidation doit être effectuée à l'intérieur d'un pôle métropolitain ou aux abords d'un axe structurant.**

Dernier point de forme bas de la page : modifier « ...en bordure... » par « ...**dans l'aire d'influence...** »

Stratégie 4 : Attirer en dotant la région métropolitaine d'infrastructures d'accès performantes

Page 37

« Un patrimoine ferroviaire sous-utilisé »

Préciser que plusieurs lignes de chemin de fer abandonnées furent acquises par le gouvernement du Québec et louées au milieu municipal (baux de 60 ans) pour des utilisations à des fins récréatives, avec possibilité de rétrocession de ces emprises afin de reprendre l'activité ferroviaire (Grand Tronc, Parcours des Anses, Corridor des cheminots, etc.).

« Le port de Québec... »

Préciser que le port de Québec constitue la porte d'entrée de la voie maritime, donnant accès aux Grands-Lacs et au centre de l'Amérique. De plus, le Port de Québec est plus près de Liverpool (2564 milles marins) que celui de New-York (2870 milles marins).

Objectifs : pour les objectifs 4.1 et 4.3, préciser qu'il s'agit d'installations **de transport**

Ajouter l'objectif 4.4 : « **Favoriser le développement et l'utilisation des moyens de transport les plus performants pour l'environnement.** »

Page 38 :

« Moyens d'action... »

Le moyen 4.2 devrait sans doute être retiré ; ce moyen semble s'appliquer aux futures installations, et on ne peut pas reconnaître ce qui n'existe pas encore. Par ailleurs, le moyen 4.3 (qui deviendrait 4.2) traite de critères pour ces futures installations.

« Moyens et outils... »

Ajouter à la fin de 4.3 : « ... installations d'intérêt métropolitain, **notamment celles qui sont les plus performantes pour l'environnement** ».

Général dans le texte : les titres « Demande de collaboration aux partenaires... » devraient également comprendre les mandataires du gouvernement et les organismes paragouvernementaux (H-Q, SAQ,

Régies, etc.). De plus, la CMQ devrait également se retrouver dans ces « demandes de collaboration », notamment pour la coordination de ces demandes et leurs suivis.

Plus spécifiquement pour les « demandes » de la page 38, plusieurs de ces collaborations relèvent du gouvernement fédéral sur lequel les dispositions du PMAD n'ont pas d'emprise, mais il ne faudrait pas que l'inaction du fédéral vienne bloquer des projets initiés par les entités partenaires.

À ces demandes, devrait-on ajouter le parcours protocolaire entre l'aéroport et la colline parlementaire (via Promenade Samuel de Champlain ou via le boulevard Charest).

Au 4^o point de forme, ajouter à la fin. « ...transport collectif et actif **et accessoirement récréatif** ».

Prévoir également l'interpellation des entreprises qui prévoient construire les gazoducs et oléoducs, en demandant que le milieu municipal soit consulté en amont de leur projet, et qu'ils tiennent compte des préoccupations et mesures de mitigation proposées afin d'atténuer les impacts.

Page 40 - Carte 6

- Le gazoduc de Trans-Canada se rend jusqu'au sud de l'autoroute Jean-Lesage à Saint-Nicolas. De plus, le gaz se rend également vers Lotbinière et la Beauce. Dans ces cas, ces conduites sont-elles considérées comme des dessertes (ce qui explique qu'elles ne soient pas identifiées).
- La voie ferrée des Breakey (démantelée et servant de voie cyclable) pourrait aussi être identifiée

Stratégie 5 : Attirer en offrant des milieux de vie innovants et complets

Page 41

Dans le titre, le terme « innovants » pourrait être modifié par « **conviviaux** ». En effet, ce qui est recherché par cette stratégie est davantage lié à créer des milieux conviviaux (qui peuvent par ailleurs être innovants).

« Des milieux de vie qui devront également s'adapter au vieillissement... »
Faire également référence au phénomène des « baby-boomers » qui ont envahi à une même époque les mêmes quartiers, pour y élever les mêmes types de familles. Aujourd'hui, les ménages de ces quartiers vivent les mêmes situations : les enfants sont partis, les parents sont à la retraite, les maisons sont bien grandes et l'entretien pèse de plus en plus lourd. Il faut prévoir la transformation dynamique de ces quartiers (densification et multifonctionnalité), qui constituent l'essentiel des 1^o et 2^o couronnes d'urbanisation, où tous les services et infrastructures sont déjà en place afin d'accueillir de nouveaux arrivants.

Objectifs :

L'objectif 5.3 devrait débiter ainsi : « **Encadrer le développement afin...** »

Page 44 – Carte 7

- Dans l'ex-Bernières, tout le secteur situé entre l'autoroute Jean-Lesage et la zone agricole pourrait être dans l'aire urbaine.
- Le secteur Anselier (exclu de la zone agricole) pourrait être intégré à l'aire périurbaine (afin d'y prévoir des activités récréotouristiques, ref. : SADR de Lévis).
- S'assurer qu'il s'agit des périmètres d'urbanisation projetés dont il est fait référence à la page 87.
- Le secteur Rabaska devrait-il également être identifié (périurbain)

Page 45

« Aménagement des milieux de vie... »

4° point de forme : « Permettre des changements **de densité et** de vocation... »

« Mixité des fonctions... »

5° point de forme, à la fin ajouter : « ...projets immobiliers **et à proximité des services.** »

« Sécurité et qualité... »

4° point de forme, débiter par « **Contrer les sources...** », et faire référence également aux odeurs, îlots de chaleur.)

Page 46

« Quartiers durables... »

7° point de forme : l'expression « LEEDS » devrait être donnée en exemple, et non comme la norme, puisqu'il existe d'autres formes de certifications.

Les photos au bas de la page 46 ne sont pas véritablement de beaux exemples de diversification et de mixité.

Page 47

Tableau 8 pour la portion du haut, préciser qu'il s'agit de critères de densité **minimale**.

Page 49 - Schéma 1

Il serait intéressant d'y illustrer : un cours d'eau protégé, un milieu humide à l'intérieur du PU.

Stratégie 6 : Attirer en accueillant la croissance dans des lieux d'emplois de qualité

Page 51

« Une région qui performe bien »

Dernière ligne ajouter : « ...industrielles **et technologiques...** »

« Des lieux d'emplois peu ou pas intégrés... »

Deuxième ligne, ajouter : « ... lieux d'emplois a **quelquefois** été réalisés... »

Ajouter le titre suivant : « **Des emplois gouvernementaux inégalement répartis sur le territoire** »

Il faudrait ici préciser que sur les 124 571 emplois du gouvernement du Québec (excluant les effectifs de l'éducation, de la santé et des services sociaux), 39 123 sont localisés sur le territoire de la Ville de Québec (source : « Profil de localisation des effectifs gouvernementaux », Commission de la capitale nationale du Québec, 2011). Pour le territoire de la Ville de Lévis, selon une compilation interne, environ 1050 emplois gouvernementaux sont localisés sur le territoire de Lévis. Le PMAD devrait faire état de ce déséquilibre, et recommander que les effectifs gouvernementaux soient dorénavant localisés (ou relocalisés) sur le territoire de la Ville de Lévis. En redistribuant équitablement les effectifs gouvernementaux sur le territoire de la CMQ, on vient rééquilibrer les échanges sur les ponts aux heures de pointe, réduire les embouteillages, prolonger la durée de vie (et la fonctionnalité) de ces infrastructures routières majeures (ponts et accès aux ponts) et optimiser le transport en commun inter-rives. Il faudrait également faire référence à la mission et aux pouvoirs de la Commission de la capitale nationale du Québec, en particulier l'article 15 de la Loi sur la Commission de la capitale nationale, qui stipule que la Commission doit conseiller le gouvernement sur la localisation, la construction, la conservation, l'aménagement et le développement des bureaux et des effectifs du gouvernement, de ses ministères ou de tout autre organisme gouvernemental. Il va de soi que les fonctions législatives stratégiques du gouvernement provincial doivent demeurer sur la colline parlementaire, mais ce sont les emplois de l'appareil administratif du gouvernement qui devraient faire l'objet de cette meilleure distribution de part et d'autre des rives du fleuve. Les mêmes préoccupations s'appliquent pour la localisation des effectifs de

l'administration du gouvernement fédéral. Finalement, on devrait préciser que le territoire d'intervention de la Commission de la capitale nationale du Québec correspond au territoire de la CMQ, mais que le territoire d'intervention du Bureau de la Capitale nationale correspond à la région administrative de la Capitale nationale, soit uniquement une partie du territoire de la CMQ, la Ville de Lévis en étant exclu.

Objectifs poursuivis :

Ajouter l'objectif 6.4 : « ***S'assure d'une meilleure répartition des effectifs du gouvernement provincial et fédéral sur le territoire de la CMQ, permettant ainsi de prolonger la fonctionnalité des infrastructures majeures et coûteuses (ponts et accès aux ponts) en favorisant un rééquilibrage des échanges pendulaires sur les ponts aux heures de pointe, et en optimisant l'utilisation du transport en commun interrives*** ».

Page 52

Moyens et outils de mise en œuvre

6.3 : Mieux cibler les lieux d'emploi d'intérêt métropolitains qui sont concernés afin de justifier l'élaboration de ces études ; ainsi, la référence au plan 13 serait intéressante puisqu'il s'agit du réseau routier d'intérêt « métropolitain ».

Par ailleurs, la dernière phrase devrait se lire comme suit : « ...Ces critères devront être précisés par les règlements municipaux, ***notamment par*** des PIIA ou des PAE ou suivant les principes du *Form-Based Code*... »

6.4 : La 2^e phrase devrait être modifiée comme suit : « ***...est élevée, par exemple, pour un bâtiment ou groupe de bâtiment dont la superficie est importante (à titre indicatif, des mesures...)*** »

Demande de collaboration...

Ajouter :

Que le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale du Québec soient sensibilisés sur le déséquilibre existant concernant la localisation des effectifs gouvernementaux sur le territoire de la CMQ, et tendent davantage à localiser (ou relocaliser) des effectifs gouvernementaux sur le territoire de la Ville de Lévis, contribuant ainsi à un rééquilibrage des échanges sur les ponts aux

heures de pointe et une utilisation optimale du transport en commun interrives. Que le gouvernement fédéral soit également sensibilisé à ces réalités.

Que le gouvernement du Québec, la Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ) et le Bureau de la Capitale Nationale soient sensibilisés au fait qu'il serait logique que la totalité du territoire d'intervention de la CCNQ (et correspondant au territoire de la CMQ) soit entièrement couvert par le Bureau de Capitale Nationale (et non uniquement la portion nord de la CCNQ/CMQ).

Page 53 – Le tableau 9

Est-ce nécessaire de faire la distinction entre urbain et périurbain ? Est-ce que les mêmes « guides » du tableau 9 ne pourraient pas s'appliquer à l'ensemble du territoire de la CMQ ?

Le tableau 9 soulève quelques questionnements :

- Les commerces de gros et les industries légères sont-ils souhaitables dans les pôles 2 et 3 et les axes de type 2 ? Ainsi, est-ce qu'on atteint nos objectifs de la page 51 si on permet de l'industrie légère ou des commerces de gros dans les limites du pôle de la Tête des ponts, sur Marie-Victorin, si on permet de l'industrie lourde en bordure du réseau de camionnage ?
- Les centres de recherches devraient-ils également être autorisés dans les sites A
- Le site A devrait-il également faire référence aux pôles de type 3 ?
- Concernant « Dépendance à l'automobile pour les déplacements des employés », il faudrait expliquer cette notion. De plus, la mention à déplacement pendulaire pour le site A devrait être retirée (tous les déplacements pour motif travail sont pendulaire).
- Concernant les sites C, comme localisation on fait référence au « Réseau de transport des marchandises » ; s'agit-il du réseau de camionnage ?

- En milieu urbain, « critères de distance » devrait être remplacé par « **desserte en transport collectif** », et pour le site A, on devrait remplacer « arrêt » par « **axe** ». De plus, pour les sites B et C aucune disposition ne devrait s'appliquer, considérant que 20 minutes c'est une durée de marche qui n'incite pas à prendre le transport collectif.
- Pour le site C, l'expression « Bonne desserte par le réseau routier » devrait être remplacée par « **Proximité d'un axe de transport de marchandises** »
- Qu'advient-il d'un terrain situé à l'intérieur d'un PU, mais à l'extérieur d'un milieu urbain ou périurbain, mais par ailleurs actuellement affecté à des fins commerciales et industrielles (c'est le cas au sud de Breakeyville en bordure de l'autoroute Robert-Cliche).

Il serait sans doute plus simple et logique de regrouper ensemble les dispositions applicables au milieu urbain et au milieu périurbain.

Page 54 – tableau 10

Les deux rubriques « Pour le domaine public » et « Pour le domaine privé » devraient être regroupées.

Le 1° point de forme devrait être retiré puisque cet item est déjà traité à la page 32 à la stratégie #2.

Au 2° point de formes, « des composantes minérales et végétales des lieux » devrait être remplacé par « **des aménagements paysagers** ».

Au 6° point de forme, ajouter : « ...Un affichage adapté au **besoins** des usagers... »

Au 9° point de forme, on devrait clarifier le texte « ...qui minimisent la déstructuration de la relation entre le cadre bâti et l'espace public » ; essentiellement, ce qui est recherché, c'est que les façades des bâtiments soient directement accessibles à la rue, que la cour avant soit paysagée, et que la localisation des stationnements et aires de manutention soit dans la cour arrière ou latérale (ou dissimulée).

Le 11° point de forme devrait être retiré puisqu'il s'agit ici de préoccupations locales n'ayant pas d'intérêt métropolitain.

Stratégie 7 : Attirer en mettant l'agriculture « au cœur » de notre qualité de vie

Page 55

Le libellé de la stratégie devrait être remplacé par le suivant : « ***Attirer en préservant une agriculture dynamique, éco-responsable et accessible*** »

Contexte d'intervention :

Faire également référence à la présence de nombreux boisés de ferme et de l'importance de les conserver, contribuant ainsi à la protection de la biodiversité.

Objectifs poursuivis :

7.3 Modifier l'objectif comme suit : « ***Encourager le développement de pratiques agricoles éco-responsables reposant sur une utilisation judicieuse des ressources naturelles*** ».

Ajouter les objectifs suivants :

7.4 Miser sur la présence de l'interface agricole/urbain, facilitant l'accessibilité pour la population urbaine à des activités agrotouristiques ou simplement pour le ressourcement.

7.5 Assurer la mise en valeur et la protection de la forêt privée

Page 56

Moyens d'action et critères...

7.6 et 7.7 devraient être regroupés.

Moyens et outils de mise en œuvre...

7.3 Le texte devrait débiter comme suit : « ***Réserver en priorité la zone agricole aux usages agricoles tout en encourageant...*** ». De plus, dans ce texte on devrait également permettre les activités suivantes : équipements d'utilité publique, les énergies renouvelables (éoliennes, voltaïques, géothermie), le compostage, l'extraction, etc., bref des usages qui ne peuvent s'exercer à l'intérieur des PU et qui doivent, selon leur nature, être implanté en milieu ressource.

7.4 – Les mots « dans l'éventualité d'une exclusion de la zone agricole » devraient être retirés ; dans les faits, ce moyen devrait s'appliquer dans tous les cas.

Page 58 – Carte 8

Par une note, indiquer que cette carte n'a qu'une valeur indicative, et que la carte résultant de la LPTAAQ et des décisions gouvernementales et de la CPTAQ prévaut.

Page 59

5^o paragraphe, 3^o ligne : « ...et de développement contribuent à **les protéger et à les mettre en valeur...** » ; et remplacer le mot « élus » par « ***intervenants*** ».

Stratégie 8 : Attirer en misant sur la qualité de nos espaces patrimoniaux, naturels et récréotouristiques

Page 61

Pour le réseau vert, bleu et blanc, « blanc » devrait englober les activités telles : le ski alpin et nordique, la raquette, le traîneau à chien, les glissades, etc., toutes des activités très accessibles à la population, qui « attirent », et qui permettent à la CMQ de se démarquer. Actuellement, le « réseau blanc » fait uniquement référence aux réseaux de motoneiges et aux quads.

Page 62

Moyens d'action :

Le moyen 8.7 fait en sorte que tous les boisés viables et de qualité de plus de 5 ha à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sont associés à des espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain. Advenant la « conversion » de ces boisés, des critères sont prévus au tableau 15, un maximum de 25% du boisé doit être conservé. Une partie pourrait être prise dans le 10% aux fins de parc, mais l'autre portion (15%) devra donc être conservée sur les terrains privés (selon des normes d'urbanisme spécifiques), ou être acquise pour fin publique. Il serait intéressant que le PMAD identifie ces boisés viable et de qualité d'intérêt métropolitain.

Moyens et outils de mise en œuvre exigés :

Moyen 8.1 : Le texte devrait commencer par « **Reconnaît les...** »

Moyen 8.3 : retirer les mots « énoncés en fonction »

Le moyen 8.6 fait en sorte que le PMAD intervient à une échelle vraiment locale. Ainsi, le PMAD identifie les espaces d'intérêt métropolitains qui méritent d'être protégés et mis en valeur, mais avec ce moyen 8.6, la CMQ demande indirectement aux MRC et municipalités de prolonger cette identification à d'autres espaces, qui, pris individuellement, n'ont pas d'intérêt métropolitain.

Moyen 8.7 : Il serait intéressant de demander aux MRC/municipalités d'élaborer un plan de gestion des milieux naturels, selon une approche globale et dynamique, des territoires présentant le plus d'intérêt environnemental et social (incluant les milieux humides, les boisés, les

rives, les crans rocheux, etc.) et dans une approche de développement durable. Ce plan de gestion des milieux naturels serait enchâssé au Plan d'urbanisme/Schéma d'aménagement.

Moyen 8.9 : voir commentaire du moyen d'action 8.7 de la rubrique précédente.

Page 63

Demande de collaboration...

7° « ...parachever les corridors récréatifs... »

Le 2° alinéa portant sur « la liaison (via les ponts ou par une traverse) du corridor du littoral et du Parcours des Anses », devrait être modifié comme suit : **« La liaison de façon prioritaire du corridor du littoral et du Parcours des Anses (incluant son prolongement vers l'ouest jusqu'au Pont de Québec) par l'aménagement d'une voie cyclo-pédestre sécuritaire et conforme aux normes à même le trottoir « est » du Pont de Québec. Considérer également la possibilité de relier ces deux parcours cyclopédestres, notamment par une navette dans le secteur de Saint-Romuald ».**

Il faut rappeler que le nombre des cyclistes empruntant le Pont de Québec est en croissance constante. Actuellement, piétons et cyclistes partagent un trottoir de 1.24 mètre de largeur... Durant les mois d'été, c'est 550 cyclistes, en moyenne, qui traversent quotidiennement sur le Pont de Québec, et une forte proportion traverse à l'heure de pointe, laissant présager qu'il s'agit ici d'un cyclisme « utilitaire ». De plus, il faut considérer que des cyclistes empruntent le Pont de Québec durant toute l'année, et que l'élargissement de ce trottoir pourrait également servir pour l'évacuation des passagers (trains ou automobiles) en cas d'accident sur le Pont.

Cette préoccupation concernant l'aménagement d'une voie cyclo-pédestre sécuritaire et conforme aux normes devrait également apparaître à la stratégie métropolitaine no.2 : Mobilité durable.

Plus particulièrement...

Deux représentations devraient être ajoutées :

- **Que le gouvernement fédéral et provincial assume la protection, la gestion et la mise en valeur des bâtiments et espaces qu'ils reconnaissent.**

- ***Que la Commission de la capitale nationale complète le concept permettant de relier le quai des Cageux de la Promenade Samuel de Champlain à un endroit situé sur le territoire du quartier de Saint-Romuald, permettant des parcours cyclables et piétons récréatifs sur les deux rives du fleuve.***

Page 64 – carte 9

Sur le carton illustrant le centre-ville de Québec, devrait-on préciser que le Parc des Champs de bataille comprend également la rue et le Parc des Braves ?

Il faudrait s'assurer de pouvoir identifier avec précision la localisation des éléments illustrés.

Page 65 – carte 10

Il faudrait s'assurer que l'identification de ces éléments provient du SADR de Lévis. De plus, au niveau du PMAD, y a-t-il pertinence d'identifier ponctuellement chacun des bâtiments selon les années de construction, considérant le fait qu'à Lévis, un PIIA s'applique déjà aux bâtiments patrimoniaux ?

Page 66 – Carte 11

Devrait-on ajouter les identifications suivantes :

- La Grande-Plée-Bleue ;
- Les réseaux des centres de ski (alpin et nordique), de raquette, de glissades, de traîneaux à chiens ;

Page 67 – Tableau 12

Concernant la protection élevée, il faut considérer que toutes les actions décrites sous le titre « Pour la protection » relèvent de la compétence du gouvernement fédéral ou provincial (et non par les MRC/municipalités), et des régimes de protection et de gestion sont déjà assumés par ces gouvernements.

Pour chaque catégorie (protection élevée, intermédiaire et minimale), le critère suivant pourrait être ajouté sous « pour la mise en valeur » : ***Favoriser l'utilisation à des fins publiques du bâtiment*** (ex. :

Anglicane, le Vieux-Bureau de Poste, les bibliothèques de Charlesbourg et de Saint-Jean-Baptiste, etc.).

Par ailleurs, les niveaux de protection « intermédiaire » et « minimale » pourraient être regroupés.

Page 68

Les « aires de concentration d'oiseaux aquatiques » se retrouvent dans les listes A et B ; ces aires devraient-elles être illustrées sur la carte 11.

Page 69

Pour Lévis, le « Parcours de la Chaudière » devrait être remplacé par « Le sentier de la Capitale », soit un projet de sentier reliant l'Aquarium de Québec au Parc des Chutes-de-la-Chaudière, actuellement à l'étude par la CCNQ.

Page 70 – Tableau 14

Protection intermédiaire :

- les deux catégories de milieux humides devraient être regroupées
- « la protection des accès existants aux plans d'eau » est davantage un élément de mise en valeur

« Prohibition des usages non reliés à... » devrait être modifié par « **Bien cibler les usages permettant la...** ». Aussi, il faut considérer que certains usages devront d'emblée être autorisés dans certains de ces sites, notamment les tours de la Garde-côtière au Parc de la Pointe-de-la-Martinière, le barrage et la centrale hydro-électrique au parc des Chutes de la Chaudière, etc.

Par ailleurs, les niveaux de protection « intermédiaire » et « minimale » pourraient être regroupés.

Page 71 – Tableau 15

Ce tableau fait référence aux éléments identifiés à la carte 11 (et non à la carte 10)

Concernant la Ville de Lévis, ce tableau et ces « critères » s'appliquent très difficilement aux éléments visés, soit le secteur de la traverse, incluant le Vieux-Lévis et le Vieux-Port de Québec (secteur 7 de la carte

11), et le secteur des ponts incluant l'Aquarium et le Pont de Québec (secteur 6 de la carte 11).

Le PMAD devrait spécifier à quelle concentration récréotouristique de la carte 11 ce tableau et ces critères s'appliquent.

Concernant la préservation des boisés de plus de 5ha. Le commentaire de la page 62 s'applique, à savoir qu'il serait davantage intéressant de demander aux MRC/municipalités d'élaborer un plan de gestion des milieux naturels, selon une approche globale et dynamique, des territoires présentant le plus d'intérêt environnemental et social (incluant les milieux humides, les boisés, les rives, les crans rocheux, etc.) et dans une approche de développement durable. Ce plan de gestion des milieux naturels serait enchâssé au Plan d'urbanisme/Schéma d'aménagement.

Stratégie 9 : Attirer en valorisant nos paysages identitaires

Page 75

Plus précisément...

3° point de forme, les mots « ...aménagent des zones tampons... » devraient être remplacés par « **...atténuent les impacts visuels...** » ; dans les faits, une zone tampon peut difficilement cacher une ligne de transport d'électricité.

Page 76 – Carte 12

Devrait-on ajouter une unité de paysage afin de couvrir le corridor de la Chaudière, au sud de Charny ?

Page 77 – Carte 13

La percée visuelle au sud de Charny devrait être déplacée vers le nord (à la hauteur du Parc des Chutes-de-la-Chaudière)

Page 78 – Tableau 17

Critères de protection – points de vue

3° point de forme, retirer « , et ce, »

Critères de protection – réseau routier

Le 1° point de forme, 1° alinéa devrait être intégré au tableau 10 (page 54) puisqu'il s'agit des mêmes territoires et des mêmes objectifs visés.

Concernant les structures d'affichages (1° point de forme, 4° alinéa), comment doit-on gérer les structures qui deviendraient dérogatoires avec ces dispositions du PMAD ? De plus, la prohibition sur une distance de 100 m. peut-elle avoir un effet pervers, en encourageant l'implantation de structures très hautes et de très fortes dimensions à proximité des quartiers urbanisés ? Enfin, la Loi régit déjà les panneaux-réclames en bordure du réseau routier supérieur. À Lévis, la réflexion en cours vise à concentrer les panneaux-réclames le long des autoroutes afin de soulager les autres routes, et des ententes sont déjà en cours avec les entreprises. Le libellé de cet alinéa pourrait être le suivant : « **Éviter la prolifération et la pollution visuelle pouvant être généré par l'affichage, en exerçant un contrôle par les municipalités.** »

Stratégie 10 : Attirer en faisant du fleuve Saint-Laurent un élément métropolitain rassembleur

Page 79

Dans le contexte d'intervention, il faudrait faire référence au Pont de Québec qui est un signal fort et un élément de fierté pour la région métropolitaine et l'ensemble du Québec. Le Pont de Québec devrait être reconnu comme un élément patrimonial d'intérêt métropolitain, avec protection élevée. La CMQ a hérité du mandat de la Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec ; cette coalition regroupait l'ex-CUQ et les ex-MRC.

Le dernier titre du contexte d'intervention devrait être modifié comme suit : « Le fleuve, des enjeux qui dépassent le territoire **et la juridiction** de la Communauté métropolitaine de Québec »

À la fin de la première phrase, on devrait ajouter : « ...,du fleuve, etc.) **ou par des organismes relevant du gouvernement fédéral (Port de Québec).**

Concernant les objectifs poursuivis, il serait intéressant d'ajouter le suivant : « **Maintenir et accentuer les pressions auprès des instances concernées, afin que le Pont de Québec soit entretenu de façon de façon à maintenir la sécurité des usagers à long terme et d'améliorer son apparence esthétique**».

Page 80

Moyens d'action :

10.4 : les 1° et 5° alinéas devraient être regroupés.

Ajouter 10.5 qui se lit comme suit : « **Poursuivre l'acquisition de connaissances sur les changements climatiques et les impacts sur le Saint-Laurent** ».

Demandes de collaboration

Ajouter ces demandes :

- « **Qu'ils s'assurent que le Pont de Québec soit entretenu convenablement afin de garantir la sécurité des usagers (route et rail) et que son apparence esthétique soit améliorée (finaliser les travaux de peinture)** ».

Note : c'était le mandat de la Coalition pour la sauvegarde du Pont de Québec, dont la CMQ a hérité.

- ***Que le Plan Saint-Laurent implique davantage les municipalités afin qu'elles collaborent à l'identification des actions proposées.***

Page 82 – Tableau 18

Le niveau de protection « élevé », englobe une portion importante des quartiers de Montcalm, Sillery, et de Saint-Nicolas, de Saint-Romuald et de Lévis. Afin d'éviter que les MRC/municipalités soient dans l'obligation d'effectuer des PIIA sur d'immenses territoires, il serait souhaitable de mieux cibler les territoires concernés, et/ou de déterminer que ces dispositions s'appliquent uniquement aux bâtiments et usages pouvant affecter les paysages. De plus, il faudrait s'assurer que les efforts de densification du territoire soient conciliables avec ces dispositions applicables à la protection des paysages. Ici aussi, un « guide d'application » de ces critères devrait être élaboré par la CMQ en collaboration avec ses partenaires, afin de mieux comprendre la portée de ces critères et de convenir, ensemble, de la meilleure façon d'intégrer ces critères aux outils de planification des Villes/MRC.

Concernant les critères de protection et de mise en valeur :

- Au 1^o point de forme, modifier comme suit : « ***...par un statut particulier, un secteur d'intérêt, etc*** ».
- au 2^o point de forme, 2^o alinéa, changer « distinguent » par « ***démarquent*** » ; de plus, il semble qu'il puisse y avoir contradiction entre le 3^o et 4^o alinéa. En effet, au 3^o alinéa, on préconise la protection du couvert forestier ou la plantation d'arbres au sommet et au pied des talus ; au 4^o alinéa, on préconise la protection de percées visuelles sur le fleuve et les escarpements (ce 4^o alinéa devrait être retiré) ;
- au 2^o point de forme, dernier paragraphe, modifier comme suit : « ...et à la visibilité des constructions ***considérées*** emblématiques. »
- Au dernier point de forme, « interdiction » devrait être remplacé par « ***Contrôle rigoureux*** ».

Page 83 – Tableau 18

Bassin visuel intermédiaire :

Modification au 3^o paragraphe : « ...Ultramar, ***plusieurs*** crans rocheux à Lévis,... »

Pour la protection et la mise en valeur :

2^o point de forme, modification : « ...volumétrie générale) se ***démarque*** de la typologie... »

« Interdiction » devrait être remplacé par « ***Contrôle rigoureux selon les pouvoirs des municipalités*** »

Stratégie 11 : Durer en favorisant la coexistence harmonieuse du milieu urbanisé et du milieu agricole ou naturel par une consommation rationnelle de l'espace métropolitain

Page 85

Une consommation d'espace...

2° paragraphe, ajouter à la fin : «...production agroalimentaire **en plus d'affecter l'efficacité et la sécurité des voies de circulation** ».

Le sol, une ressource importante...

1° paragraphe, 3° ligne, pourrait-on changer « ...qu'il faut protéger et mettre en valeur... », par « **...qu'il faut utiliser de façon responsable et mettre en valeur...** »

Page 86

Moyens d'actions et critères...

Ajouter 11.6 : « **De concert avec les municipalités, évalue les besoins en espace supplémentaire pour satisfaire aux besoins concernant les lieux d'emploi, et supporter les représentations auprès de la CPTAQ.**

Demande de collaboration

Ajouter : **Que la CPTAQ démonte de l'ouverture concernant les besoins additionnels d'espace pour répondre aux besoins concernant les lieux d'emplois.**

Page 89

Dans le tableau de superficies brutes ajoutées, on lit au tableau 20, que pour l'ensemble de la CMQ, 358 ha. sont ajoutés par le PMAD. Dans les notes argumentaires en bas de page, on fait référence à des besoins exprimés de 900 ha. pour Québec et Lévis. Faut-il comprendre qu'avec le PMAD, on soit en manque de 542 ha. afin de combler nos besoins d'ici 2031 à des fins de lieux d'emploi ?

Stratégie 12 : Durer en favorisant une utilisation judicieuse de nos ressources naturelles au profit des générations futures

Page 91

L'urbanisation croissante du territoire...

2° phrase, ajouter à la fin : « ...naturel des eaux, ***mais surtout la qualité de l'eau.*** »

Le 3° titre devrait se lire ainsi : « ***Les milieux humides et les milieux boisés constituent également...*** »

Le 4° titre devrait se lire ainsi : « La gestion de ***la ressource forestière*** n'a pas toujours été exemplaire ». À la fin de la 3° phrase, ajouter : « ...de la Capitale-Nationale ***et de la Chaudière-Appalaches*** ».

Des activités d'extraction...

À la fin de 2° paragraphe, ajouter : « ...sur la qualité de vie de leurs citoyens ***et sur l'aménagement du territoire*** ».

Une ressource énergétique...

Faire aussi référence à la géothermie, à l'énergie solaire, à la méthanisation.

Objectifs poursuivis :

Ajouter 12.5 : « ***Suivre et alimenter les travaux d'élaboration de l'évaluation environnementale stratégique sur les gaz de schiste du BAPE*** ».

Moyen 12.6, 1° ligne ajouter : « ...des élus de la Capitale Nationale ***et de la Chaudière-Appalaches...*** »

Ajouter le moyen 12.9 : ***Assure le suivi des travaux d'élaboration de l'évaluation environnementale stratégique sur les gaz de schiste par le BAPE.***

Page 93

Demande de collaboration

Concernant les ressources naturelles, les mêmes commentaires formulés aux pages 62 et 71 s'appliquent, à savoir qu'il serait davantage intéressant de demander aux MRC/municipalités d'élaborer un plan de gestion des milieux naturels, selon une approche globale et dynamique, des territoires présentant le plus d'intérêt environnemental et social (incluant les milieux humides, les boisés, les rives, les crans rocheux, etc.) et dans une approche de développement durable. Ce plan de gestion des milieux naturels serait enchâssé au Plan d'urbanisme/Schéma d'aménagement.

Plus précisément, des représentations...

Ajouter le paragraphe suivant : ***Que le MDDEP assure une vigie sur la qualité de l'eau des rivières Beaurivage et Chaudière en amont de la prise d'eau de Charny, incluant les territoires hors-CMQ.***

Stratégie 13 : Durer en améliorant notre capacité d'anticiper et d'agir face à certaines circonstances pouvant porter atteinte à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes ou créer des dommages matériels importants

Page 95

Contexte d'intervention

Les zones à risques d'inondation du Fleuve Saint-Laurent chevauchent quatre entités de la CMQ ; le PMAD devrait dès maintenant déterminer à l'échelle de la CMQ les cotes de récurrence 0-20 ans et de 20-100 ans, qui sont connues et notamment déjà appliquées pour la Ville de Lévis. Les études dont il est question aux pages suivantes pourront soit « confirmer » ces cotes d'inondation déjà connues depuis 1986, ou soient les modifier. Considérant l'expérience malheureuse de la population de la Montérégie, il serait incompréhensible que la CMQ n'intègre pas à son premier PMAD les cotes connues de risque d'inondation 0-20 ans et 20-100 ans du fleuve Saint-Laurent, en prétextant que des études devront être faites ultérieurement pour tenir compte des changements climatiques et des modifications des débits du fleuve afin de valider les cotes d'inondation déjà connues.

Dans le contexte, il serait également important de tenir compte de l'entretien des cours d'eau dont la responsabilité relève entièrement depuis le début des années 2000 aux MRC/Ville. En effet, des embâcles dans ces cours d'eau qui chevauchent plus d'une entité de la CMQ peuvent avoir des conséquences fâcheuses pour les riverains.

Objectifs poursuivis :

13.2, ajouter à la fin : « ... associés à certaines activités **et contrôler les usages afin d'assurer la sécurité, la santé, le bien-être de la population et la valeur des investissements consentis.**

Ajouter l'objectif suivant: « **Identifie les cotes connues de récurrence 0-20 ans et 20-100 ans en bordure du Fleuve Saint-Laurent.** »

Moyens d'actions et critères...

1° paragraphe, 1° ligne, remplacer « ...qu'elle a atteint les objectifs... » par « **...qu'elle soutient les objectifs...** ». et 2° ligne, ajouter « ...à la mobilité durable, **à la gestion des biens immobiliers** ainsi que ceux inscrits... »

3° paragraphe, 1° ligne, modifier « ...considère qu'elle a atteint ses objectifs... » par « ...considère qu'elle **atteindra** ses objectifs... », 2° et 3° ligne, changer « ...glissement de terrain.. » par « **...mouvement** de terrain... ».

13.1, enlever à la fin « **de 55 dBA et moins** ».

13.2, débiter comme suit : « **Inscrit au PMAD les cotes connues d'inondation de récurrence 0-20 ans et 20-100 ans en bordure du Fleuve Saint-Laurent, et se donne...**

Moyens et outils de mise en œuvre...

Ajouter : **L'élaboration de plans d'entretien des cours d'eau dont l'entretien relève des MRC/municipalités.**

Page 97

Demandes de collaboration...

Ajouter :

- **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.**
- **Que des programmes de subventions soient disponibles afin de permettre l'élaboration de plan d'entretien des cours d'eau sous juridiction des MRC/municipalités.**

Tableau 22 :

Changer « critères » par « guides »

Remplacer le 1° paragraphe et ses 5 alinéas par le texte suivant :

« Les projets de développement comportant des usages sensibles sont encadrés par les normes ou des critères qui favorisent le maintien d'un niveau sonore acceptable. Les niveaux sonores acceptables pour le bruit continu sont ceux déterminés par le MTQ pour les abords de route. La conception des lotissements et des implantations doit idéalement être faite de façon à maintenir des niveaux sonores en deçà des seuils acceptables. Toutefois, des mesures d'atténuation peuvent être introduites, au besoin, afin de réduire le bruit ambiant extérieur ou pour donner la possibilité de maintenir un climat sonore adéquat à l'intérieur des bâtiments visés ainsi que dans les aires d'agrément extérieures. »

Page 98

Zones inondables :

Dans le texte, il faudrait tenir compte que les cotes de récurrences 0-20 ans et 20-100 ans du Fleuve Saint-Laurent sont connues et diffusées depuis 1986, et ont fait l'objet d'une modification depuis suite à l'obtention de nouvelles données historiques ; en effet, au milieu des années 90, ces cotes ont été légèrement augmentées. Considérant les dommages causés par les inondations (exemple récent de la Vallée du Richelieu), la CMQ devrait dès maintenant reconduire les cotes connues d'inondation, ce qui n'empêche pas de procéder à l'étude proposée de révision de ces cotes.

Suivi et monitoring – pages 99 et suivantes

Il faudrait que la CMQ détermine dès maintenant la portée du monitoring qu'elle entend faire, identifier les indicateurs qu'elle entend utiliser, et déterminer qu'elles sont informations qui seront demandées aux MRC/municipalités.

Il faudrait éviter que les MRC/municipalités aient des dossiers argumentaires fastidieux à produire. Il ne faut pas oublier que les MRC/municipalités auront elles aussi un monitoring à effectuer pour la mise en œuvre du SARD.

Il est important, dès maintenant, que la CMQ et les MRC/municipalités se coordonnent afin de vérifier comment ces mesures de monitoring pourront être mis en place, et de s'assurer également que ces mesures soient graduellement introduites, en tenant compte des agendas des MRC/municipalités.

Enfin, la CMQ devrait s'assurer d'avoir dès l'entrée en vigueur du PMAD, un « portrait » de la situation actuelle et portant sur tous les éléments pour lesquels elle entend exercer un monitoring (ex. : nombre d'emplois par pôles, axes ; densité d'occupation par secteur urbanisé, niveau de congestion des principaux axes, etc.), bref, produire une « référence 2011 » pour chacun des éléments devant faire l'objet d'un éventuel monitoring.

Autres considérations et préoccupations d'ordre général

1 – Vers une communauté plus accessible et plus inclusive :

La Ville de Lévis recommande qu'une section du PMAD soit spécifiquement réservée afin d'y retrouver tous les gestes et les préoccupations portant sur l'inclusion sociale et l'accessibilité. Le PMAD devrait ainsi identifier les mesures qui devront être intégrées aux documents de planification des Villes/MRC afin d'assurer le maintien et l'amélioration de la qualité de vie, du mieux-être, de la sécurité, de la fierté et de l'appartenance des enfants, des femmes et des hommes de tous les âges et de toutes les conditions. Ces mesures peuvent notamment porter sur le nombre, la répartition et l'intégration des logements sociaux. Ces mesures peuvent aussi être de portée universelle, profitant ainsi aux personnes vivant avec un handicap, mais également à l'ensemble de la population, par exemple : des stationnements et des aménagements urbains afin de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, mais très utiles pour une population vieillissante, sur des aménagements urbains offrant davantage de sécurité aux personnes âgées, mais très appréciés des familles et contribuant à réduire la criminalité. Ces mesures doivent permettre à l'ensemble des citoyennes et des citoyens de se sentir concerné par les efforts de planification consentis, de sentir que chacune et chacun a « sa place au soleil ». Ces mesures d'accessibilité universelle favorisent également l'accès à l'emploi à des personnes qui autrement, pourraient difficilement penser à intégrer le marché du travail. Ces préoccupations d'inclusion et d'accessibilité universelle s'intègrent très bien à la grande priorité ATTIRER du PMAD.

2 – Dérogation :

Anticiper les usages et constructions qui deviendront dérogatoires suite à l'intégration des dispositions du PMAD au Plan et aux règlements d'urbanisme des municipalités. Il serait intéressant, à l'échelle de la CMQ d'évaluer l'impact de ces nouveaux usages et bâtiments dérogatoires. Ici aussi, il serait intéressant que la CMQ, avec la collaboration des Villes/MRC, puisse convenir d'un « guide d'application » afin d'évaluer les possibilités qui s'offrent aux Villes/MRC pour traiter ces usages et constructions qui deviendront dérogatoires suite à l'intégration du PMAD aux outils de planification des Villes/MRC.

3 – MRC et municipalités :

Dans les textes du PMAD, on fait souvent référence à:

- « MRC », mais MRC fait ici référence aux MRC de la Jacques-Cartier, à celle de l'Île d'Orléans et celle de la Côte de Beaupré
- « MRC et les municipalités », mais municipalités ici fait référence à l'ensemble des municipalités locales des MRC et à la Ville de Lévis et à la Ville de Québec.

Dans les faits, le PMAD fait référence aux MRC de la Jacques-Cartier, à la MRC de l'Île d'Orléans, à la MRC de la Côte de Beaupré, à la Ville de Lévis et à la Ville de Québec, soit les cinq (5) entités de la CMQ. Sans alourdir le texte, il faudrait trouver une façon de clairement faire référence à ces cinq (5) entités de la CMQ.

4 – Les RCI :

Plusieurs RCI de la CMQ sont actuellement en vigueur. Ces RCI cesseront-ils d'être en vigueur pour une « entité » de la CMQ lorsque cette « entité » recevra le certificat de conformité au PMAD ?

5 – Applicabilité du PMAD pour les « entités » de la CMQ

Il faudrait que la CMQ s'assure que tout ce qui est demandé aux « entités » par le PMAD, puisse effectivement être intégré aux outils de planification dont disposent les MRC et les villes de Lévis et de Québec. Il faut s'assurer que les « entités » de la CMQ disposent des champs de compétence légalement reconnus afin d'intervenir et répondre aux demandes du PMAD. Enfin, il faut considérer que l'applicabilité du PMAD et son échéancier de mise en œuvre vont également dépendre des

ressources humaines et financières des entités de la CMQ, et du support des ministères et organismes associés à cette mise en œuvre.

6 – Loi-cadre concernant l’occupation dynamique et la vitalité du territoire

On sait que les Conférences régionales des élu(e)s sont désignées par la Loi sur le MAMROT à titre « ***d’interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional*** ». On sait également que la CMQ a élaboré son PMAD en respectant les orientations gouvernementales en matière d’aménagement et de développement, transmises par le MAMROT. Finalement, nous savons que le gouvernement doit déposer prochainement une Loi-cadre portant sur l’occupation dynamique et la vitalité des territoires. Les CRÉ seront appelées à réviser leur Plan quinquennal de développement régional, et pourront conclure des « contrats de territoire » avec le gouvernement.

Le PMAD de la CMQ devrait interpeller les CRÉ de la Capitale et de la Chaudière-Appalaches, afin que le PMAD, cet outil métropolitain d’aménagement et de développement, devienne le « canevas de base » des futurs plans quinquennaux de développement régional de ces deux régions administratives, auquel les enjeux et les priorités des MRC limitrophes devront s’ajouter. Il ne faudrait surtout pas que ces futurs plans quinquennaux de développement régional des régions de la Capitale et de la Chaudière-Appalaches viennent en contradiction avec le PMAD, et que les actions prévues au PMAD ne puissent faire partie prenante d’un éventuel contrat de territoire.

Dans les circonstances, il faudrait que le PMAD interpelle également les deux Conférences régionales des élu(e)s de la Capitale et de la Chaudière-Appalaches, afin que les futurs exercices d’élaboration des plans quinquennaux de développement régional tiennent compte des stratégies du PMAD et des objectifs qui en découlent, permettant ainsi d’intégrer des projets de mise en œuvre du PMAD aux éventuels contrats de territoire.