

Schéma d'aménagement et de développement

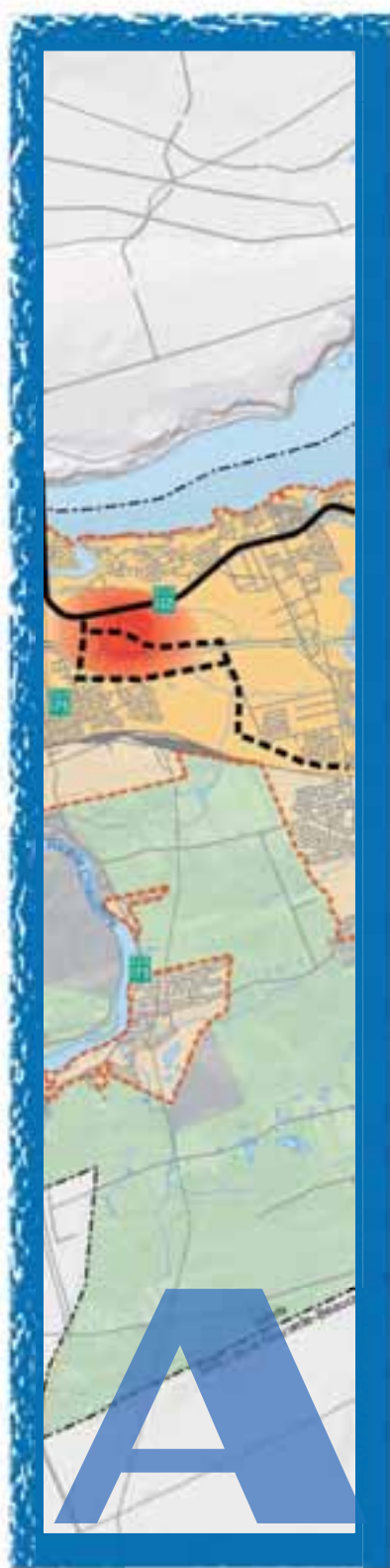


SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

VILLE DE LÉVIS

**RÈGLEMENT RV-2015-15-04 MODIFIANT LE RÈGLEMENT
RV-2008-07-60 SUR LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE
DÉVELOPPEMENT RÉVISÉ**

25 avril 2016

AVANT-PROPOS

UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE

En 2009, la Ville de Lévis, dans son *Plan de gouvernance*, s’est donné une mission et une vision.

LA MISSION

Offrir une qualité et une diversité de services répondant aux besoins et aux attentes des Lévisiennes et Lévisiens, tout en respectant notre capacité de payer et les principes du développement durable.

Pour répondre à sa mission, la Ville de Lévis doit être à l'affût des besoins de la population et bien saisir les tendances qui s'annoncent dans les domaines environnemental, communautaire, économique, culturel et social. La Ville s'engage ainsi à fournir une qualité de services en misant sur la consolidation et l'amélioration en continu de ses services, une modernisation de sa réglementation et de ses façons de faire mais également sur une diversité de l'offre au meilleur coût en fonction des besoins de différentes clientèles.

La mission de la Ville contribue à affirmer la fierté et le sentiment d'appartenance des Lévisiennes et des Lévisiens envers la nouvelle ville, entre autres, par la promotion de la qualité de vie, du mieux-être et de la sécurité de la population. De plus, la mission de la Ville précise que ces actions s'inscrivent dans une perspective de développement durable.

LA VISION

Lévis, ville moderne et proactive, près de sa population, offrant un milieu de vie de grande qualité favorisant l'ouverture, la coopération et l'engagement de sa communauté, et misant sur un juste équilibre entre son dynamisme économique, sa vitalité sociale ainsi que la qualité de son environnement.

LE SCHÉMA D’AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT

La communauté, l'économie et l'environnement évoqués dans cette vision constituent les trois grands piliers du développement durable. Le *Schéma d'aménagement et de développement* cherche à traduire cette vision dans les orientations d'aménagement et d'urbanisme. On comprendra que le développement durable y tient une place importante, omniprésente, qui sert de fil conducteur tout au long de son contenu et de lien entre les différentes planifications de la Ville.

D'ailleurs, la présente version du *Schéma d'aménagement et de développement* s'inscrit dans la continuité du *Plan d'action en développement durable* (PADD) adopté par la Ville de Lévis en 2014. Le *Schéma d'aménagement et de développement révisé*, adopté en 2008, est modifié de façon à mettre en œuvre certains objectifs du PADD, notamment en matière de structuration de l'urbanisation.

Tel qu'indiqué à l'objectif 2.4 du PADD, la révision du *Schéma d'aménagement et de développement* pour le rendre conforme au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* de la Communauté métropolitaine de Québec constitue un moyen pour assurer une gestion durable du territoire et des ressources naturelles. De plus, différents plans directeurs (circulation, aqueduc, égout, etc.) réalisés récemment ont été pris en considération dans le cadre de la présente planification afin d'assurer la cohérence et l'harmonisation des actions posées sur le territoire.

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* est entré en vigueur en juin 2012. La Ville de Lévis a maintenant l'obligation de modifier son *Schéma d'aménagement et de développement révisé* pour le rendre conforme au plan métropolitain.

La présente version du *Schéma d'aménagement et de développement* comprend des modifications importantes visant à assurer la conformité à l'égard de certaines stratégies du plan métropolitain. Les modifications du *Schéma d'aménagement et de développement révisé* visent notamment à procurer à la Ville des orientations pour :

- structurer l'urbanisation de façon à favoriser une mobilité plus durable;
- consolider le milieu urbain pour mieux utiliser l'espace, les milieux naturels, le territoire agricole, les finances publiques et l'énergie;
- préserver la biodiversité.

D'autres modifications, qui seront effectuées ultérieurement, compléteront l'exercice visant à rendre le *Schéma d'aménagement et de développement* conforme à l'ensemble des dispositions du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Un plan de développement de la zone agricole et un plan directeur de circulation présentement en cours d'élaboration, ainsi que différentes études, notamment en matière de paysage, permettront d'alimenter ces prochaines modifications.

Il en va de même pour les travaux et les études en vue de définir la stratégie de mobilité durable qui ne sont pas tous terminés. La présente version devra donc être complétée lors d'une seconde phase de modification du schéma d'aménagement. On y intégrera alors des orientations et des intentions d'aménagement complémentaires, notamment pour préserver l'efficacité des réseaux de transport, développer les modes actifs et collectifs ainsi que le transport adapté et l'accessibilité universelle, et maintenir sinon améliorer les conditions d'accès à la région.

LA PORTÉE DU SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT, SES IMPLICATIONS

Le *Schéma d'aménagement et de développement* indique les orientations que la Ville de Lévis prend en matière d'aménagement et d'urbanisme dans une vision à long terme.

Les règlements d'urbanisme, comme le *Règlement sur le zonage et le lotissement*, devront être modifiés pour les rendre conformes au *Schéma d'aménagement et de développement*. La Ville de Lévis doit veiller à maintenir cette conformité dans toute autre modification subséquente de ses règlements d'urbanisme.

On trouvera d'abord, dans les pages suivantes, de grandes orientations et des lignes directrices qui expriment une tendance générale que la Ville de Lévis cherche à poursuivre. Des énoncés de principes d'aménagement permettent de mieux baliser ces orientations et lignes directrices, et de saisir leurs implications, notamment sur la réglementation d'urbanisme.



LE CONSEIL DE LA VILLE DE LÉVIS DÉCRÈTE CE QUI SUIT:

CHAPITRE 1
DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

1. Schéma remplacé

Le présent règlement édicte le *Schéma d'aménagement et de développement* de la Ville de Lévis, et remplace celui adopté en vertu du *Règlement RV-2008-07-60 sur le Schéma d'aménagement et de développement révisé*, incluant ses amendements.

Le schéma comprend un document complémentaire ainsi que des annexes et des cartes auxquelles le texte du schéma ou du *Document complémentaire* réfère.

RV-2015-15-04, a. 1;

2. Champ d'application

Le présent règlement s'applique à l'ensemble du territoire de la ville de Lévis.

RV-2015-15-04, a. 2;

CHAPITRE 2 UNE VISION INTÉGRÉE DU DÉVELOPPEMENT

SECTION 1 INTRODUCTION

3. Une stratégie de développement durable

Ce *Schéma d'aménagement et de développement* s'inscrit dans la grande réflexion de développement durable amorcée par la Ville de Lévis depuis quelques années et traduite dans son *Plan d'action en développement durable*. Il constitue lui-même l'arrimage de plusieurs stratégies.

La Ville de Lévis prend aujourd'hui un tournant significatif. Elle se donne des orientations qui auront des incidences sur l'aménagement du territoire pour de nombreuses années. Considérant qu'elle doit participer au mouvement international pour un aménagement du territoire plus durable, elle effectue un virage important, en réaction aux tendances passées qui ont donné lieu à ce que d'aucuns appellent l'étalement urbain, si décrié par les experts pour son gaspillage de territoire, de terres agricoles, de milieux naturels, d'infrastructures, de finances publiques et autres.

Elle se tourne maintenant vers un modèle d'urbanisation plus frugal, mais plus efficace. Elle vise précisément à optimiser l'utilisation de l'espace en densifiant son développement et en l'organisant de telle façon qu'elle favorise des déplacements plus courts, plus actifs et davantage collectifs.

La Ville de Lévis vise d'abord à structurer le développement urbain en fonction du transport. On verra que les orientations sous-jacentes, notamment la densification du territoire, permettront de faire plusieurs gains en matière de développement durable : réduction dans la consommation d'espace, lutte aux gaz à effet de serre, préservation de la zone agricole, etc.

En complément, Lévis veut créer des milieux de vie de grande qualité. Il est possible, en effet, de conjuguer la densification du territoire et la création de quartiers, de rues, d'immeubles et d'espaces publics permettant de répondre aux besoins des ménages.

Optimiser l'utilisation des ressources se traduit aussi par des efforts de consolidation de l'espace urbain. Grâce aux efforts de densification, on verra que l'espace disponible aux fins de l'urbanisation est considérable dans le périmètre d'urbanisation de Lévis. Dans ce contexte, il y a lieu de définir quelques grandes priorités de développement en harmonie avec les choix d'urbanisation, en considérant les besoins en infrastructures, équipements et services pour chaque partie de territoire et en cherchant à optimiser leur utilisation.

Complémentaire au milieu urbain, l'espace rural et agricole joue également un rôle important dans la vie et l'économie de Lévis. La zone agricole représente 73 % du territoire lévisien. D'une part, on cherche à optimiser l'utilisation de cet espace aux fins agricoles et d'exploitation des ressources; d'autre part, on verra qu'il recèle des milieux naturels abondants et de grande valeur qu'il importe de préserver. Il faudra concilier ces objectifs environnementaux et économiques de façon à maintenir un croissant vert durable autour du milieu urbain.

Tant en milieu urbain qu'en milieu rural et agricole, la Ville de Lévis poursuit d'ailleurs des objectifs de préservation de sa biodiversité. Un premier *Plan de gestion des milieux naturels* élaboré au cours des dernières années permettra de cibler les milieux naturels qui forment un ensemble cohérent à préserver en milieu urbain. Éventuellement, cette stratégie devra être étendue au territoire rural et agricole. Les vertus attribuées à ces milieux naturels sont nombreuses. En outre, en milieu urbain, les espaces naturels à proximité parfois des espaces urbains les plus denses contribueront à la qualité du paysage recherché par les Lévisiennes et les Lévisiens constituant ainsi un atout de premier ordre pour assurer le succès de la densification.

Lévis peut se réjouir de compter sur une économie diversifiée, dynamique et en croissance. Les efforts de développement économique cadrent parfaitement avec la stratégie d'urbanisation. On cherche à accentuer l'autonomie locale, ce qui est susceptible de se traduire par la consolidation des pôles et le rapprochement entre les lieux de résidence et les lieux de travail. Les développements industriels et agricoles ne sont pas en reste : des orientations stratégiques appuient tous les secteurs de l'économie lévisienne.

Harmoniser le développement urbain et les transports, tel que mentionné précédemment, représente certainement le geste le plus cohérent et le plus important pour une mobilité plus durable. Des améliorations aux diverses formes de transport demeurent néanmoins nécessaires pour améliorer les conditions d'accessibilité et de déplacement entre les différentes parties de la ville. La stratégie de mobilité durable reste à compléter. Néanmoins, plusieurs composantes de cette stratégie trouveront écho dans la présente version du schéma d'aménagement.

Les sections suivantes illustreront comment la structuration du milieu urbain, la densification, la conservation des milieux naturels, la consolidation urbaine, le développement économique et la création de milieux de vie attrayants par leur grande qualité constituent différents volets d'une même stratégie et s'harmonisent pour faire de Lévis une ville durable.

SECTION 2

UNE STRATÉGIE DE STRUCTURATION DU DÉVELOPPEMENT URBAIN EN FONCTION DU TRANSPORT

4. État de situation

Le développement des dernières décennies s'est surtout traduit par de faibles densités résidentielles.

Le développement de moyenne et de forte densité est moins apparent, mais il n'est pas totalement absent pour autant, surtout dans certains secteurs de la ville. Le développement résidentiel a d'ailleurs commencé à se densifier au cours des dernières années.

Par le passé, le développement urbain a été conçu en fonction de l'automobile donnant ainsi lieu à de vastes espaces résidentiels de faible densité. Ces développements obligent l'usage de l'automobile pour l'ensemble des déplacements, congestionnant du même coup le réseau routier. Afin de limiter la congestion routière et créer des milieux de vie intéressants qui ne reposent pas sur l'automobile, les développements futurs seront conçus d'abord et avant tout pour les personnes.

La forme du milieu urbain, résultat de la fusion de 10 municipalités, conjuguée à de faibles densités, induit une dilution et une dispersion de la population sur le territoire, ce qui le rend difficile à desservir, surtout en termes de transport en commun. Plus un territoire est dense, plus la demande est élevée pour le transport en commun ; et par conséquent, plus le transport en commun est développé et efficace. Plusieurs études l'ont démontré. Pour un service de transport en commun de base, le ministère des Transports de l'Ontario suggère une densité brute d'au moins 22 log / ha. Or, nos banlieues sont développées présentement selon une densité brute d'environ 12 log / ha.

De plus en plus de spécialistes de la santé pointent du doigt notre mode d'urbanisation parce qu'il favorise de nombreux troubles de la santé. Notre dépendance à l'automobile nous prive d'exercice. Des études ont démontré le lien entre la marchabilité des villes et la santé. Dans les villes les moins denses, on tend à observer davantage d'obésité et de nombreuses autres maladies qui y sont associées. La circulation automobile est en outre une importante source de gaz à effet de serre (GES) et autres polluants qui affectent la qualité de l'air, et donc la santé.

Les changements climatiques apparaissent aujourd'hui comme un des plus grands défis environnementaux de notre époque. Les signaux d'alarme ne cessent d'affluer. Un des grands coupables : le transport. L'utilisation du pétrole qui est la cause d'une impressionnante quantité de GES continuera d'alimenter ces changements climatiques encore pour plusieurs années, même si les grandes réserves mondiales déclinent rapidement. L'utilisation du transport en commun et des modes de déplacement actifs (à pied et à vélo) favoriserait une grande diminution dans la production de GES. Or, la quantité de déplacements qui s'effectuent à pied, à vélo et en transport en commun sur le territoire de la CMQ laisse place à amélioration. Par ailleurs, une des clés de la réduction de la quantité de GES émis par le transport consiste à réduire les distances de déplacement et accroître les transports actifs. À cette fin, l'organisation du territoire devrait être structurée afin d'améliorer la marchabilité de la ville.

Comme un peu partout dans le monde, le Québec s'est bâti dans la plaine agricole, donc à même le garde-manger. Aujourd'hui, on constate que nos milieux urbains grugent progressivement ces mêmes terres qui ont incité les premiers colons à s'y établir. Ainsi, les sols agricoles disparaissent pour faire place aux villes. Cette consommation d'espace se fait de façon démesurée, sans grand effort de rationalisation, comme si l'espace était une ressource inépuisable. Selon la CMQ, sur son territoire, « Entre 1971 et 2006, alors que la population augmentait de 49 %, la superficie habitée augmentait de 261 %. Le phénomène causé par la dispersion et la faible densité des milieux résidentiels se

poursuit. De 2000 à 2008, la population n’a progressé que de 1 %, mais l’espace urbanisé de 8 %. » (Source : CMQ, Bâtir 2031, vidéo de présentation, consultation publique sur le projet de PMAD, 2011).

Nos villes ont aussi détruit des milieux naturels dont certains étaient sans doute très intéressants écologiquement. La valeur écologique de l’espace est une préoccupation relativement récente en matière de planification urbaine. La valeur sociale des milieux naturels est admise et souvent implicite. Des études ont aussi démontré leur grande valeur économique.

Malgré leur importance, plusieurs espaces naturels sont menacés. Entre 1996 et 2001, plus de 4238 hectares de boisés ou de forêts seraient disparus en dehors des zones agricoles provinciales et à l’intérieur du territoire municipalisé de la CMQ. Entre 2000 et 2006, le couvert forestier des municipalités de la CMQ aurait été réduit de 685 hectares exclusivement à des fins d’urbanisation. Dans certains secteurs du territoire, la proportion d’espaces boisés serait inférieure à 30%, à savoir le seuil en deçà duquel, selon le gouvernement du Québec et de nombreuses études, il y a une perte significative de biodiversité. En ce qui a trait aux milieux humides, plus de 4000 hectares de marais auraient été perdus ou fortement dégradés le long du fleuve Saint-Laurent entre 1964 et 2004. Encore aujourd’hui, Canards Illimités Canada constate de nombreuses opérations malheureuses de constructions, de remblais, de déblais et de drainages à proximité ou à l’intérieur des milieux humides du territoire de la CMQ. Or, la disparition de ces milieux naturels risquerait de faire perdre à la région métropolitaine de Québec des avantages indéniables, notamment économiques.

CMQ, Bâtir 2031, Forum métropolitain des élus (es), Document de consultation, 19 juin 2010, p. 23.

RV-2015-15-04, a. 4;

5. **Des pôles et des axes structurants**

Le concept préconisé par la Ville de Lévis et la Communauté métropolitaine de Québec suppose la création de pôles d’activité urbaine, l’aménagement d’axes structurants offrant une bonne desserte en transport en commun et le développement de milieux de vie de qualité. En liant les pôles et les milieux de vie par les axes structurants, on multiplie les occasions d’utiliser le transport en commun. La création de pôles et de milieux de vie denses et mixtes réduit les distances de déplacement et favorise la marche et la bicyclette.

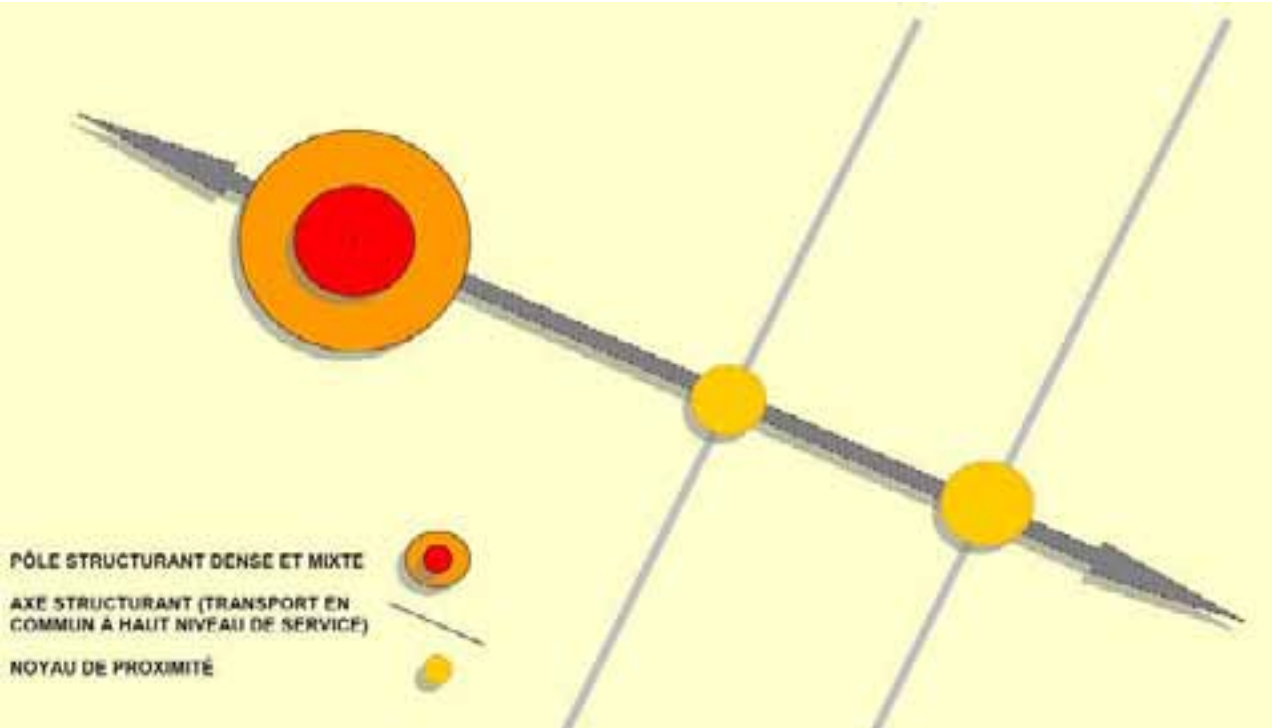


Figure 1 : Le concept des pôles structurants, axes structurants et noyaux de proximité

Ce modèle favorise les courtes distances, la proximité de tout. Ce faisant, on consomme moins d'espace, on génère moins de déplacements en voiture, on pollue moins, on conserve les terres agricoles, on conserve des milieux naturels abondants et de qualité, etc.

Les pôles structurants rayonnent à l'échelle locale (la ville), métropolitaine ou régionale. La mixité et la forte densité des activités humaines sont toutes deux nécessaires et se combinent pour favoriser les courts déplacements entre un maximum de lieux de résidence, de consommation, de loisir, de travail ou d'étude. Cette organisation du territoire tend également à favoriser la consommation locale.

Un transport en commun à haut niveau de service qui emprunte les axes structurants dessert les pôles. La forte densité dans les pôles et le long des axes structurants favorise l'accès au transport en commun pour le plus grand nombre.

RV-2015-15-04, a. 5;

6. Les pôles et axes structurants lévisiens

Lévis compte déjà deux pôles structurants : le pôle Desjardins et le pôle Chaudière (voir carte 1).

Le pôle Desjardins comprend un vaste territoire dont le centre de gravité correspond approximativement au Centre des congrès et d'expositions de Lévis. En font partie, en outre, la Cité Desjardins de la coopération, les Galeries Chagnon, le projet Miscéo, le Campus de Lévis de l'Université du Québec à Rimouski et bon nombre de grandes surfaces commerciales. Avec de telles composantes, le pôle Desjardins rayonne bien au-delà des limites métropolitaines. Les résidences existantes y sont généralement de forte densité, soit une densité moyenne nette¹ de 70 logements à l'hectare (voir annexe K).

Le point d'ancrage du pôle Chaudière correspond, quant à lui, au projet Le Carrefour Saint-Romuald. On trouve présentement dans ce pôle plusieurs grandes surfaces commerciales, des édifices à bureaux, des écoles secondaires et autres institutions d'enseignement ainsi que le Centre de santé Paul-Gilbert. L'envergure de ces établissements correspond bien à la vocation régionale des lieux, rendue possible par une localisation stratégique, à la jonction des deux autoroutes, à la tête des ponts de Québec et Pierre-Laporte. En 2015, la densité résidentielle nette dans le pôle Chaudière s'élevait à 25 logements à l'hectare.

Un axe structurant de première importance, ou de type 1, relie les deux pôles, soit le boulevard Guillaume-Couture. La route des Rivières, dans sa portion située au nord de l'autoroute Jean-Lesage, fait également partie de cet axe structurant de type 1. Un projet de transport en commun à haut niveau de service sous forme de service rapide par bus (SRB) est d'ailleurs en préparation pour ces deux artères. Ainsi, en jumelant la mixité et la densité dans les pôles et le long de cet axe, on offrira à un grand nombre de Lévisiennes et Lévisiens la possibilité de se déplacer sur de courtes distances ainsi qu'une solution efficace de déplacement entre de nombreux lieux de résidence, de travail, d'étude, etc.

La configuration urbaine de Lévis est particulièrement avantageuse dans la mesure où ce transport en commun à haut niveau de service se déplacera généralement à destination d'un pôle d'activité aussi bien à l'aller qu'au retour, et desservira plusieurs pôles d'envergure régionale, tant à Québec qu'à Lévis, optimisant son utilité et son efficacité. Les principaux générateurs de déplacement sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec (CMQ) sont indiqués au tableau 1, par ordre décroissant. Ainsi, le SRB reliera entre elles la plupart des grandes destinations de la CMQ, notamment les

¹ La densité résidentielle nette est définie à l'annexe K. Elle mesure la densité des terrains utilisés à des fins résidentielles, en excluant les superficies non constructibles en raison de contraintes naturelles (comme les zones inondables) ou anthropiques (comme les lignes de transport d'électricité à très haut voltage).

deux pôles lévisiens. En outre, on sait que près de 11 000 logements se trouvent déjà dans le corridor du futur SRB.

Tableau 1 : Les 12 principales zones de destination de l'enquête Origine-Destination 2011

Zone	Nombre de déplacements	Desservi par le futur SRB
Colline parlementaire / Vieux-Québec	60 700	■
Plateau centre de Sainte-Foy	52 300	■
Secteur Lebourgneuf	46 300	
Université Laval / cégep Ste-Foy	46 200	■
Saint-Roch / Vieux-port	31 500	■
Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins (pôle Desjardins)	20 300	■
Secteur boul. Wilfrid-Hamel	17 200	
Méga-centre Beauport	15 500	
Trait-Carré / Charlesbourg / cégep Limoilou campus Charlesbourg	14 700	
Méga-centre Rive-Sud (pôle Chaudière)	10 900	■
Vanier / parc industriel Cardinal / Pierre-Bertrand / Marais	10 700	
Mouvement Desjardins / UQAR (pôle Desjardins)	10 400	■

Source: Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011, La mobilité des personnes dans la région de Québec, Volet enquête-ménages - faits saillants*.

Des axes structurants de deuxième importance, ou de type 2, sont prévus en lien avec les pôles et l’axe structurant de type 1. Ils correspondent à des liens routiers importants qui offrent un fort potentiel de développement ou densification, un fort potentiel pour la création de parcours de transport en commun à haut niveau de service, un fort potentiel pour la création de milieux de vie conçus en fonction de la proximité. En outre, ils constituent une continuité des pôles structurants et se greffent directement à l’axe structurant de type 1. Ils permettront de consolider le milieu urbain (voir article 9) et de rentabiliser les infrastructures et services qui y sont ou y seront concentrés, notamment le futur transport en commun à haut niveau de service.

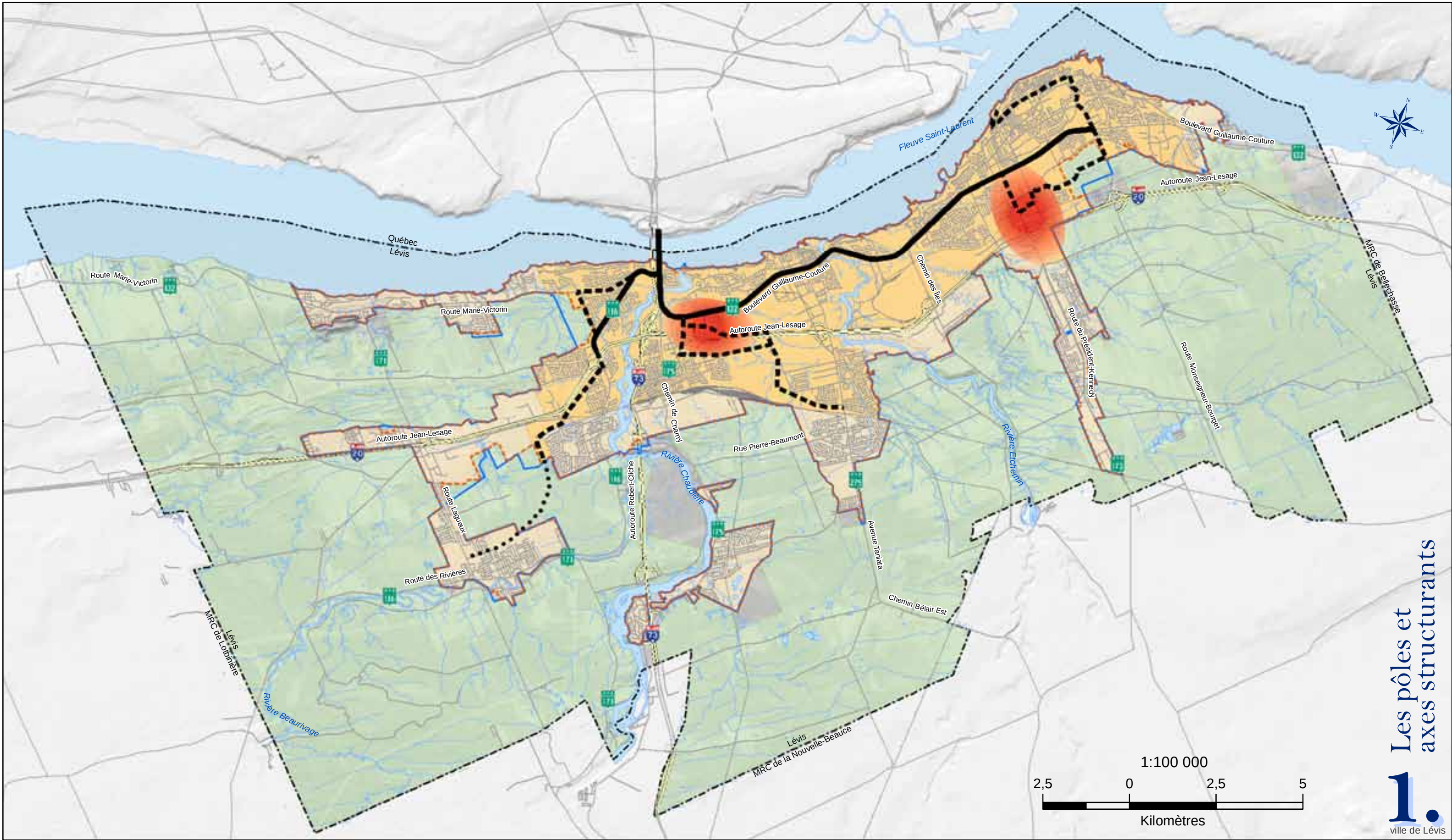
- 1° un lien entre la Traverse de Lévis et le boulevard Guillaume-Couture est prévu via la rue de l’Entente et la route Monseigneur-Bourget desservant ainsi l’Hôtel-Dieu de Lévis et le cégep Lévis-Lauzon en plus d’assurer la continuité avec le service du traversier;
- 2° le pôle Desjardins sera desservi par la route du Président-Kennedy, la rue J.-B.-Michaud, le boulevard Alphonse-Desjardins et le prolongement d’Étienne-Dallaire jusqu’à Monseigneur-Bourget; ces axes structurants permettront surtout de consolider le pôle structurant et de créer, dans ce secteur de la ville, de nouveaux développements conçus en fonction des transports actifs et collectifs;
- 3° de la même façon, le pôle Chaudière bénéficiera de liens importants qui structureront le développement dans les parties non construites des secteurs St-Romuald, Charny et St-Jean-Chrysostome : ces liens donnant accès au pôle deviendront des axes structurants supportant eux-mêmes une forte densité et une

certaine mixité d'usages; du côté nord de l'autoroute Jean-Lesage, il s'agit du prolongement vers l'est de la rue de la Concorde; son pendant, du côté sud, correspondra au boulevard du Centre-Hospitalier et son prolongement vers l'est (approximativement l'avenue des Belles-Amours); un autre lien les reliera à la partie centrale du secteur St-Jean-Chrysostome;

- 4° dans le secteur St-Nicolas, le trajet Marie-Victorin – Claude-Jutra permettra de desservir cette partie de territoire où sont projetés des développements importants.

Enfin, un dernier axe structurant complète cette ossature urbaine. Il constitue un prolongement de l'axe de type 1 de la route des Rivières, emprunte la rue de Bernières, contourne le secteur Saint-Rédempteur du côté ouest et rejoint le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon dans le prolongement de l'avenue Albert-Rousseau. Cet axe structurant permettra au transport en commun à haut niveau de service d'éviter le goulot d'étranglement que représente la route des Rivières dans le secteur Saint-Rédempteur. Il pourra s'arrimer avec des développements urbains à moyenne ou forte densité, aussi bien dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon qu'aux abords du secteur Saint-Rédempteur. Des parcours de transport en commun plus locaux pourront se rabattre sur ce nouvel axe structurant qui longera en partie le pourtour du secteur Saint-Rédempteur. Dans cette portion de son tracé, il constituera un axe de type 2, tandis que la partie située dans le secteur Saint-Étienne sera un axe de type 3 et supportera une densité légèrement plus faible.

En 2015, la densité résidentielle nette le long des axes structurants, dans un corridor de 400 mètres de chaque côté, était relativement faible. Elle variait de 16 à 37 logements à l'hectare.



Les pôles et axes structurants

1.

ville de Lévis

- Axe structurant de type 1**
- Axe structurant de type 2**
- Axe structurant de type 3**
- Pôle**
- Zone agricole**
- Milieu urbain**
- Milieu périurbain**
- Périmètre d'urbanisation**
- Périmètre d'urbanisation métropolitain**
- Limite municipale**

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste

7. **Des noyaux de proximité**

Les milieux de vie sont traversés par les axes structurants. Autour de certains arrêts stratégiques du transport en commun à haut niveau de service, les milieux de vie présentent une plus forte densité et mixité. Les principes applicables aux pôles s'appliquent également à ces concentrations d'activités qui ponctuent les axes structurants; toutefois, leur rayonnement se limite surtout à l'échelle du quartier. On comprendra qu'ils se composent de commerces et services de proximité, ainsi que d'habitations. On parle alors de noyaux de proximité pour désigner ces concentrations d'activités. Le concept est illustré à la figure 1.

Les principes applicables sont entre autres :

- 1° l'accessibilité dans un rayon de marche de 5 minutes (ce qui représente environ 400 mètres);
- 2° la mixité, qui permet justement le rapprochement entre les différents usages, notamment entre les résidences et une certaine gamme de commerces et services susceptibles de répondre aux besoins des personnes résidant à proximité;
- 3° la forte densité, qui permet d'obtenir une masse critique suffisante pour soutenir l'offre commerciale et de services sans quoi la proximité ne pourrait exister.

Idéalement, les noyaux de proximité sont localisés le long d'un axe structurant afin d'arrimer la forte densité et le transport en commun à haut niveau de service. Toutefois, certaines concentrations d'activités existantes sont indépendantes des grands axes de transport en commun; elles forment néanmoins des noyaux de proximité.

Un noyau de proximité constitue donc un milieu, souvent articulé autour d'une artère commerciale, qui est plus dense que le milieu résidentiel adjacent et qui comprend une mixité d'usages. Il est un point d'ancrage pour la communauté dans laquelle il s'insère et comprend de nombreux commerces de nature à fournir des biens et des services répondant principalement à des besoins courants. Il constitue également le lieu où sont implantés les équipements locaux tels que les parcs, les bibliothèques, les arénas, les écoles, etc.

En adoptant ce concept de noyau de proximité, la Ville de Lévis adopte une orientation par laquelle elle affirme sa volonté de maintenir les commerces et services de proximité dans le but de répondre aux besoins des personnes à faible distance de leur lieu de résidence. Par la même occasion, on peut créer des milieux de vie attrayants, comportant des distances raisonnables pour les déplacements actifs.

Les noyaux de proximité sont principalement situés le long des axes structurants et décrivent un espace d'environ 400 mètres de rayon autour des arrêts de transport en commun, en particulier les futurs arrêts du transport en commun à haut niveau de service. La multiplication des noyaux de proximité constitue une condition importante de réussite de la stratégie de structuration de l'urbanisation et de la stratégie de développement des transports actifs et collectifs. En effet, l'axe structurant de type 1 traverse une grande quantité d'espaces de faible densité. Par contre, les potentiels de redéveloppement dans ce corridor sont considérables. On peut alors densifier les abords de l'axe structurant. La densification s'accompagne d'une mixité des usages afin de rapprocher les usages entre eux et maximiser les déplacements de courte distance, notamment les déplacements actifs. Pour qu'une relation s'établisse entre les usages résidentiels, commerciaux et de services, il faut concentrer autour de lieux centraux (en l'occurrence les stations de transport en commun) les activités commerciales et de services de proximité. En multipliant les noyaux de proximité, on peut ainsi maximiser toutes ces relations entre les usages, maximiser le rendement du transport en commun et des déplacements actifs, et maximiser l'accessibilité au transport en commun pour les usagers. Il importe donc d'utiliser efficacement les espaces à redévelopper et de multiplier les noyaux de proximité.

D'ailleurs, certaines stations du futur transport en commun à haut niveau de service pourraient être aménagées en partenariat avec des entreprises privées afin d'offrir à la clientèle des commerces ou services de proximité.

La figure 2 illustre les synergies qu'on recherche à l'intérieur d'un noyau de proximité.

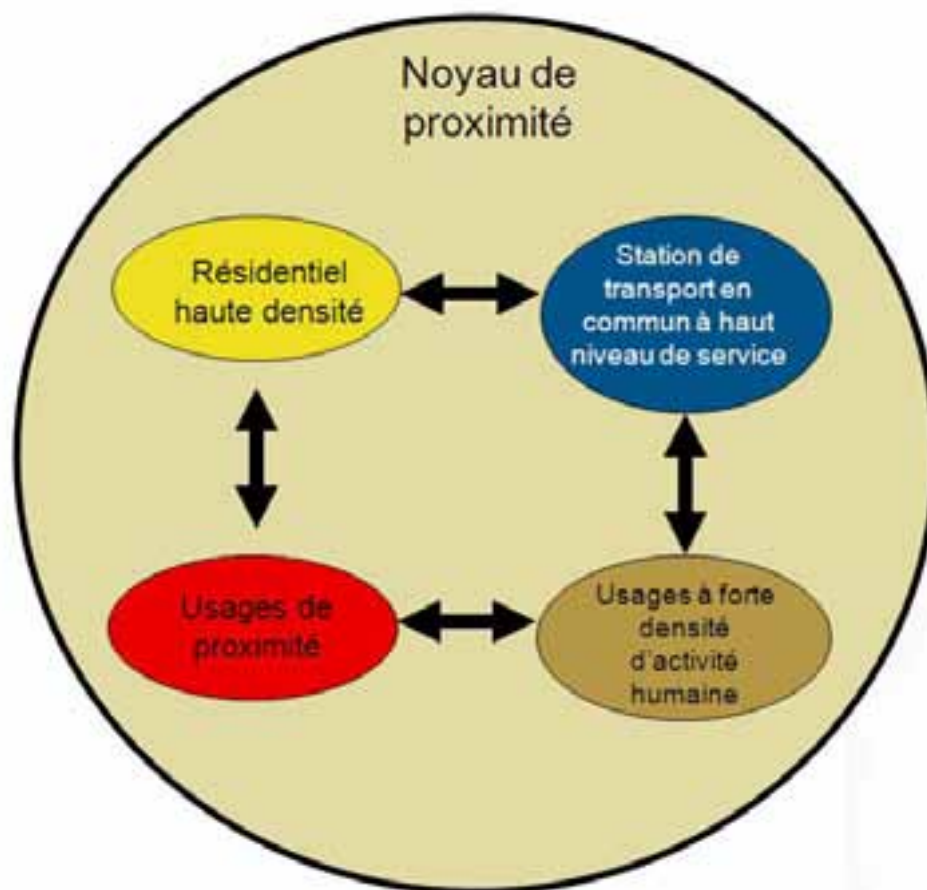


Figure 2: Les synergies recherchées à l'intérieur d'un noyau de proximité

On cherche à développer de fortes relations entre :

- 1° la station de transport en commun à haut niveau de service et l'habitation de forte densité afin de maximiser l'utilité et l'efficacité du transport en commun;
- 2° la station et les usages à forte densité d'activité humaine afin de maximiser l'utilité et l'efficacité du transport en commun;
- 3° les résidences de forte densité et les usages de proximité destinés aux résidents afin de maximiser les déplacements de courte distance entre les usages; en outre, la densité favorise la viabilité des commerces et services;
- 4° les usages à forte densité d'activité humaine et les usages de proximité qui leur sont complémentaires afin de maximiser les déplacements de courte distance entre les usages.

Forcément, il émerge de ce schéma conceptuel une forte mixité d'usages dans un espace de faible étendue. Plus les synergies seront nombreuses, plus les déplacements de courte distance seront nombreux et efficaces.

Et plus les densités d'activité humaine (résidentielle et non résidentielle) seront élevées, plus les milieux de vie seront complets et plus le transport en commun pourra être utile et efficace.

La compréhension de ces principes sera importante pour établir les usages compatibles avec les noyaux de proximité.

Un noyau de proximité, c'est aussi le cœur d'un quartier. On doit y sentir la vie du quartier, son animation. Une grande attention doit donc être portée à l'aménagement des noyaux de proximité afin d'atteindre cet objectif. La qualité de l'espace public, la continuité commerciale, la cohérence du mix commercial et le respect de l'échelle humaine sont des critères importants qu'il faudra traduire dans la réglementation d'urbanisme.

Il faut, dans les noyaux de proximité, concevoir des aménagements qui tiennent compte des interrelations entre le piéton, le cycliste et :

- 1° le transport en commun;
- 2° les bâtiments;
- 3° les usages pratiqués dans ces bâtiments;
- 4° les espaces publics.

Ce sont toutes ces synergies qui rendent possible l'atteinte des objectifs relatifs à la structuration du développement urbain.

RV-2015-15-04, a. 7;

8. Les noyaux de proximité à Lévis

Dans le corridor de l'axe structurant de type 1, plusieurs noyaux de proximité sont identifiés en vue de les consolider. On devra y optimiser l'utilisation des sites vacants encore disponibles ; mais, ce sont surtout les potentiels de redéveloppement sur lesquels il faut miser pour arriver à construire un boulevard à haute intensité d'activité humaine.

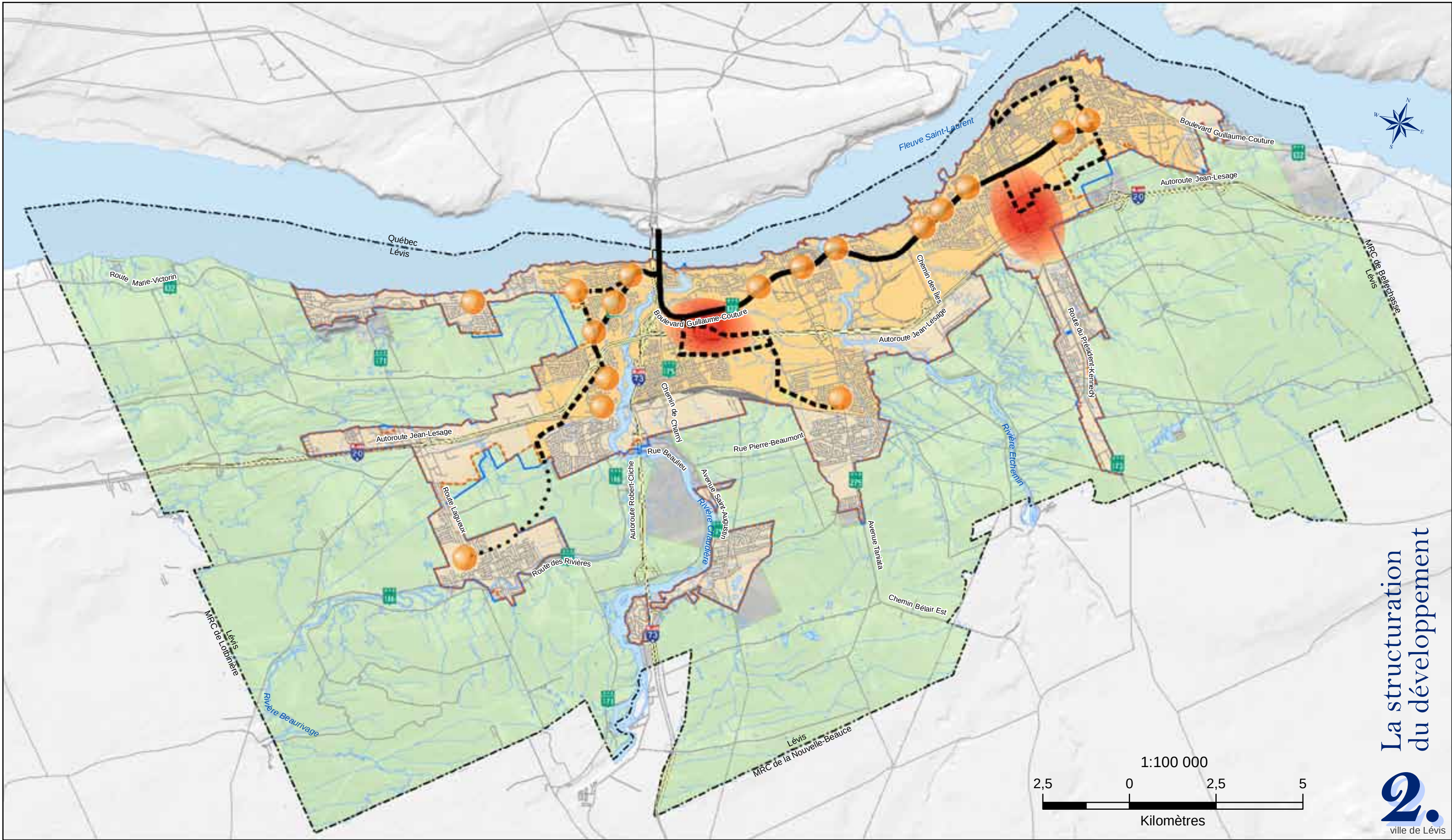
Les noyaux de proximité y correspondent à des espaces de 400 mètres de rayon tracés autour de stations de transport en commun, notamment les stations qui serviront d'échange avec les lignes de rabattement, et ils incluent généralement des activités de proximité existantes. Les potentiels de consolidation varient d'un noyau à l'autre selon l'occupation du sol actuelle et les caractéristiques des lieux. Il sera important d'adopter des mesures pour optimiser l'utilisation de l'espace dans les noyaux de proximité : densité minimale, zonage favorisant la mixité, tracé de rues et de liens piétonniers et cyclables, aménagement des espaces de stationnement, etc.

Plusieurs noyaux de proximité se sont développés dans les anciennes municipalités au fil du temps. D'autres lieux devraient être reconnus comme noyaux de proximité et pourraient s'ajouter pour compléter la structure urbaine de Lévis (voir la carte 2).

Les noyaux de proximité existants correspondent d'une part à des quartiers centraux anciens pourvus d'une certaine densité et diversité d'activités humaines. Les noyaux de proximité les plus denses font partie de cette première catégorie (voir annexe K). À titre d'exemple, sur Guillaume-Couture, approximativement entre les rues Yves-Carbonneau et Saint-Eustache, soit dans le secteur Saint-Romuald, la densité résidentielle nette atteint 60 logements à l'hectare. Les noyaux de proximité existants comprennent d'autre part des artères commerciales, en tout ou en partie, quand elles disposent d'une offre significative en commerces et services, publics et privés, de proximité, surtout s'il existe des potentiels de densification.

Dans plusieurs cas, la localisation de ces noyaux existants sur les axes de transport en commun, notamment à haut niveau de service, correspond de façon optimale à la structure urbaine recherchée.

RV-2015-15-04, a. 8;



La structuration du développement

2.

ville de Lévis

SAD
2016

- Pôle
- Noyau de proximité
- Axe structurant de type 1
- Axe structurant de type 2
- Axe structurant de type 3
- Zone agricole
- Milieu périurbain
- Milieu urbain
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



9. Les milieux urbain et périurbain

La densification dans les pôles et le long des axes structurants, en relation avec le transport en commun, entraînera la création d'un milieu de vie plus urbain à l'intérieur duquel on cherchera à faire de la proximité une qualité fondamentale.

En contrepartie, un milieu de vie plus typiquement périurbain perdurera dans les parties excentriques du territoire qui côtoient de près le milieu agricole. Les densités y sont et y resteront plus faibles. Par conséquent, la desserte en commerces et services y apparaîtra plus sommaire et répondra surtout aux besoins de proximité lorsque le marché le permettra.

Les milieux urbain et périurbain sont illustrés à la carte 3.

Forcément, les lieux d'emploi se concentreront surtout en milieu urbain, en particulier dans les pôles et le long de l'axe structurant principal. Le milieu urbain profitera généralement d'un niveau de service plus élevé en transport en commun. Il bénéficiera d'une offre plus complète et diversifiée, à tous points de vue : types d'habitation, modes de propriété, établissements commerciaux, gamme de services, institutions, activités de loisir, etc.

RV-2015-15-04, a. 9;

10. La densité résidentielle

La stratégie visant à structurer le développement urbain en fonction du transport amène la Ville de Lévis à faire des choix importants en matière de densité urbaine. La stratégie en dépend largement.

Les densités préconisées respectent les orientations suivantes :

- 1° mettre en valeur le transport en commun à haut niveau de service;
- 2° favoriser la proximité entre les usages;
- 3° favoriser la viabilité des commerces et services de proximité, qu'ils soient publics ou privés, dans le but de réduire les distances de déplacement en général;
- 4° tendre vers un équilibre entre l'offre et la demande résidentielle, considérant notamment le vieillissement de la population; il faut donc offrir une certaine diversité de produits résidentiels, malgré une tendance prononcée à la densification;
- 5° chercher à répondre aux besoins résidentiels dans les différents sous-marchés du territoire; il faut donc prévoir une certaine offre résidentielle, voire même une certaine diversité, dans chacun des arrondissements;
- 6° protéger et mettre en valeur les concentrations et les éléments patrimoniaux de grand intérêt : la valeur patrimoniale commande une approche prudente, respectueuse de l'état des lieux.

De manière générale, la Ville de Lévis préconise de fortes densités dans les pôles structurants et le long de l'axe structurant principal, incluant les noyaux de proximité situés dans le corridor de l'axe structurant.

Le long des autres axes structurants et dans les autres noyaux de proximité, des densités intermédiaires sont prévues. Les densités exigées diminuent en fonction de l'éloignement de ces axes structurants. Elles sont également dégressives du centre vers la périphérie dans les noyaux de proximité.

Des densités plus faibles sont prévues en milieu périurbain qu'en milieu urbain.

Les normes de densité prescrites figurent au chapitre portant sur les affectations du territoire. On y prévoit des densités résidentielles et des normes applicables aux usages non résidentiels.

RV-2015-15-04, a. 10;

11. La densité d'activité humaine

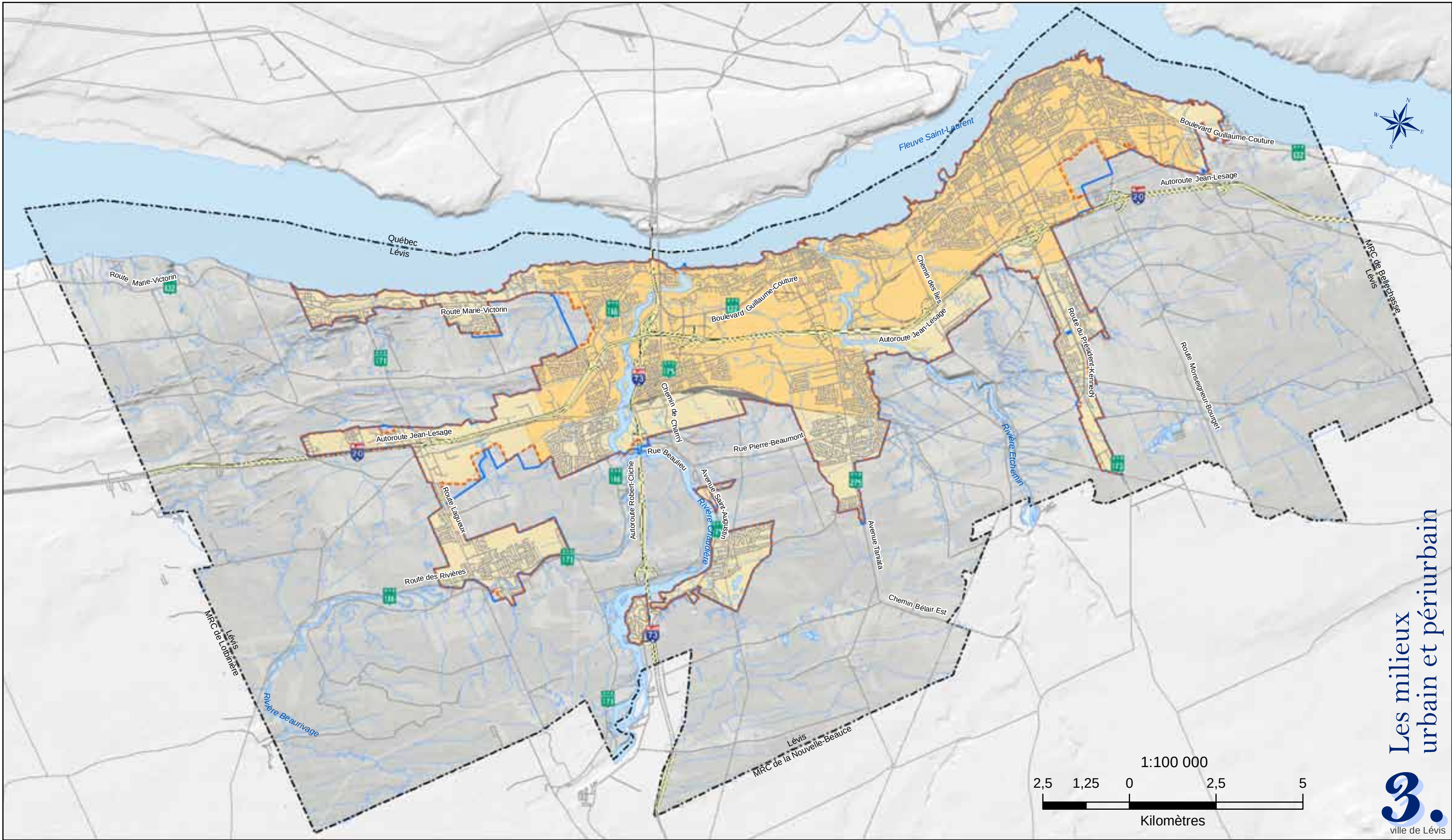
On cherche, dans les pôles, dans les noyaux et le long des axes structurants, à optimiser le rendement des services de transport en commun. À ces fins, il y a donc lieu d'y maximiser la densité de l'activité humaine en général. On entend par là toute forme d'activité, que ce soit pour le travail, les études, les loisirs, le logement ou la consommation, susceptible de générer des déplacements actifs ou par transport en commun.

Les habitations à forte densité, les édifices à bureaux et les institutions à forte densité d'emploi ainsi que les institutions d'enseignement, en particulier de niveau secondaire, collégial ou universitaire, comptent parmi les meilleurs exemples d'activités humaines à forte densité.

Les usages présentant une très faible densité d'activité humaine ne sont pas compatibles avec les pôles et les axes.

On verra au chapitre 3 portant sur les grandes affectations du territoire que le concept de densité d'activité humaine peut prendre différentes formes dont celle préconisée par la Communauté métropolitaine de Québec dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

RV-2015-15-04, a. 11;



Les milieux urbain et périurbain 3. ville de Lévis

SAD
2016

- Milieu urbain
- Milieu périurbain
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Sources: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



12. **La localisation des lieux d'emploi**

L'approche ABC préconisée par la Communauté métropolitaine de Québec dans le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* permet de classer les lieux d'emploi en fonction des besoins en matière de transport et d'accessibilité des entreprises. Selon cette approche, les terrains et les établissements peuvent être classés selon trois grands types, A, B ou C. L'objectif consiste à arrimer les sites et les établissements du même type, et à prévoir les services et infrastructures de transport en conséquence.

Les trois types de site identifiés par la Communauté métropolitaine de Québec sont les suivants :

- 1° type A : site très accessible par transport en commun, idéalement avec haut niveau de service; ces sites correspondent aux pôles et aux corridors des axes structurants;
- 2° type B : site moyennement accessible en transport en commun et bien desservi par le réseau routier; certaines artères commerciales sont de ce type;
- 3° type C : site très accessible pour le transport des marchandises, généralement bien desservi par le réseau routier supérieur; les abords d'autoroute entrent dans cette catégorie.

Les trois types d'établissement sont les suivants :

- 1° Type A : établissement qui génère beaucoup de mouvements pendulaires de la part des employés et qui peut susciter une bonne quantité de déplacements effectués par la clientèle durant les heures d'opération. Les besoins en transport de marchandises sont limités. Typiquement, il s'agit principalement des immeubles à bureaux, des institutions d'enseignement, des centres hospitaliers et de certains établissements commerciaux (commerces de petite et moyenne surface, commerces de proximité, services). À l'exception des commerces, la densité d'activité humaine pour ces établissements varie de moyenne à forte.
- 2° Type B : établissement qui génère beaucoup de déplacements durant les heures d'opération résultant de la clientèle et qui requiert un certain volume de transport de marchandises. On pense en particulier aux commerces de détail de grande surface et aux commerces de destination qui rayonnent au-delà de la proximité. Les centres de recherche font aussi partie de cette catégorie. La densité d'activité humaine pour ces établissements varie de faible à moyenne.
- 3° Type C : établissement qui requiert beaucoup de transport de marchandises et qui peut générer beaucoup de déplacements durant les heures d'opération de la part des employés devant se déplacer dans le cadre de leurs fonctions. Typiquement, il s'agit d'entreprises industrielles, de services d'entreposage (entreposage domestique aussi bien que commercial ou industriel) ou de construction. La densité d'activité humaine pour ces établissements est faible.

Certes, la réalité est plus complexe. Certains sites sont à la fois très bien desservis par le transport en commun et par le réseau autoroutier, notamment certaines parties des pôles structurants. Aussi, certains sites et certaines entreprises n'entrent dans aucune des trois catégories. C'est pourquoi d'autres organisations optent pour une typologie plus complète qui reflète mieux la réalité. D'ailleurs, l'approche ABC est issue des Pays-Bas où elle a été mise de l'avant en 1991. Elle était destinée à la localisation optimale des entreprises de plus de 100 employés en fonction de leurs besoins de déplacement.

La Ville de Lévis utilise cette approche comme un guide permettant d'assurer la cohérence dans ses choix en matière de stratégies d'urbanisation, de mobilité durable et de développement économique. Ainsi, elle adopte les orientations suivantes :

- 1° de manière générale, chercher à localiser les types d'entreprise en considérant leurs besoins de déplacement;
- 2° localiser les édifices à bureaux de grande taille dans les pôles;
- 3° localiser les sites industriels et para-industriels (commerces de gros, services d'entreposage et de construction) près des autoroutes, en lien avec les accès autoroutiers;
- 4° localiser les grandes surfaces commerciales dans les pôles, mais à proximité des autoroutes; ces établissements profiteront d'une accessibilité et d'une visibilité sur un réseau de circulation régional, d'un accès facile au réseau de transport des marchandises pour leurs approvisionnements, et pourront susciter des effets de synergie dans les pôles;
- 5° idéalement, localiser les commerces et services répondant à des besoins courants dans les noyaux de proximité, dans les pôles et le long des axes structurants compte tenu de la forte densité de ces lieux;
- 6° soutenir les commerces et services de proximité localisés dans les noyaux de proximité, par exemple en y favorisant une forte densité résidentielle;
- 7° réserver aux pôles structurants les usages ayant un rayonnement métropolitain ou régional.

La Ville de Lévis veut optimiser l'effet de synergie que peuvent entraîner certains types d'établissement et veut être en mesure d'offrir à ces établissements et à leur entourage les services qui répondent le mieux possible à leurs besoins, notamment en matière de déplacement. Afin d'atteindre ces objectifs, certains types d'établissement seront réservés en exclusivité aux pôles structurants. Ces derniers seront identifiés au chapitre 3 sur les affectations du territoire.

RV-2015-15-04, a. 12;

13. Les catégories de lieux d'emploi à Lévis

Les grandes catégories de lieux d'emploi sont les suivantes :

- 1° les pôles;
- 2° les artères commerciales;
- 3° les zones et parcs industriels;
- 4° les noyaux de proximité;
- 5° les noyaux traditionnels.

Les lieux d'emploi sont illustrés à la carte 4 alors qu'une description détaillée de l'accessibilité à ces lieux figure à l'annexe A.

Les sites de type A comprennent principalement les pôles et les abords des axes structurants, incluant les noyaux de proximité qui y sont greffés.

Les pôles profiteront du futur transport en commun à haut niveau de service. On y préconisera de fortes densités résidentielles et commerciales. On souhaite y consolider les fonctions résidentielles, commerciales (de détail), de services, en particulier les bureaux, les institutions d'enseignement et les services de santé. Les principaux générateurs de déplacement des personnes ne pourront s'implanter que dans les pôles, en conformité avec l'approche ABC. Les deux pôles bénéficient également d'une desserte et d'une vitrine autoroutières. En conformité avec les orientations décrites précédemment, on pourra également considérer comme générateurs de déplacement et de synergie les grandes surfaces de commerces de détail qui, malgré leur faible densité d'activité humaine (au sens du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*), peuvent jouer un rôle très important dans la consolidation des pôles.

Sensiblement les mêmes usages seront autorisés le long des axes structurants. Toutefois, on se rappellera que les axes structurants desservent et par conséquent traversent les deux pôles et plusieurs noyaux de proximité. On cherchera à respecter la hiérarchie qui prévaut entre les pôles structurants et les noyaux de proximité qui seront consolidés le long des axes structurants. Certains usages exclusifs aux pôles ne pourront donc être implantés le long des axes structurants en dehors des pôles.

Certains usages structurants existent déjà le long des axes structurants, en dehors des pôles. C'est le cas par exemple de l'Hôtel-Dieu de Lévis qui compte environ 3000 emplois et qui reçoit régulièrement des visiteurs; il est localisé sur la rue Wolfe, dans le corridor de l'axe structurant. Autre exemple, le Cégep de Lévis-Lauzon, situé sur l'axe Monseigneur-Bourget; plus de 300 personnes y travaillent et il dessert environ 3000 étudiants. Idéalement, on aurait souhaité que de tels établissements fassent partie des pôles structurants. Néanmoins, la Ville de Lévis les reconnaîtra dans sa réglementation d'urbanisme. En collaboration avec la Société de transport de Lévis (STLévis), on y prévoit d'ailleurs un transport en commun à haut niveau de service.

Les sites de type B correspondent principalement aux artères commerciales telles : l'avenue Taniata (secteur Saint-Romuald et entrée de Saint-Jean-Chrysostome), le chemin des Îles, la route du Président-Kennedy (secteur Pintendre) et une partie de la route Lagueux. Ils sont déjà le lieu d'implantation des usages de type B.

Les sites de type C correspondent surtout aux zones et parcs industriels.

Dix des 14 zones et parcs industriels sont facilement accessibles par le réseau autoroutier. Parmi ceux-ci, le parc industriel Charny sera aussi en lien avec la cour de triage Joffre; et le parc industriel Lévis-Est sera en lien avec un quai en eau profonde projeté spécifiquement pour répondre aux besoins d'une entreprise de transport de gaz naturel liquéfié. Par ailleurs, la zone de l'anse Hadlow est réservée au transport maritime des produits pétroliers pour l'usine Valéro. La zone Davie où se trouve le chantier maritime se trouve forcément en bordure du fleuve.

Toutes les zones et parcs industriels sont donc situés stratégiquement à l'égard du transport des marchandises à l'exception des suivants :

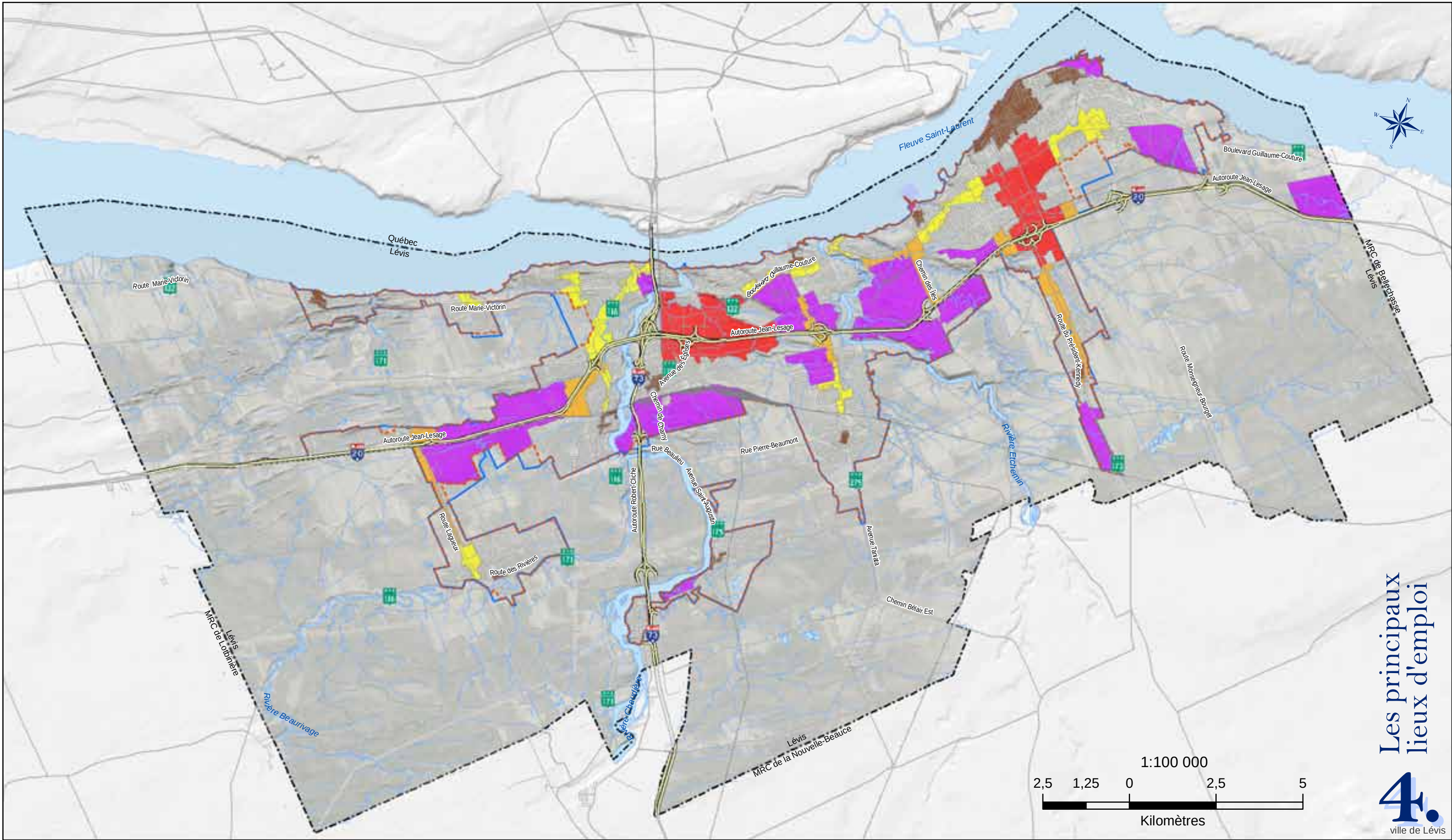
- 1° la zone industrielle Villieu : cette zone industrielle existante ne dessert qu'une seule entreprise;
- 2° il en va de même de la zone industrielle Breakey;
- 3° le parc industriel Pintendre, constitué depuis plusieurs années, comprend plusieurs entreprises qui profitent néanmoins du voisinage de la route 173, la route du Président-Kennedy; aussi, certaines entreprises peuvent utiliser la desserte ferroviaire existante.

La Ville de Lévis souhaite maintenir la vocation industrielle des deux premiers et consolider le développement du parc industriel Pintendre.

On verra à la stratégie de développement des lieux d'emploi qu'il y a lieu d'agrandir certains espaces industriels pour répondre aux besoins à moyen et long termes. Ces agrandissements sont prévus dans le parc industriel Bernières, le parc industriel qui profite des meilleures conditions d'accessibilité et qui, d'ailleurs, répond le mieux aux besoins des entreprises en termes de localisation.

Les zones et parcs industriels sont réservés aux usages industriels et para-industriels comme l'entreposage, les entreprises de camionnage et les services de construction, soit des usages de type C.

Les orientations décrites à cet article se traduiront dans les choix d'affectations du sol et, par conséquent, dans la réglementation de zonage notamment.



Les principaux
lieux d'emploi

4.
ville de Lévis

SAD
2016

- Pôle
- Artère commerciale
- Noyau de proximité
- Noyau traditionnel
- Parc ou zone industriel
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



SECTION 3

UNE STRATÉGIE POUR CRÉER DES MILIEUX DE VIE DE GRANDE QUALITÉ

14. État de situation

La qualité du milieu de vie affecte les citoyennes et les citoyens dans toutes leurs activités et contribue à l'attractivité de la ville.

On a vu, à la section 2, que la conception des milieux urbains en fonction de l'automobile a procuré des milieux de vie où tout est trop loin, que cette façon de faire crée des conditions de déplacement vouées à l'échec, que la consommation d'espace qui en résulte détruit les milieux agricoles et les milieux naturels, que ce mode de vie induit la sédentarité.

Pour favoriser la proximité, la Ville de Lévis adopte une stratégie de structuration de l'urbanisation en fonction des transports actifs et collectifs, telle qu'expliquée à la section 2. On verra dans la présente section et davantage en détails à la section 6 que cette stratégie permet d'économiser l'espace et notamment de conserver des milieux naturels de grande qualité au sein des milieux de vie.

Lévis dispose déjà d'une grande quantité de parcs, espaces verts et équipements collectifs divers. Par contre, l'étalement urbain crée des difficultés pour bien desservir tous les quartiers en parcs, équipements de loisir et services à la population (infrastructures, réseau de circulation, écoles, etc.). Les stratégies de structuration de l'urbanisation (section 2) et de consolidation urbaine (section 4) permettront d'apporter des réponses à ces défis.

Si, de manière générale, Lévis profite d'une excellente qualité de vie, la Ville doit néanmoins demeurer alerte pour faire face à de nombreux enjeux.

Alors que les besoins résidentiels évoluent, que la moyenne d'âge de la population s'accroît sans cesse, que les coûts d'urbanisation augmentent rapidement, au détriment, par exemple, des jeunes ménages qui veulent accéder à la propriété, la Ville doit favoriser des conditions d'habitat adéquates pour toutes les catégories de ménages.

La qualité du cadre bâti et la préservation du patrimoine présentent d'autres formes d'enjeux. Les tendances récentes en matière de développement commercial engendrent un appauvrissement de l'offre en commerces et services de proximité dans les secteurs traditionnels. En parallèle, leur grande valeur patrimoniale ne favorise généralement pas la consolidation et la densification qui pourraient accroître les opportunités commerciales.

La santé, la sécurité et le bien-être public en général sont une préoccupation constante. De nombreuses contraintes naturelles et anthropiques affectent le territoire et le milieu urbain, constituant parfois une menace à la santé, à la sécurité et au bien-être des personnes.

Ce bilan sommaire et les stratégies de la Ville pour créer des milieux de vie de grande qualité restent à compléter. D'autres modifications devront être apportées au présent schéma d'aménagement afin de le rendre entièrement conforme au *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* par rapport notamment au paysage, au patrimoine et à l'accès à la région.

15. **La proximité**

La structuration de l'urbanisation, décrite à la section 2, offre une solution pour réduire les distances de déplacement entre les lieux d'emploi, les lieux de résidence, les lieux d'étude et autres. Ce faisant, la stratégie adoptée par la Ville de Lévis favorisera une mobilité plus durable.

En densifiant le territoire, on utilise moins d'espace pour un même nombre de ménages, de commerces et de services. La densification force le rapprochement entre toutes ces activités urbaines; un des objectifs étant d'offrir aux ménages la possibilité de réduire le nombre de véhicules qu'ils possèdent en encourageant les déplacements actifs et collectifs.

Ce transfert modal permet également de réduire les gaz à effet de serre et de diminuer le dégagement d'un grand nombre de polluants dans l'atmosphère.

Des études ont aussi démontré une étroite relation entre la santé des personnes et les possibilités de se déplacer activement dans les villes.

RV-2015-15-04, a. 15;

16. **La conservation des milieux naturels**

Parallèlement à la stratégie visant à structurer l'urbanisation en fonction des transports, la Ville de Lévis se donne une stratégie de conservation des milieux naturels. D'une part, on cherche donc à densifier le milieu urbain, comme expliqué précédemment. D'autre part, on accompagne cette stratégie d'un *Plan de gestion des milieux naturels* qui permettra de réaliser un rapprochement important entre les lieux de vie et les milieux naturels.

Le *Plan de gestion des milieux naturels*, qui sera décrit à la section 6, constitue à la fois une conséquence et une condition de succès de la densification urbaine à Lévis.

En densifiant le milieu urbain, on peut effectuer une meilleure gestion des espaces naturels qui sont hautement valorisés par les Lévisiennes et les Lévisiens.

Le *Plan de gestion des milieux naturels* se veut lui-même une stratégie qui s'inscrit dans la vision de développement durable de la Ville de Lévis. S'il vise d'abord et avant tout à conserver la biodiversité, sa conception tient aussi bien de préoccupations sociales et économiques qu'environnementales.

Les avantages qu'apporte le *Plan de gestion des milieux naturels* à la collectivité sont nombreux :

- 1° conservation de paysages significatifs;
- 2° qualité de l'air;
- 3° atténuation des grands écarts climatiques;
- 4° atténuation du bruit;
- 5° régulation et filtration de l'eau de surface;
- 6° impact positif sur la santé.

RV-2015-15-04, a. 16;

17. Des parcs et des espaces publics

Les milieux naturels conservés pourront rester de propriété privée. Par contre, la Ville de Lévis continue ses efforts pour mettre en place des parcs de différentes tailles et fonctions pour répondre aux besoins de détente et de plein air des citoyens et citoyennes.

Le développement des grands parcs s'inscrit dans cette vision d'aménagement. À cet égard, la Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : assurer la mise en place de grands parcs urbains afin de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels caractéristiques de Lévis et de satisfaire aux besoins de la population locale en espaces de conservation, d'interprétation et récréotouristiques.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Élaborer les plans directeurs de protection et de mise en valeur des grands parcs urbains de Lévis; confirmer ou déterminer la vocation spécifique de chacun et un calendrier de mise en œuvre.
- 2° Considérer le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires comme milieux identitaires forts auxquels s'arriment le concept des grands parcs urbains, le développement de la route Bleue et celui de la Route verte, et les autres fonctions urbaines dans les principes du développement durable.

Les grands parcs font l'objet d'une affectation du sol spécifique.

RV-2015-15-04, a. 17;

18. Les besoins de la population et les équipements collectifs

La volonté de la Ville de répondre aux besoins de la population ne se limite pas aux milieux naturels et aux grands parcs, au contraire. Pour que Lévis soit un milieu de vie de qualité, la Ville poursuit l'orientation suivante : maintenir, améliorer et diversifier les équipements collectifs afin de répondre aux besoins évolutifs de la population et s'assurer de maximiser les retombées de ces équipements pour l'ensemble de la collectivité.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Anticiper et cibler les besoins de notre population afin d'y répondre adéquatement en tenant compte des bouleversements démographiques en cours.
- 2° Déterminer des critères afin d'assurer la localisation optimale de ces nouveaux équipements, de créer des synergies et d'assurer une complémentarité des usages.
- 3° S'assurer, dans un souci d'équité, que dans chaque arrondissement les citoyens aient accès à une gamme de services et d'équipements collectifs répondant à leurs besoins; rapprocher, le plus possible, ces services de la population; anticiper les nouveaux besoins en tenant compte des bouleversements démographiques qui s'opèrent et la capacité financière de la Ville.

RV-2015-15-04, a. 18;

19. Les conditions d'habitat

En matière d'habitation, la Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : améliorer les conditions de l'habitat et s'adapter au contexte socioéconomique et au vieillissement de la population.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Privilégier les secteurs qui devraient profiter en priorité des programmes d'aide à la rénovation résidentielle; définir les principaux critères d'implantation des projets de logements sociaux.
- 2° Développer et stimuler la vie de quartier, notamment dans les secteurs centraux en y diversifiant l'offre résidentielle et en prévoyant une mixité des fonctions lorsque cela est opportun, favorisant ainsi la meilleure utilisation des équipements publics.
- 3° Déterminer des normes de salubrité des logements et s'assurer du respect de ces normes.
- 4° Tenir compte des besoins de la ville en matière d'habitat, liés au vieillissement de la population et des familles.

La stratégie visant à structurer l'urbanisation en fonction du transport permettra de créer une diversité de milieux de vie afin de répondre à des besoins tout aussi diversifiés. On densifiera les pôles, les abords des axes structurants et les noyaux de proximité. Par contre, les espaces périphériques conserveront une vocation résidentielle de faible ou de moyenne densité.

RV-2015-15-04, a. 19;

20. La qualité du cadre bâti

La Ville de Lévis accorde une grande importance à la qualité du cadre bâti et, à cet effet, poursuit l'orientation suivante : protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments naturels en milieu urbanisé.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Porter une attention particulière à la rénovation et à l'insertion des bâtiments dans les secteurs anciens de la ville; prévoir la réhabilitation des secteurs déstructurés; s'assurer que le réseau routier et le parc de stationnement répondent aux besoins des développements prévus.
- 2° Inventorier, protéger et mettre en valeur les espaces publics ou procéder à des acquisitions permettant la création de nouveaux espaces publics qui deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis.
- 3° Poursuivre la mise en place des grands parcs urbains de Lévis et la mise en valeur du Saint-Laurent et de ses affluents.
- 4° Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre l'objectif de protection et de mise en valeur du cadre bâti.
- 5° Exiger, lorsque cela est opportun, l'enfouissement des fils dans les nouveaux développements et poursuivre les efforts pour l'enfouissement dans les secteurs existants. La Ville se donnera une politique afin de préciser ses orientations à cet égard.

On a vu, à la section 2 du présent chapitre, que la stratégie de structuration de l'urbanisation suppose une densification du milieu bâti. Pour réussir la densification, il est important de maintenir de hauts standards dans la qualité des aménagements, dans leur intégration au voisinage, dans le respect des contraintes anthropiques. Cette préoccupation se traduit également dans le respect de l'échelle humaine (voir article 24) et dans la présence d'espaces verts, aussi bien à l'échelle du terrain, du voisinage et du quartier qu'à l'échelle de la ville. La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions à cet effet.

RV-2015-15-04, a. 20;

21. La santé, la sécurité, le bien-être public et la protection de l'environnement

La santé, la sécurité, le bien-être public et la protection de l'environnement font partie inhérente de la qualité du milieu de vie. La Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : prévoir des concepts d'aménagement et de développement qui contribuent à la santé, à la sécurité et au bien-être public et à la protection de l'environnement; prévoir une meilleure harmonisation des usages; contrôler les nuisances et les risques et réduire la pollution visuelle et lumineuse.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Prohiber ou régir les usages, dans les plaines inondables et les zones à risque de mouvement de terrain.
- 2° Identifier les différentes sources de contraintes anthropiques (actuelles et futures); exercer un contrôle à la fois sur les usages sources et sur les usages limitrophes afin de minimiser les nuisances (fumée, odeur, poussière, bruit, vibration, dégradation visuelle) et les risques technologiques pour la population.
- 3° Contrôler l'affichage et l'éclairage abusifs qui peuvent devenir des sources de pollution visuelle et lumineuse.
- 4° Assurer à la population l'accès à des approvisionnements sûrs et abordables en eau potable de bonne qualité.

RV-2015-15-04, a. 21;

22. La culture, les éléments identitaires et les éléments d'intérêt visuel

La qualité du milieu de vie se traduit également dans l'offre culturelle, la présence des éléments identitaires et des éléments d'intérêt visuel. La Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : intégrer la culture et les éléments d'intérêt visuel au quotidien des Lévisiennes et des Lévisiens.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Favoriser l'offre d'activités artistiques et culturelles accessibles permettant de soutenir une vie artistique et culturelle riche et féconde dans les quartiers de la ville.
- 2° Reconnaître, conserver, enrichir, mettre en valeur, transmettre et promouvoir l'ensemble de nos patrimoines; intégrer ces éléments identitaires forts dans le développement d'activités contribuant à affirmer le sentiment d'appartenance de la population.
- 3° Prévoir la réutilisation des immeubles institutionnels, religieux et des grands ensembles qui ont marqué l'histoire de Lévis.

- 4° Reconnaître que le paysage participe au cadre de vie aussi bien qu'à l'affirmation de l'identité et en promouvoir la qualité. Mettre en œuvre des mesures pour préserver les paysages d'intérêt, améliorer, créer et mettre en valeur les paysages.

Le *Plan de gestion des milieux naturels*, décrit à la section 6, permettra en outre de préserver des composantes paysagères importantes qui sont caractéristiques du milieu lévisien, notamment plusieurs crans rocheux et boisés matures.

RV-2015-15-04, a. 22;

23. Des noyaux traditionnels

Les noyaux traditionnels, répartis sur l'ensemble du territoire, constituent une concentration de bâtiments patrimoniaux et d'établissements de proximité ou à rayonnement local qui sont typiques de ces endroits. Souvent de petite taille, les commerces qui y sont établis occupent majoritairement un créneau de niche. Ils se distinguent et sont complémentaires à l'offre commerciale qui se retrouve dans les autres secteurs commerciaux, souvent constitués de chaînes, que ce soit en matière de restauration, de vêtements ou de divertissement.

Les noyaux traditionnels correspondent aux noyaux villageois ou paroissiaux anciens qui se sont développés traditionnellement autour de l'église. Généralement, ils adoptent la forme d'une concentration de services communautaires comprenant une ou plusieurs écoles, la bibliothèque, le centre communautaire, un parc et des habitations de densité moyenne. Ils constituent des lieux identitaires qui témoignent de l'histoire lévisienne par une importante concentration de bâtiments patrimoniaux. Cette organisation particulière à l'échelle humaine participe à l'enrichissement du territoire lévisien.

La densité résidentielle nette y varie de 15 logements à l'hectare, pour le Vieux-Saint-Nicolas, à 45 logements à l'hectare pour le Vieux-Lévis et le Vieux-Lauzon (voir le tableau 2). Avec ses 3383 logements, le Vieux-Lévis constitue le noyau traditionnel le plus habité.

Les noyaux traditionnels sont les premiers secteurs à avoir vu le jour sur le territoire lévisien. À ce titre, ils sont porteurs d'histoire et ont le potentiel de renforcer l'identité lévisienne en plus de constituer une image de marque. À cet égard, la Ville de Lévis poursuit l'orientation de soutenir, maintenir et créer des milieux de vie stimulants et dynamiques qui profiteront à l'ensemble de la population lévisienne.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Élaborer des programmes particuliers d'urbanisme pour certains noyaux traditionnels.
- 2° Créer une dynamique d'échange entre les noyaux traditionnels et les autres milieux commerciaux et d'affaires du territoire.
- 3° Proposer des interventions qui tiennent compte des particularités du milieu et des opportunités d'aménagement et de développement.

Tableau 2 : L’habitation dans les noyaux traditionnels

Noyau	Nombre de logements	Superficie résidentielle nette (ha)	Superficie brute (ha)	Densité résidentielle nette (logements / hectare)	Densité brute à l’échelle de la zone (logements / hectare)
Vieux-Lauzon	771	17	36	45	21
Vieux-Lévis et secteur de la Traverse	3383	76	189	45	18
Vieux-Saint-David	84	4	11	21	8
Vieux-Pintendre	92	3	12	31	8
Vieux-Saint-Romuald	129	3	15	38	9
Vieux-Saint-Jean-Chrysostome	24	1	7	20	4
Vieux-Charny	291	7	23	39	13
Vieux-Sainte-Hélène-de-Breakeyville	38	1	6	26	6
Vieux-Saint-Rédempteur	68	3	17	22	4
Vieux-Saint-Étienne-de-Lauzon	70	2	17	41	11
Vieux-Saint-Nicolas	71	5	17	15	4
TOTAL	5021	123	339	41	15

24. Un milieu urbain à l'échelle humaine

La place donnée à l'être humain dans un environnement urbain peut contribuer de façon importante à la qualité du milieu de vie. Trop souvent la ville est conçue à l'échelle de l'automobile. Tout y est trop loin, démesuré, inhospitalier.

La Ville de Lévis veut rendre le milieu urbain plus animé, plus sécuritaire, plus durable et plus sain en adoptant une approche ayant pour effet d'accroître la place qu'occupent les gens, aussi bien dans la planification que dans l'espace urbain. L'animation de la ville dépend directement de la place accordée aux piétons et cyclistes. En outre, plus l'espace est occupé par les gens, plus le potentiel de sécurité est accru. Enfin, les déplacements actifs sont aussi beaucoup plus sains pour l'environnement et pour les personnes.

La Ville de Lévis poursuit l'orientation suivante : améliorer la place des piétons et cyclistes dans la ville et accorder davantage de place à l'être humain dans l'espace public.

À cet effet, la Ville de Lévis se donne les lignes directrices suivantes :

- 1° Augmenter la densité d'occupation du sol dans les pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité;
- 2° Diversifier les activités urbaines dans les milieux de vie, notamment dans les parties les plus denses des pôles et dans les noyaux de proximité, afin que les résidents puissent y évoluer activement;
- 3° Concevoir des espaces publics complets, attrayants, sécuritaires, confortables, efficaces et continus : les réseaux cyclables et piétonniers, les parcs, les places publiques; surtout dans les pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité; la qualité de ces espaces constitue une condition importante pour rendre ces lieux attrayants et vivants; la continuité des réseaux cyclables et piétonniers à des fins utilitaires vise par ailleurs l'ensemble des milieux de vie qui doivent bénéficier d'un accès facile et sécuritaire vers les pôles, noyaux et axes, et vers le transport en commun en général; la qualité, la diversité et la quantité d'espaces publics seront particulièrement importantes dans les parties les plus denses des pôles structurants;
- 4° Concevoir un milieu bâti à l'échelle du piéton : un tissu urbain perméable aux déplacements piétonniers, notamment vers le réseau de transport en commun, les commerces et services, les parcs et espaces verts; plus le réseau piétonnier est développé et sécuritaire, plus on favorise ce type de déplacement; des rez-de-chaussée animés, le plus possible continus, en étroite relation avec l'espace public; surtout dans les pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité; il faut, entre autres, éviter l'espace de stationnement en cour avant le long des axes structurants, dans les pôles et dans les noyaux de proximité; les espaces de stationnement devront y devenir plus discrets en prenant place en cour arrière ou, encore mieux, en souterrain; l'espace piétonnier doit être confortable, sécuritaire, agréable, stimulant.

La réglementation d'urbanisme devra contenir des normes et critères d'aménagement permettant de respecter l'échelle humaine, en particulier dans les parties les plus denses des pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité.

SECTION 4

UNE STRATÉGIE DE CONSOLIDATION DU MILIEU URBAIN

25. État de situation

Les grands constats effectués par de nombreux experts concernant la mondialisation de l'économie et l'utilisation des ressources nous rappellent que l'espace est une ressource limitée. Les bonnes terres agricoles au Québec sont de plus en plus accaparées par l'urbanisation et les milieux naturels disparaissent à grande vitesse.

Conformément aux principes du développement durable, il appartient à chaque communauté de prendre ses responsabilités pour utiliser les ressources de façon durable. La stratégie lévisienne concernant la structuration de l'urbanisation et la consolidation du milieu urbain s'adressent particulièrement à ce défi.

Lévis a la chance d'avoir une économie vigoureuse, en très bonne santé. La ville continue de se développer et connaît un rythme de croissance soutenu malgré les tendances au ralentissement ressenties à l'échelle nationale. Nous anticipons d'ailleurs une croissance d'environ 8 500 logements pour les 10 prochaines années et l'ajout de près de 150 000 m² de plancher en commerces et services.

La ville souhaite poursuivre sa croissance, tout en maintenant son attractivité et en préservant la qualité de vie de ses citoyens, et entend prendre tous les moyens dont elle dispose pour y arriver. Pour ce faire, cette croissance doit s'effectuer de façon ordonnée et structurée. Et elle ne pourra se poursuivre que dans la mesure où la ville maintiendra l'accessibilité de ses terrains aux fins de son développement, ainsi qu'une offre résidentielle diversifiée notamment en termes de densité prescrite.

En effet, l'expérience démontre l'importance de maintenir une offre résidentielle et commerciale qui excède les besoins afin de préserver l'abordabilité des logements et de l'espace commercial, permettant ainsi de se doter de la flexibilité nécessaire afin de s'adapter à l'évolution du marché et de la concurrence. Cette offre doit se décliner par une variété tant sur le plan de la densité et de la typologie, que dans les caractéristiques des terrains disponibles.

Compte tenu de la délimitation existante du périmètre d'urbanisation, des données issues d'une connaissance fine du territoire, de la stratégie de structuration du milieu urbain et des densités qui en résultent, les espaces disponibles à des fins de développement urbain à l'intérieur du périmètre d'urbanisation s'avèrent offrir un potentiel total plus élevé que les besoins.

En effet, on estime que ces espaces actuellement disponibles permettraient d'accueillir 22 600 nouveaux logements et presque de doubler les superficies de plancher commerciales et de services existantes. Le potentiel commercial et de services s'élève à près d'un million de mètres carrés de superficie de plancher. Présentement, on dénombre environ 380 000 m² en commerces de détail et 170 000 m² en bureaux auxquels il faudrait ajouter les superficies de plancher des différentes institutions (éducation, santé, culture).

Ces grands espaces offrant un potentiel de développement se trouvent un peu partout à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, aussi bien dans les secteurs centraux qu'en périphérie.

Malgré l'abondance d'espace disponible à des fins d'urbanisation, le marché favorise des prix élevés, réduisant l'accessibilité à la propriété pour les ménages et les entreprises en démarrage. La progression des valeurs foncières depuis une dizaine d'années démontre un marché en forte hausse, bien au-delà de l'inflation, aussi bien pour les terrains non desservis que les terrains desservis. Il faut comprendre que l'offre réelle durant cette période diffère beaucoup du potentiel brut. En effet, plusieurs espaces vacants ne sont pas développables en raison de contraintes diverses : milieux humides, infrastructures saturées, réglementation restrictive, etc.

Malgré tout, le marché immobilier à Lévis est très actif et les projets nombreux favorisent une saine compétition pour maintenir une offre qui semble encore avantageuse comparativement à d'autres régions.

On sait par ailleurs que les investissements municipaux requis aux fins du développement sont considérables: les structures routières étagées pour traverser les autoroutes, rivières ou voies ferrées, les grandes artères de circulation, les usines de traitement et d'épuration de l'eau, les postes de pompes, les conduites de refoulement, les émissaires d'égouts et autres infrastructures de base accaparent des sommes importantes. Cette situation affecte tous les secteurs de la ville.

Certes, en consolidant le développement, il est possible de rationaliser ces investissements et d'optimiser la cohérence dans les choix d'urbanisation et d'immobilisation.

Consolider consiste à rendre plus fort, plus solide une chose. En matière d'urbanisation, on vise l'utilisation de façon prioritaire des espaces déjà artificialisés, déjà desservis par les réseaux de circulation, d'aqueduc, d'égout, les écoles, les centres de santé, les parcs, etc., avant d'ouvrir de nouveaux espaces de développement en périphérie, à même des milieux naturels ou agricoles. Ainsi, on solidifiera ces espaces déjà urbanisés.

RV-2015-15-04, a. 25;

26. La consolidation urbaine

La Ville de Lévis adhère aux orientations gouvernementales et aux orientations du plan métropolitain qui commandent une consolidation du développement urbain afin de mieux utiliser les ressources et de faciliter les déplacements. Par le mot « ressources », on entend l'espace, les éléments et milieux naturels, le territoire propice à l'agriculture, l'énergie, les services publics en général.

Comme on l'a vu précédemment, la situation actuelle illustre assez bien l'importance pour la Ville d'établir des priorités de développement et d'effectuer ses investissements de façon stratégique.

En établissant des priorités de développement, il devient possible de rentabiliser certains équipements, services et infrastructures publics. La consolidation permet en outre de rentabiliser les commerces et services privés, de soutenir ainsi les activités de proximité et de dynamiser l'économie lévisienne en densifiant l'aire de marché des établissements.

La consolidation favorise le rapprochement entre les activités urbaines, diminuant ainsi les distances de déplacement. Elle favorise par conséquent les déplacements actifs (marché et vélo) et collectifs (transport en commun, covoiturage, taxi et autopartage).

Par ailleurs, la Ville de Lévis, conformément à ses engagements dans le plan d'action en développement durable, se préoccupe de répondre aux besoins de la communauté et d'offrir, aussi bien pour les ménages que pour les entreprises, des conditions d'accueil favorables. En ce sens, il paraît important de maintenir une certaine abordabilité des logements et de maintenir des valeurs de terrain compétitives. Pour y arriver, la Ville préconise les mesures suivantes:

- 1° Planifier une offre foncière suffisante et diversifiée, pour une période de dix ans;
- 2° Prévoir une offre permettant de répondre à une variété de besoins, stratégiquement répartie dans les différentes parties du territoire;
- 3° Dans la mesure du possible, favoriser un marché immobilier en santé en planifiant une distribution de l'offre sur le territoire;
- 4° Prévoir un mécanisme d'ajustement et de permutation permettant d'ajuster l'offre selon l'évolution des conditions de marché;

- 5° Réviser la stratégie périodiquement (possiblement sur une base annuelle), en particulier les priorités de développement et d'investissement municipal.

Ainsi, la stratégie de consolidation cherche à atteindre l'équilibre des valeurs économiques, sociales et environnementales préconisées dans le plan d'action en développement durable.

Les principaux outils de consolidation sont les suivants:

- 1° Le périmètre d'urbanisation;
- 2° Les zones prioritaires de développement (ou zones de consolidation);
- 3° La programmation des investissements municipaux pour desservir les différentes parties du territoire.

On verra aussi que, à leur façon, les îlots déstructurés en zone agricole permettent d'atteindre des objectifs de consolidation.

RV-2015-15-04, a. 26;

27. Le périmètre d'urbanisation et le développement résidentiel et commercial

Le périmètre d'urbanisation englobe les parties du territoire déjà construites et les secteurs d'expansion anticipés par la Ville. Il couvre une superficie de 111 kilomètres carrés, ce qui représente 25 % de la superficie terrestre du territoire lévisien (soit 448 kilomètres carrés; pour information, le territoire de la ville s'étend jusqu'au centre du fleuve Saint-Laurent; c'est pourquoi on distingue ici la superficie **terrestre** qui exclut le fleuve).

La délimitation du périmètre d'urbanisation permet de faire une meilleure différenciation entre le territoire urbanisé ou propice à l'urbanisation d'une part et le milieu ressources d'autre part. Le périmètre d'urbanisation permet une meilleure planification de l'aménagement et du développement du territoire. Ainsi, la Ville peut mieux anticiper ses besoins futurs en matière d'équipements et d'infrastructures, et les principaux partenaires socioéconomiques, les ministères et organismes peuvent également mieux planifier leurs actions afin de soutenir le développement. La délimitation du périmètre d'urbanisation, illustré sur la carte 5, s'appuie notamment sur l'identification des parties du territoire les plus propices au développement tant sur les plans économique, social, communautaire et environnemental, et qui assure la diminution des pressions sur les territoires agricoles, l'utilisation optimale des capacités résiduelles des équipements et infrastructures en place et la rentabilisation des investissements public et privé consentis. Finalement, le périmètre d'urbanisation facilite la mise en place du concept d'organisation spatiale.

Conformément à ces orientations, la Ville n'autorisera aucune ouverture de rue à des fins de développement résidentiel et commercial à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Les seules ouvertures de rue qui y sont pertinentes sont les suivantes :

- 1° les artères et rues collectrices, sans constructions résidentielles ou commerciales;
- 2° les rues réservées en exclusivité au transport en commun, sans constructions résidentielles ou commerciales;
- 3° l'aménagement d'espaces de virage à l'extrémité de rues en cul-de-sac existantes.

Le périmètre d'urbanisation correspond aussi au territoire généralement desservi en aqueduc et égouts. Différentes exceptions à cette règle sont cependant applicables. De manière non limitative, on pense aux situations suivantes :

- 1° Quelques développements existants dans le périmètre d'urbanisation ne sont pas desservis : c'est le cas dans les anses du fleuve vouées à une certaine forme de villégiature, surtout dans le secteur Saint-Nicolas; c'est le cas également de certains développements de faible densité situés aux limites du territoire urbanisé, notamment pour quelques rues situées à l'ouest de la route Lagueux dans le secteur Saint-Nicolas ainsi que dans le secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville;
- 2° Des conduites d'égout sanitaire traversent parfois un milieu rural, hors périmètre d'urbanisation, notamment parce que les étangs aérés se situent en milieu rural; c'est le cas de l'avenue Saint-Augustin dans le secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville;
- 3° Aussi, des conduites d'aqueduc ont parfois été prolongées hors périmètre d'urbanisation; c'est le cas, à titre d'exemples, le long de la route de la Rivière-Etchemin dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome, le long de la route Marie-Victorin à l'ouest du village de Saint-Nicolas, et sur la route des Rivières à l'est du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon.

La Ville de Lévis ne souhaite pas prolonger les réseaux d'infrastructures à l'extérieur du périmètre d'urbanisation autrement que pour corriger des problèmes sanitaires existants. Elle l'a fait par exemple dans la partie sud du secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville où prévalaient des problèmes de contaminations de la nappe phréatique dus à une mauvaise gestion privée des eaux usées.

On a vu précédemment que les besoins pour les dix prochaines années pourraient être d'environ 8 500 logements et des espaces suffisants pour environ 150 000 mètres carrés de plancher en commerces de détail et services. Pour se conformer aux principes d'abordabilité, la Ville de Lévis doit maintenir une offre en espace développable deux fois supérieure aux besoins. Il faudrait donc prévoir une offre correspondant approximativement à 17 000 logements et 300 000 mètres carrés de superficie de plancher.

Avec sa capacité de 22 600 nouveaux logements, tel qu'indiqué à l'article 25, le périmètre d'urbanisation actuel permet d'offrir suffisamment d'espace pour répondre à tous les besoins résidentiels et même beaucoup plus.

Les espaces disponibles peuvent répondre de manière très avantageuse aux orientations visant à développer les pôles et axes, à créer des milieux de vie de grande qualité et à conserver des milieux naturels constituant un tout très cohérent. Quantitativement, le développement résidentiel et commercial ne justifie aucun agrandissement du périmètre d'urbanisation (on verra qu'il en est autrement du développement industriel).

Par contre, certains ajustements paraissent pertinents.

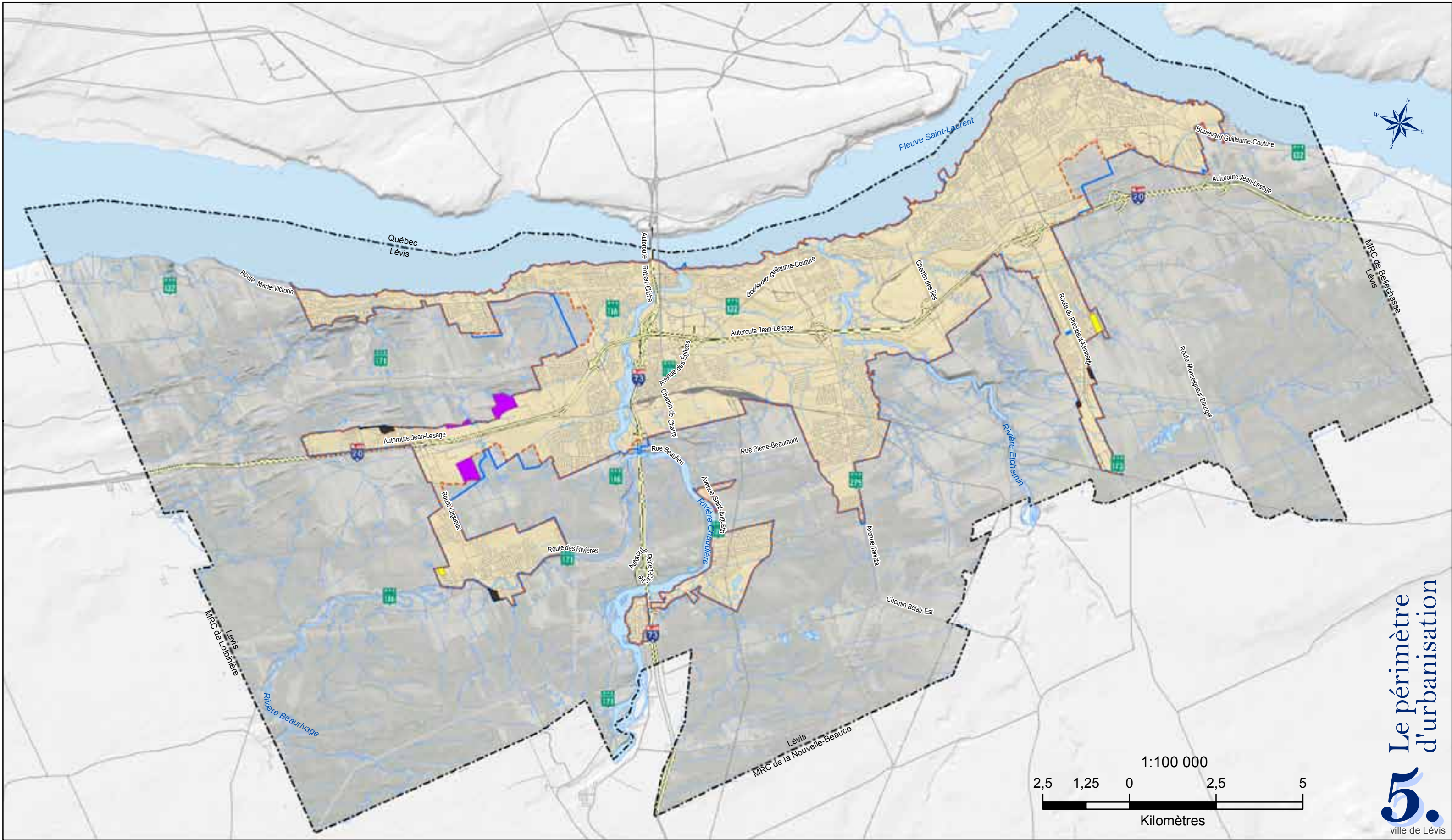
Depuis 2008, la Commission de protection du territoire agricole du Québec a ordonné l'exclusion de certaines parties de la zone agricole.

Dans plusieurs cas, il s'agissait d'ajustements mineurs permettant de régulariser des situations incongrues. Ces exclusions ont déjà donné lieu à des agrandissements du périmètre d'urbanisation en conformité avec le périmètre d'urbanisation métropolitain (voir carte 5). La Communauté métropolitaine de Québec a en effet délimité un périmètre d'urbanisation que doivent respecter les MRC, notamment la Ville de Lévis (qui possède en outre un statut de MRC).

Deux autres exclusions ont été ordonnées afin de permettre la consolidation de développements résidentiels existants : une première dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, au nord de la rue des Dahlias (3,67 ha); une deuxième dans le secteur Pintendre, à l'ouest de la rue Roberge (9,78 ha). Ces agrandissements font partie du périmètre d'urbanisation métropolitain. Ils permettront d'assurer une continuité du développement urbain. Ils n'auront pas d'impact sur l'agriculture. Ils s'inscrivent dans des milieux périurbains déjà bien organisés et desservis en commerces et services divers, et pourront contribuer à l'offre de logements de faible densité à Lévis.

Par ailleurs, certains espaces naturels ou agricoles, situés tout juste à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, dans des environnements peu structurés, ne sont pas requis à des fins d'urbanisation et doivent être exclus du périmètre d'urbanisation. Sous réserve de la conservation des milieux naturels visés à la section 6, on pourrait tout au plus y autoriser la construction sur de grands terrains, sans ouverture de rue. Ces sites se trouvent aux limites ouest du secteur Saint-Nicolas, dans la partie sud du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et dans la partie sud du secteur Pintendre. Ces modifications auraient pour effet de soustraire 17,98 hectares du périmètre d'urbanisation.

Au total, ces ajustements (voir carte 5) se traduiront par une réduction du périmètre d'urbanisation de 4,53 hectares (voir annexe J).



5. Le périmètre d'urbanisation

ville de Lévis

SAD
2016

- Ajout au périmètre d'urbanisation à des fins résidentielles
- Ajout au périmètre d'urbanisation à des fins industrielles
- Retrait du périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



28. Les priorités de développement résidentiel

Les nouveaux usages résidentiels, commerciaux et de services devront s'implanter dans des zones prioritaires de développement. Les autres espaces, non prioritaires, compris dans le périmètre d'urbanisation, constituent des zones de réserve où le développement ne sera pas autorisé à court terme.

Le développement urbain devrait se faire principalement sous forme de consolidation, c'est-à-dire :

- 1° sous forme de redéveloppement d'espaces déjà urbanisés; par exemple, la construction sur des terrains desservis en aqueduc et égout sanitaire, mais sous-utilisés ou abandonnés; ou
- 2° sous forme de densification des espaces déjà occupés; ou
- 3° sous forme d'insertion dans des quartiers déjà établis et desservis en aqueduc et en égout sanitaire; ou
- 4° sous forme de prolongement du milieu bâti, en continuité du tissu urbain existant et desservi en aqueduc et en égout sanitaire, dans la mesure où ce prolongement sera lui-même desservi 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 du réseau de rues de desserte locale.

Ces quatre formes de consolidation qui se complètent sont des pratiques déjà en cours à Lévis.

Le redéveloppement, la densification et les insertions seront particulièrement encouragés dans les pôles, dans les noyaux de proximité et le long des axes structurants, soit des lieux où la forte densité d'activité humaine s'impose.

Les priorités de développement sont les suivantes:

- 1° La construction dans les pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité, sous réserve des coûts de développement;
- 2° La construction dans les espaces qu'on peut développer à faible coût pour la Ville.

Le tableau 3 démontre la volonté de la Ville de Lévis de concentrer la croissance dans les pôles, dans les noyaux de proximité et le long des axes structurants.

Tableau 3 : Répartition de la croissance urbaine selon le type de milieu

	Logements potentiels	
	Nombre	%
Milieu urbain		
Dans un pôle, un noyau ou en bordure d'un axe structurant	14 158	88 %
Autres	1 978	12 %
Milieu périurbain		
Dans un pôle, un noyau ou en bordure d'un axe structurant	2 880	45 %
Autres	3 562	55 %
Total	22 578	

On a vu précédemment que l'on projette une croissance de l'ordre de 8 500 logements pour les 10 prochaines années, qu'il y a lieu de maintenir une offre deux fois supérieure aux projections afin de préserver l'abordabilité des immeubles et que le potentiel de développement dans le périmètre d'urbanisation est de 22 600 logements. La capacité de développement recherchée dans les zones prioritaires s'élève donc à 17 000 logements (soit deux fois les projections de croissance). L'exercice visant à établir les priorités devrait alors se traduire par la mise en réserve d'espace suffisant pour accueillir environ 5 600 logements.

Tableau 4 : Capacité de développement dans les zones prioritaires et les zones de réserve, selon les objectifs de la Ville

		Logements
A	Projection de développement 10 ans	8 500
B	Espace requis pour maintenir l'abordabilité (2xA)	17 000
C	Potentiel de développement ⁽¹⁾	22 600
D	Capacité recherchée pour l'ensemble des zones prioritaires (B)	17 000
E	Potentiel des espaces en réserve (C-D)	5 600

(1) Le potentiel est évalué en considérant les superficies nettes des principaux espaces disponibles et selon des hypothèses de densité conformes à la stratégie de structuration de l'urbanisation.

La carte 6 représente les espaces qui correspondent aux priorités de développement en 2016 ainsi que les zones de réserve.

Les investissements requis aux fins du développement sont considérables et ils conditionnent la séquence de développement.

Dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, les étangs aérés peuvent traiter les eaux usées de 170 nouveaux logements; par contre, considérant qu'il y a encore 204 terrains vacants desservis, on conclut qu'il n'est plus possible d'ouvrir de nouveaux développements sans procéder à des interventions sur le réseau sanitaire. Des travaux déjà prévus au programme triennal d'immobilisations pour les années 2016 à 2018 visent à détourner des eaux usées du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon vers l'usine d'épuration de Saint-Nicolas. Ces travaux permettront de dégager un important potentiel de logements dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon en sus de la capacité résiduelle. Ces travaux requièrent des investissements de plusieurs millions de dollars. Ils permettront en outre de poursuivre le développement du parc industriel Bernières. Au total, il serait possible de construire 1373 logements (ou unités équivalentes, considérant certaines constructions commerciales) dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon.

Ces quelques 1373 logements qui se construiront sur des terrains déjà desservis ou qu'on pourrait ajouter à la suite de nouveaux développements dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon s'écouleront au cours des deux prochaines décennies. Il faudra, à long terme, réévaluer la possibilité d'effectuer de nouveaux investissements dans ce secteur pour dégager une nouvelle marge de manœuvre. Pour le moment, cette option n'est pas envisagée. La Ville préfère concentrer ses efforts de croissance dans les secteurs plus centraux, en relation avec le développement du transport en commun. Une partie importante du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon n'est donc pas considérée comme une priorité de développement.

Les priorités dans ce secteur sont établies en considérant :

- 1° une répartition de l'offre entre les propriétaires et promoteurs de façon à y maintenir la santé du marché immobilier;
- 2° la structuration du développement en fonction des transports actifs et collectifs : les espaces compris dans le noyau de proximité, près des services et les abords de l'axe structurant sont donc prioritaires;
- 3° la capacité des stations de pompage;
- 4° la forme du développement anticipé.

Dans le secteur St-Jean-Chrysostome, de grands espaces pourront participer éventuellement à la croissance urbaine de Lévis. Les vastes espaces vacants situés du côté sud de l'autoroute Jean-Lesage pourront même contribuer à la structuration de l'urbanisation dans la mesure où ils seront, pour l'essentiel, intégrés dans des espaces de type pôles et axes structurants. Il pourrait donc s'agir, en théorie, d'espaces de consolidation. Toutefois, la séquence de développement et d'investissement aura pour effet d'en retarder la mise en œuvre.

L'avenue Taniata d'une part et le cheminement Centre-Hospitalier – des Églises d'autre part sont les seuls liens pouvant permettre aux résidentes et résidents du secteur Saint-Jean-Chrysostome, au nord de la voie ferrée, d'atteindre les grands pôles d'activité métropolitains. Ces deux cheminements sont déjà congestionnés aux heures de pointe. L'ajout de ce développement aurait des effets pénalisant pour les résidentes et résidents des secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome. Il y a donc lieu, préalablement à ce développement, de mettre en œuvre des solutions de déplacement durables.

Ces solutions comprennent en particulier l'aménagement d'un pont d'étagement pour relier les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome entre les échangeurs 314 et 318 qui correspondent respectivement aux rues Taniata et des Églises. Or, on sait que l'aménagement d'un tel pont d'étagement pourrait requérir des investissements considérables. Et cette structure ne sera utile qu'après avoir aménagé le lien rattachant la rue de la Concorde et la 5e Rue dans le secteur Saint-Romuald, donc au nord de l'autoroute. Ainsi, il devient souhaitable de procéder à la consolidation des espaces urbains dans le secteur Saint-Romuald avant d'entreprendre le développement du secteur Saint-Jean-Chrysostome.

En outre, il faut considérer que la poursuite du développement dans les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome requerra des travaux majeurs pour la gestion des eaux usées, soit l'aménagement d'un poste de pompage dans le secteur St-Romuald, près du ruisseau Cantin, entre les échangeurs 314 et 318, l'aménagement d'une conduite de refoulement jusqu'aux étangs aérés de Saint-Romuald ainsi que l'ajout de nouveaux étangs dans le secteur Saint-Romuald. Ces travaux qui seront requis à court ou moyen terme sont prioritaires par rapport au pont d'étagement.

À l'instar du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, une superficie importante du secteur Saint-Jean-Chrysostome ne peut donc être considérée comme une priorité. Seul un espace voisin du secteur Charny sera desservi à court terme dans le cadre des travaux effectués pour raccorder les réseaux d'alimentation en eau potable de l'est et de l'ouest de la ville. Exceptionnellement, cet espace, dans la continuité du boulevard du Centre-Hospitalier est considéré comme une zone prioritaire. On y projette des constructions résidentielles et commerciales.

Quelques sites supplémentaires de moindre envergure ne sont pas prioritaires. Il s'agit :

- 1° d'espaces situés en périphérie, relativement loin des concentrations de services;
- 2° d'espaces naturels présentant des contraintes de développement.

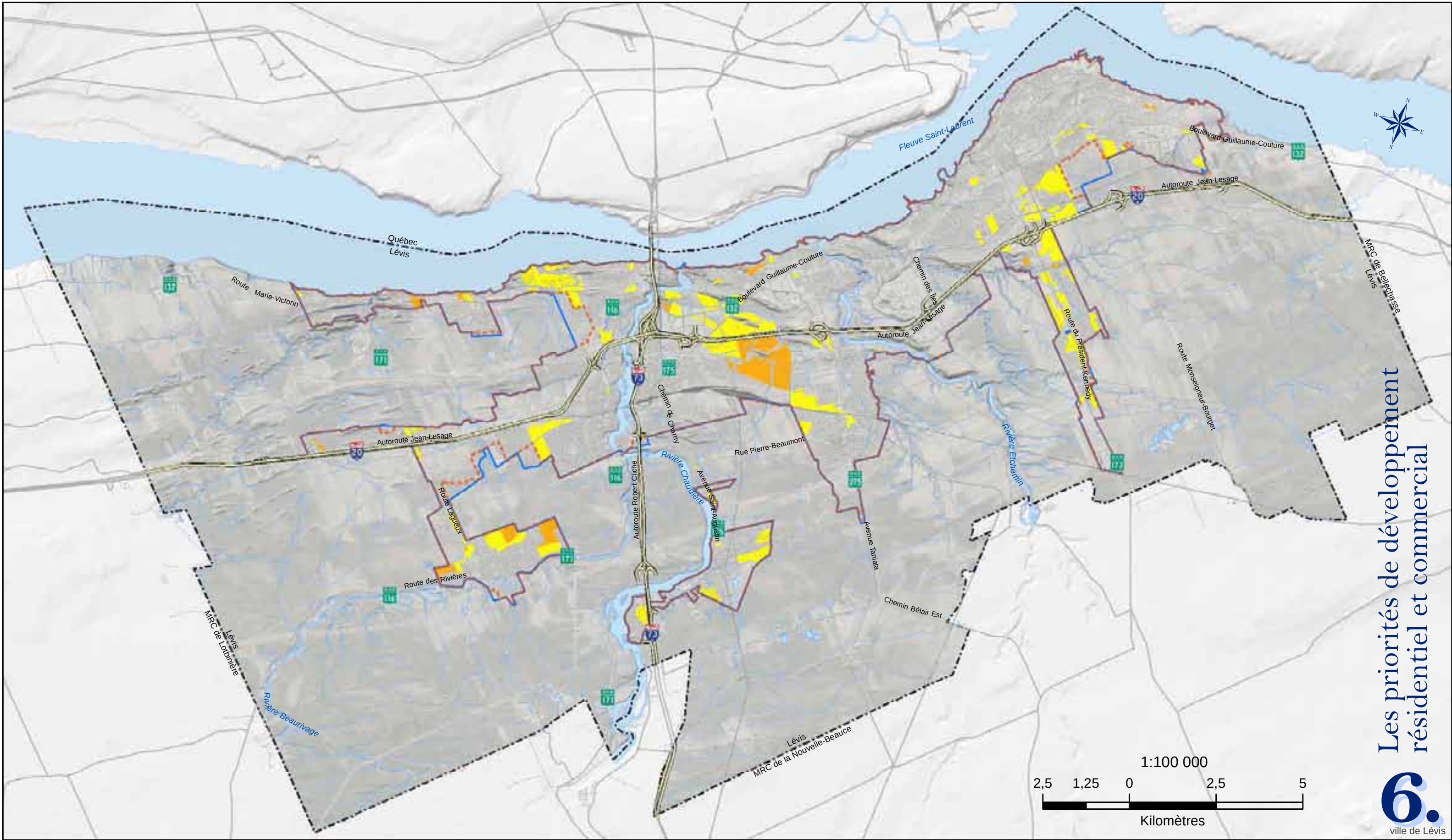
Par contre, en l'absence de réseaux d'aqueduc ou d'égout, la salubrité publique pourrait commander une desserte en infrastructures dans certains quartiers existants afin d'assurer

la salubrité publique. Dans certains cas, la mise en place de telles infrastructures justifie parfois la consolidation urbaine d'espaces vacants qui deviennent ainsi développables et prioritaires.

Les espaces prioritaires permettront la construction de 17 000 logements, soit la quantité prévue pour répondre aux besoins des futurs ménages tout en considérant une marge de manœuvre suffisante pour maintenir l'abordabilité des terrains et des logements.

L'espace correspondant aux 5 600 autres logements potentiels sera mis en réserve à des fins d'urbanisation future.

La réglementation d'urbanisme comprendra des mesures pour contenir la croissance urbaine dans les espaces prioritaires et de consolidation. Il faudra, entre autres, prévoir un zonage différé pour les zones mises en réserve. En outre, la Ville de Lévis applique déjà une taxe spéciale sur les terrains vacants desservis dans le but, précisément, de favoriser leur utilisation.



Les priorités de développement
résidentiel et commercial

6.
ville de Lévis

SAD
2016

- Prioritaire
- Réserve
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



29. Les priorités de développement commercial

Les principes évoqués précédemment pour les espaces à vocation résidentielle prévalent également pour les espaces à vocation commerciale. Cependant, la réponse aux besoins commerciaux est beaucoup plus complexe. On entend ici, par vocation commerciale, les activités de commerce de détail, de services, de bureaux, les institutions d'enseignement, de santé, de culture, les services de loisir (autres que les parcs), l'hébergement hôtelier.

Ces espaces ne peuvent être régulés aussi précisément que l'habitation, en raison de la complexité des besoins. Comme on recherche de plus en plus la mixité des usages dans certains espaces comme les pôles et le long des axes structurants, il paraît pertinent de fondre en une seule catégorie tous ces types d'activités. Mais, pour répondre adéquatement aux besoins, il faudrait considérer chaque catégorie d'usages, ce qui devient particulièrement difficile.

À cela s'ajoutent les considérations de marché propres à chaque établissement ou catégorie d'établissement. Les critères de localisation d'une boutique de vêtements et d'un détaillant de véhicules automobiles ne sont pas les mêmes. Certains marchés d'alimentation ont un rayonnement à l'échelle du quartier ou de l'arrondissement; d'autres ont une aire de marché régionale et requièrent alors une grande visibilité et une grande accessibilité pour la clientèle ciblée. Les espaces à bureaux requièrent plutôt une grande accessibilité locale pour leurs employés.

En somme, il paraît important de disposer d'une offre relativement abondante pour répondre à tous les besoins, dans tous les lieux d'emploi, à court, moyen et long termes.

Sur la base des projections démographiques, des besoins des ménages et des tendances dans la croissance commerciale, tout en considérant les fuites commerciales qui affectent encore la ville de Lévis, les besoins en espace commercial, pour les 10 prochaines années, sont estimés à environ 150 000 mètres carrés de superficie de plancher.

Quant aux grands espaces disponibles présentant un potentiel commercial, on estime qu'ils pourraient permettre la construction d'environ 930 000 mètres carrés de superficie de plancher.

Autre considération importante, peu d'espaces à vocation commerciale dépendent de projets d'ouverture de rue qui leur sont propres. La plupart des grands espaces disponibles à des fins de développement commercial sont situés en bordure de rues existantes ou font partie de projets mixtes dont l'échéance dépend des projets résidentiels ou sont situés en bordure de futures collectrices essentielles à la structuration du développement et à la réponse aux besoins en matière de circulation.

Quelques-uns de ces espaces peuvent néanmoins être mis en réserve pour un développement futur. Il s'agit d'espaces liés à des développements résidentiels eux-mêmes mis en réserve, et d'espaces non desservis mais présentant diverses contraintes de développement. Ils totalisent près de 200 000 mètres carrés de superficie de plancher potentielle.

Ainsi, les espaces prioritaires à vocation commerciale pourraient permettre la construction de 740 000 mètres carrés de superficie de plancher, ce qui devrait répondre à tous les besoins, sous réserve des affectations du sol et des règlements d'urbanisme.

30. La programmation des investissements municipaux

On a vu précédemment que le choix des espaces prioritaires résulte surtout de considérations économiques. Les limites financières de la Ville et la grande quantité de travaux requis aux fins du développement l'obligent effectivement à faire des choix. Et la stratégie de consolidation vise à arrimer les orientations d'urbanisme et l'ordre de réalisation des grands travaux municipaux.

Le programme triennal d'immobilisations devient donc un instrument des plus pertinents pour diriger et soutenir la croissance dans les espaces prioritaires.

C'est une volonté de la Ville de Lévis d'assurer cette cohérence.

La finalisation et la mise à jour régulière des plans sectoriels (plans directeurs d'aqueduc, d'égout sanitaire, d'égout pluvial, de circulation, etc.) constituent une condition à cette cohérence dans la mesure où elles permettent d'anticiper les coûts du développement, de réviser les priorités, au besoin, et de planifier la mise en œuvre des projets, dans le respect des orientations visant à faire une utilisation optimale des ressources, à soutenir le développement et à maintenir sinon accroître les niveaux de service.

RV-2015-15-04, a. 30;

31. Des mécanismes d'ajustement et de permutation

En 2015, on prévoit des espaces prioritaires qui permettraient, théoriquement, d'accueillir 17 000 logements, sachant que cette offre représente deux fois les besoins. Année après année, la Ville de Lévis veut maintenir ce potentiel de développement afin de conserver une offre relativement abordable et diversifiée pour les ménages.

Pour ce faire, la Ville effectuera un suivi continu de son développement.

Les zones prioritaires seront intégrées dans la réglementation d'urbanisme. Par contre, la Ville ajustera le *Schéma d'aménagement et de développement* et sa réglementation d'urbanisme de façon régulière pour tenir compte de la diminution graduelle des espaces disponibles. La Ville s'engage auprès du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire, ainsi qu'auprès de la Communauté métropolitaine de Québec à démontrer quantitativement la nécessité de chaque ajustement en faisant état de la consommation d'espace durant la période concernée.

Aussi, la Ville pourrait, de la même façon, permutation des espaces mis en réserve et des espaces prioritaires dans le but de prendre en considération l'évolution du marché et l'acquisition de nouvelles connaissances.

Que ce soit à des fins d'ajustement annuel ou de permutation, la Ville devra démontrer quantitativement que les espaces prioritaires n'excèdent pas un potentiel de 17 000 logements et que ces potentiels respectent les objectifs quantitatifs fixés pour la consolidation du milieu urbain, du milieu périurbain, des pôles, des axes structurants et des noyaux de proximité. Ces objectifs sont les suivants :

1° en milieu urbain :

- a) 75 % de la croissance doit être localisée dans un pôle, dans un noyau de proximité, dans un noyau traditionnel, dans un corridor de 400 mètres d'un axe structurant ou sous forme de consolidation telle que définie à l'article 28;
- b) 60 % de la croissance doit être localisée dans un pôle, dans un noyau de proximité, dans un noyau traditionnel ou dans un corridor de 400 mètres d'un axe structurant;

2° en milieu périurbain :

- a) 60 % de la croissance doit être localisée dans un noyau de proximité, dans un noyau traditionnel, dans un corridor de 400 mètres d'un axe structurant ou sous forme de consolidation telle que définie à l'article 28;
- b) 40 % de la croissance doit être localisée dans un noyau de proximité, dans un noyau traditionnel ou dans un corridor de 400 mètres d'un axe structurant.

RV-2015-15-04, a. 31;

32. Le monitoring

La planification repose sur un très grand nombre d'hypothèses. La réalité complexe de l'aménagement du territoire démontre régulièrement les limites de la prospection. Il est donc requis d'ajuster les différents plans selon l'évolution et les tendances. La Ville de Lévis mettra en œuvre un mécanisme de monitoring qui permettra d'effectuer ces ajustements de façon continue.

Il faut mesurer l'efficacité de nos politiques et les ajuster, si nécessaire. Il faut connaître l'évolution de la consommation en espace, en infrastructures, en services, de façon à mieux ajuster la réponse municipale à ces besoins.

Le monitoring permettra notamment de mieux anticiper :

- 1° les demandes d'exclusion de la zone agricole;
- 2° les modifications du périmètre d'urbanisation, des affectations du sol, de la réglementation d'urbanisme;
- 3° les investissements requis en infrastructures d'aqueduc, d'égout, de voirie, de parcs, d'espaces verts et d'équipements communautaires.

Il faudra intégrer dans les différentes stratégies les connaissances obtenues à la suite des futures analyses, entre autres, les plans directeurs qui sont en cours ou à venir.

RV-2015-15-04, a. 32;

33. Les îlots déstructurés

Il existe, en zone agricole, plusieurs petites concentrations de développement résidentiel qui ont déjà entraîné une déstructuration de l'espace agricole sinon de l'activité agricole elle-même, ce qu'on appelle les îlots déstructurés. Ils résultent d'initiatives privées qui visaient à répondre aux besoins de certains ménages souhaitant profiter d'un mode de vie champêtre.

Considérant les objectifs de consolidation urbaine et de protection du territoire agricole, la Ville de Lévis veut limiter la croissance résidentielle à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Par contre, elle reconnaît la situation existante et vise, tout au plus, la consolidation de ces îlots. On entend ici par consolidation le fait de construire une résidence à l'intérieur d'un petit ensemble existant; il ne s'agit en aucun cas d'empiéter davantage sur le territoire agricole.

En 2009, avec la collaboration notamment de son comité consultatif agricole (CCA), la Ville de Lévis a procédé à une analyse approfondie de la problématique concernant les îlots déstructurés. À la suite d'un consensus entre la Ville de Lévis, l'Union des producteurs agricoles du Québec et la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ), une demande a été déposée à la CPTAQ pour l'implantation de résidences dans la zone agricole à l'intérieur des îlots déstructurés, conformément à l'article 59 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. À la suite de cette demande à portée collective, la CPTAQ a rendu une décision favorable le 16 novembre 2009 (décision 362070). Par cette décision, la Commission a autorisé, à certaines conditions, la construction résidentielle dans tous les îlots déstructurés identifiés par la Ville de Lévis. Ces îlots seront délimités de façon précise dans la réglementation d'urbanisme conformément à la décision de la CPTAQ.

La capacité de développement des 58 îlots déstructurés, reconnus par la CPTAQ, est marginale : elle se limitait à 116 résidences lors de la décision de la CPTAQ; il reste maintenant une capacité de 78 résidences. On en construit en moyenne 10 par année.

SECTION 5

UNE STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DU MILIEU AGRICOLE

34. État de situation

Un important croissant vert, constitué principalement par la zone agricole, entoure le périmètre d'urbanisation. Celle-ci couvre 324 km², soit 73 % du territoire lévisien (voir carte 7). Une deuxième partie de ce croissant vert (15 km²), adjacente au périmètre d'urbanisation, comprend des espaces ruraux qui ne sont ni réservés à l'agriculture ni à l'urbanisation et qui résultent de l'exploitation du milieu à différentes fins comme la villégiature périurbaine, l'extraction des ressources et le loisir extensif lié au milieu naturel. Enfin, la Grande plée Bleue, qui est vouée à devenir une réserve écologique, fait partie de ces grands espaces verts.

Un plan de développement de la zone agricole (PDZA) est présentement en préparation. Ce plan affirme l'importance de mettre en valeur le territoire et les activités agricoles, conformément à la vision de développement durable de la Ville de Lévis. Le PDZA pourrait prochainement susciter des modifications au *Schéma d'aménagement et de développement*.

L'agriculture a laissé une forte empreinte sur le territoire, sur les paysages et sur l'histoire de Lévis. L'agriculture lévisienne est dynamique et en santé.

Malgré que l'espace agricole puisse sembler très vaste, la superficie cultivable et productive est nettement plus petite. En plus des terres cultivées, le territoire agricole comprend des forêts privées, des milieux humides abondants, des sites d'extraction et des friches agricoles.

Les milieux humides abondants dans le croissant vert forment d'immenses systèmes de grande valeur écologique répartis uniformément dans la partie sud du territoire. Parmi eux se trouvent la Grande plée Bleue, la tourbière Sainte-Hélène et les grandes tourbières du secteur Saint-Étienne. Ces grands complexes de milieux humides qui couvrent plusieurs milliers d'hectares jouent un rôle important dans l'environnement lévisien et contribuent de manière déterminante à la richesse des milieux naturels.

L'affectation optimale de chaque partie de territoire constitue un des grands enjeux dans le croissant vert. S'il est acquis que l'urbanisation doit être contenue dans le périmètre d'urbanisation comme on l'a vu précédemment, il reste que plusieurs affectations se font compétition pour l'utilisation de l'espace rural : l'exploitation des sols à des fins agricoles, la conservation des milieux naturels, l'exploitation des ressources forestières ou minières et le transport d'énergie sont autant de vocations nécessaires, mais pas toujours conciliables dans un même espace.

Les potentiels d'extraction comprennent par exemple les sables et graviers, le gaz de schiste et la tourbe.

Les loisirs en milieu naturel peuvent prendre différentes formes. Parmi les plus répandues se trouvent les activités équestres, le golf et les parcours de randonnée, que ce soit en vélo, en motoneige, en ski de fond ou en véhicules tout terrain principalement.

On note la présence de plusieurs corridors de transport d'énergie : les lignes de transport d'électricité, le pipeline Saint-Laurent, le gazoduc TQM quadrillent déjà le territoire.

35. Le développement et la pérennité des 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 matières premières, tirés de la mise en valeur des sols et 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, les touristes et les excursionnistes.

D'autre part, les activités agricoles contribuent à la viabilité et au dynamisme du tissu social de Lévis, 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 les plus urbanisés. De plus, les activités agricoles permettent de consommer des produits locaux.

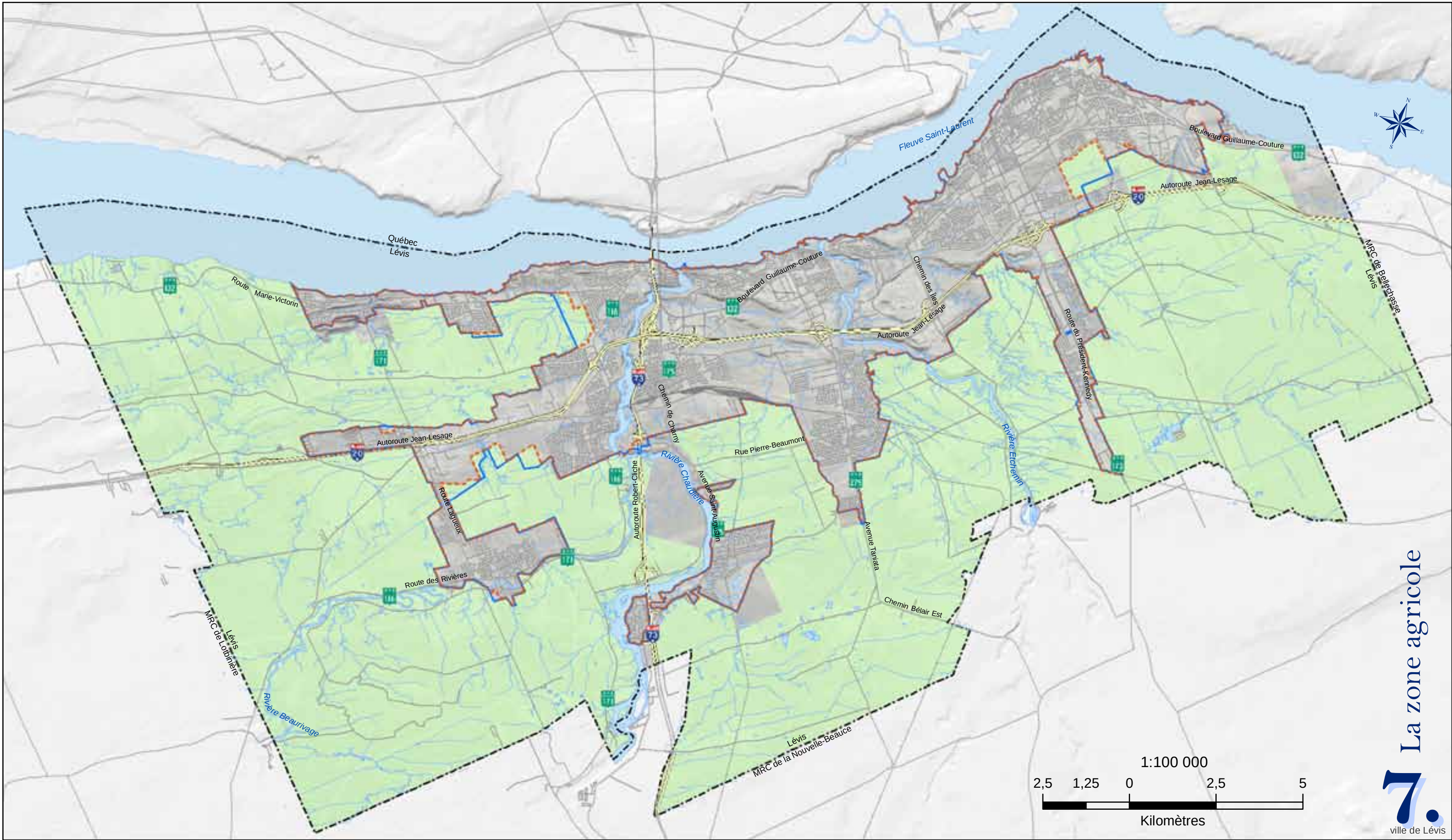
En mettant l'agriculture au cœur de notre qualité de vie, la Ville de Lévis reconnaît les retombées économiques, sociales et environnementales associées au territoire et aux activités agricoles, et souhaite que ses intentions en matière d'aménagement et de développement contribuent à les protéger, à les consolider et à les mettre en valeur.

L'orientation est la suivante : planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole², dans le respect des particularités du milieu et en privilégiant une démarche consensuelle avec les acteurs concernés, de manière à favoriser, dans une perspective de développement durable, le développement de ce secteur économique important pour la ville.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Assurer la pérennité d'une base territoriale dédiée à la pratique de l'agriculture et de l'agrotourisme.
- 2° Dans une perspective de développement durable, favoriser la protection et le développement des activités et des exploitations agricoles en zone agricole; y encourager, en concertation avec le milieu, des actions de développement des activités et des exploitations agricoles.
- 3° Maintenir à jour une connaissance factuelle du territoire agricole, de ses particularités et de ses enjeux afin de mieux comprendre les réalités du monde agricole.
- 4° Concilier, dans une perspective de développement durable, les responsabilités de la Ville à l'égard du développement des activités et des entreprises agricoles en zone agricole et celles relatives à la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles; évaluer si les solutions envisagées permettent de favoriser l'atteinte de ce résultat.
- 5° Permettre, en l'encadrant, le démarrage et l'émergence de productions agricoles exploitées par des agriculteurs à temps partiel ainsi que les résidences rattachées à ces productions.

² Dans le présent schéma, cette expression désigne la zone agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).



7. La zone agricole

ville de Lévis

SAD
2016

- Zone agricole
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Périmètre d'urbanisation
- Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



36. La forêt privée

L'orientation est la suivante : assurer la pérennité et la mise en valeur des ressources forestières privées.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Par la protection et la mise en valeur de la forêt privée, contribuer au maintien de la biodiversité du territoire lévisien.
- 2° Prendre des mesures règlementaires afin d'éviter les déboisements abusifs.

RV-2015-15-04, a. 36;

37. Les ressources énergétiques

L'orientation est la suivante : privilégier la mise en valeur et l'utilisation efficace et rentable des ressources énergétiques; en maximiser les retombées économiques.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Favoriser l'économie d'énergie notamment par la mise aux normes des bâtiments municipaux et par des campagnes de sensibilisation auprès de la population (utilisation des transports alternatifs à l'automobile, économie d'eau potable, etc.).
- 2° Encourager le maillage d'entreprises pouvant partager la chaleur ou le froid induit par les processus d'opération (serres, industries du froid, récupération de chaleur, etc.).
- 3° Encourager des modes d'urbanisation plus denses qui réduisent les besoins énergétiques.
- 4° Anticiper les autres filières de production d'énergie telles que l'énergie éolienne ou solaire et le gaz naturel.

RV-2015-15-04, a. 37;

SECTION 6

UNE STRATÉGIE DE CONSERVATION DES MILIEUX NATURELS

38. État de situation

Les milieux naturels sont abondants à Lévis. Leur présence, surtout en milieu urbain, est constamment menacée. Ils sont importants pour la biodiversité. Ils rendent plusieurs services à l'environnement et à la communauté.

Les milieux humides, dans la couronne verte décrite à la section 5, forment d'immenses réservoirs constitués d'éléments qui retiennent l'eau, la filtrent et s'en nourrissent pour servir d'habitat à une grande quantité d'espèces. Ils abondent également dans le périmètre d'urbanisation, mais y sont généralement de plus petite taille. L'importance écologique des milieux humides est largement reconnue dans le monde scientifique. En outre, on y trouve une grande quantité d'espèces menacées ou vulnérables.

La carte 8 qui représente les milieux humides³ a principalement une valeur indicative. L'identification précise des milieux humides requiert une caractérisation sur le terrain.

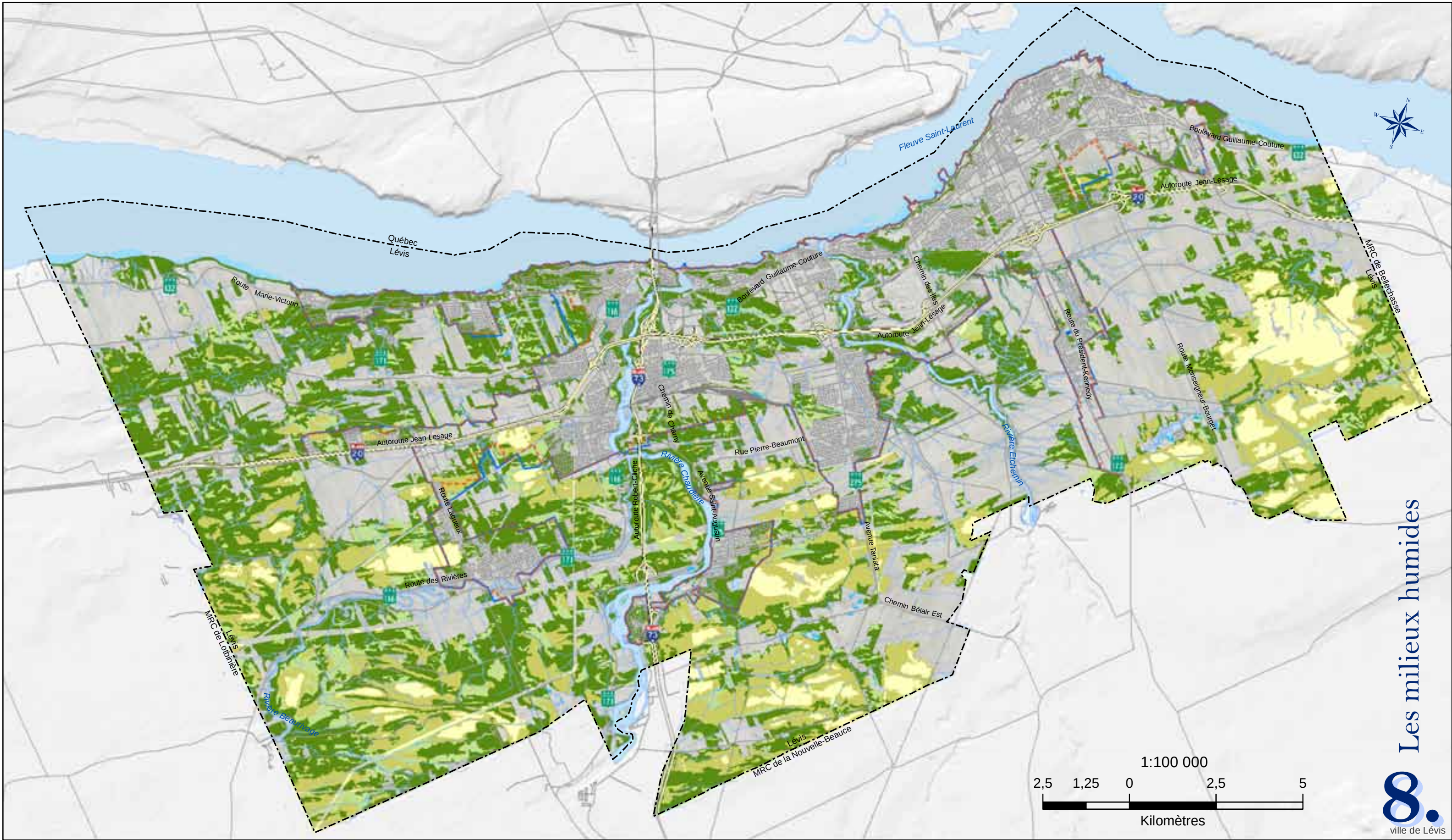
Quatre cours d'eau, principalement, drainent le territoire : le fleuve Saint-Laurent, la rivière Chaudière, la rivière Etchemin et la rivière Beaurivage. Par contre, le territoire en compte beaucoup plus : il s'agit de plus de 300 cours d'eau qui parcourent 853 kilomètres sur le territoire lévisien. Ils jouent un rôle fondamental pour l'environnement et pour la communauté. En plus de constituer des habitats de grande valeur écologique, ils alimentent le réseau d'aqueduc de la ville de Lévis. On puise l'eau dans deux cours d'eau majeurs pour desservir la communauté. Les prises d'eau sont situées aux endroits suivants :

- 1° la rivière Chaudière, dans le secteur Charny, à la hauteur de l'avenue de la Rotonde;
- 2° le fleuve Saint-Laurent près de la rue Saint-Laurent, à la hauteur de la Terrasse de Lévis;
- 3° le fleuve Saint-Laurent, dans le secteur Saint-Romuald, au pied de la côte Rouge.

La Ville de Lévis dispose d'une cartographie précise des cours d'eau. La carte 9 les représente avec des traits grossis afin de faciliter la lecture de la carte et montrer l'étendue du réseau hydrographique. La carte 9 résulte d'un minutieux travail de repérage, d'identification et d'analyse des lits d'écoulement effectué pour l'ensemble du territoire à l'aide d'un relevé *LIDAR* (télétection par laser), d'un inventaire des règlements municipaux visant l'aménagement de cours d'eau à des fins agricoles et d'un ensemble de bases de données cartographiques disponibles, de 1928 à nos jours. Les résultats de cette démarche ont été approuvés par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. Il a notamment été établi avec le ministère que les lits d'écoulement, réels ou présumés, figurant en annexe M, ne sont pas des cours d'eau.

Selon des études partielles réalisées dans le cadre du programme d'acquisition de connaissance sur les eaux souterraines, on estime que le territoire lévisien pourrait receler quatre aquifères de dépôt de surface. Le plus important, localisé en amont de la rivière Pénin (voir carte 10), pourrait constituer un réservoir potentiel d'eau souterrain. Les trois autres aquifères potentiels sont beaucoup plus petits.

³ Beaulieu, J., P. Dulude, I. Falardeau, S. Murray et C. Villeneuve. 2014. *Cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (mise à jour 2013) – Rapport technique*. Canards Illimités Canada et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs, Québec, 54 p.



Milieu humide

- Marais / eau peu profonde
- Marécage

■ Tourbière

- Tourbière boisée

■ Boisé

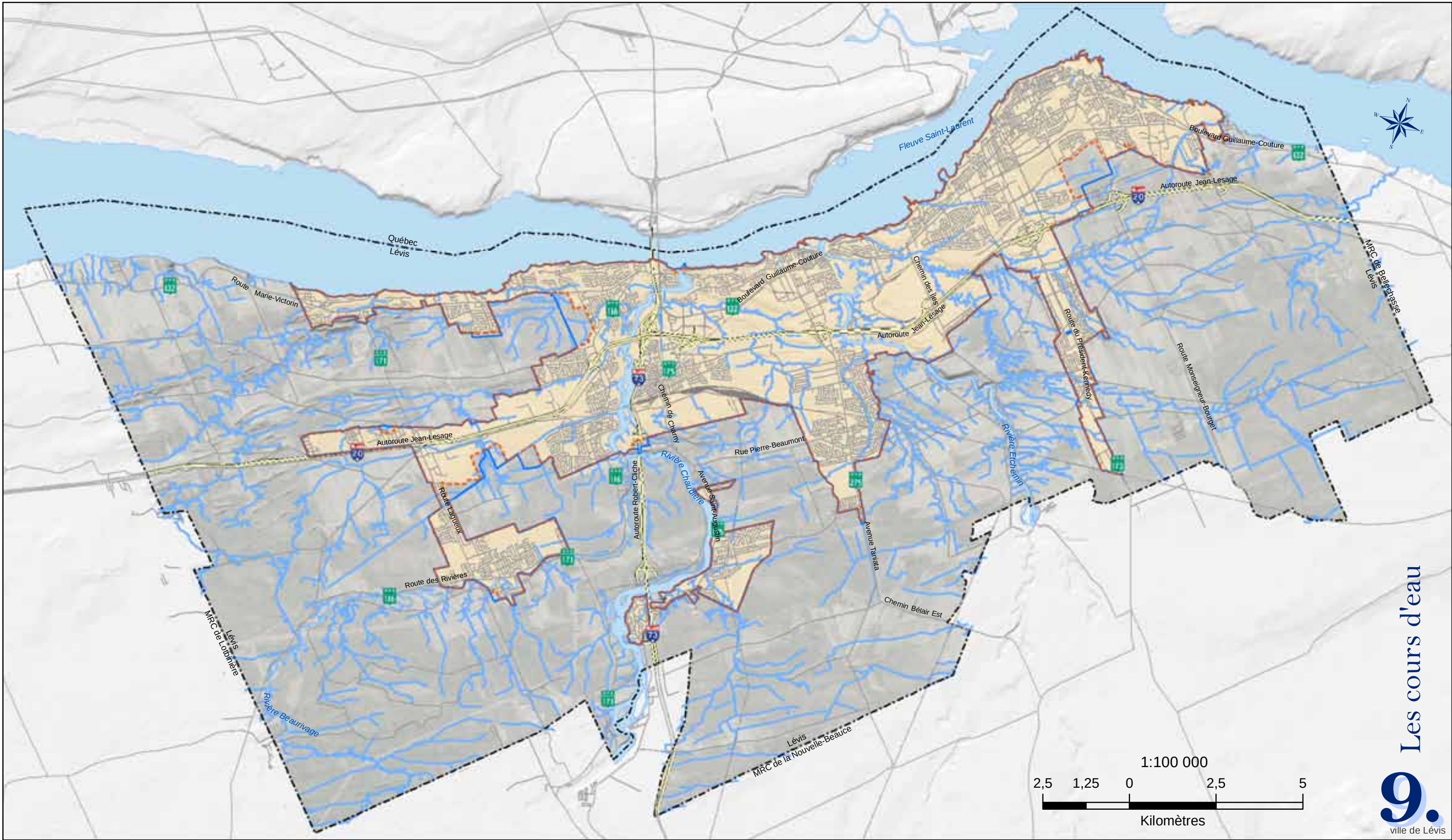
■ Périmètre d'urbanisation

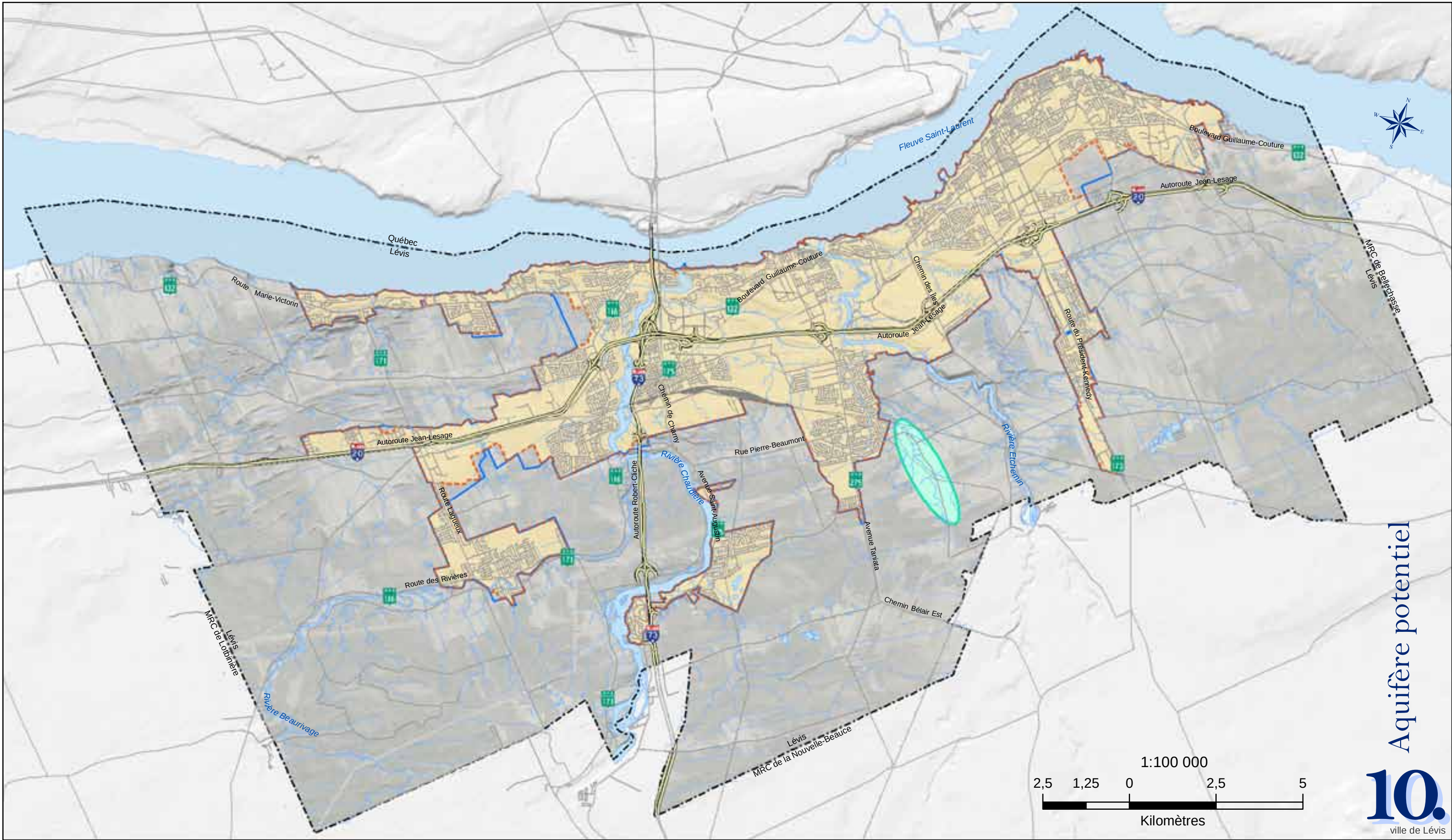
■ Périmètre d'urbanisation métropolitain

■ Limite municipale

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Sources: Canards illimités, Ville de Lévis

Dominic
 DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne
 GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





Aquifère potentiel

10.

ville de Lévis

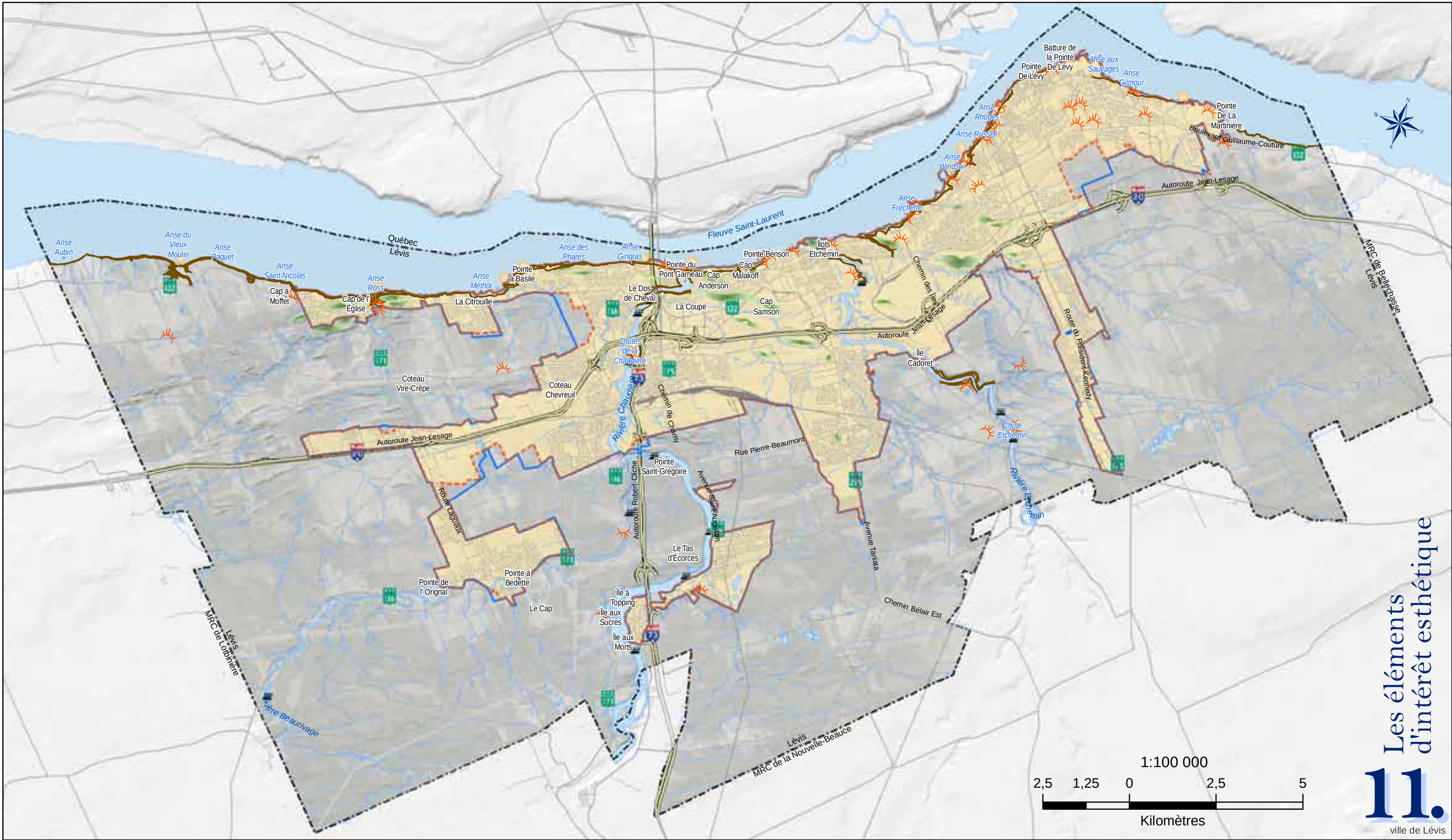
SAD
2016

- Aquifère potentiel
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Périmètre d'urbanisation
- Limite municipale

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





Les éléments d'intérêt esthétique

11.

ville de Lévis

Les marais intertidaux, en bordure du fleuve, sont également reconnus pour leur grande valeur écologique. Ils forment un habitat qui accueille plusieurs espèces d'oiseaux. Les battures correspondent d'ailleurs à une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Cette aire, protégée à titre d'habitat faunique en vertu du *Règlement sur les habitats fauniques* du Québec, forme une longue bande presque continue tout le long du fleuve. La zone intertidale, dans le secteur Saint-Nicolas, recèle l'Habitat floristique de l'Anse-Ross (carte 12) un habitat pour la vergerette de Philadelphie sous-espèce de Provancher, une espèce menacée au Québec.



Carte 12 : Habitat floristique de l'Anse-Ross⁴

Une partie importante du territoire lévisien est couverte de boisés dont certains constituent aussi des milieux humides tel qu'illustré à la carte 8. Quatre écosystèmes forestiers exceptionnels se trouvent sur le territoire de Lévis :

- 1° la plée de Saint-Charles – lac Beaumont : aux limites de Saint-Charles-de-Bellechasse et de Lévis; il s'agit d'une immense tourbière correspondant à un mélèzin ouvert;
- 2° le parc Valéro Les Écartis qui se caractérise par la présence d'une chênaie rouge à hêtre abrite aussi des plantes vulnérables reconnues par la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*; elle appartient à la société Valéro et elle a été rendue accessible au public; l'utilisation intensive du boisé par la population y constitue une sérieuse menace pour les plantes vulnérables; la chênaie qui constitue l'écosystème forestier exceptionnel occupe 12 des 66 hectares du parc;
- 3° les abords de la rivière Etchemin, au sud de l'autoroute Jean-Lesage : ce sont les domaines de la chênaie rouge et de l'érablière à tilleul et chêne rouge qui méritent l'attention; elles font partie du parc de la Rivière-Etchemin; l'écosystème couvre 1,5 hectare;

⁴Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. *Habitats d'espèces floristiques menacées ou vulnérables*. En ligne : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/biodiversite/habitats/anse-ross/index.htm> (consulté le 26 juin 2015).

- 4° les falaises de Saint-Nicolas, près de l'anse Ross : elles abritent une cédrière sèche; de telles cédrières sont aussi présentes, mais parfois de façon plus discrète, sur l'ensemble des falaises en bordure du fleuve; la superficie de l'écosystème totalise 62 hectares.

Dans tous les cas, il s'agit de forêts rares, sauf dans le cas de la plée de Saint-Charles – lac Beaumont qui constitue plutôt une forêt refuge. Par définition, la forêt refuge abrite une ou plusieurs espèces végétales menacées ou vulnérables ou susceptibles d'être ainsi désignées.

La Ville de Lévis ne dispose pas d'un inventaire précis des peuplements forestiers. On sait, par contre, que les crans rocheux sont souvent couverts par des chênaies rouges et par des prucheraies âgées, et que certains espaces sont susceptibles de comprendre des peuplements relativement rares dans la région comme l'érablière argentée.

Les crans rocheux, pour la plupart identifiés à la carte 11, constituent une formation géomorphologique caractéristique de Lévis. À cause de leurs fortes pentes, plusieurs sont difficilement accessibles. Leurs pentes et leur sommet sont couverts d'arbres matures et majestueux contribuant à la beauté du paysage lévisien en lui conférant une authenticité particulière. Typiquement, ils ont une forme allongée qui se dessine surtout dans l'axe est-ouest. On en dénombre plus d'une vingtaine à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Outre les peuplements forestiers d'intérêt, tel qu'indiqué précédemment, on y trouve aussi des habitats fauniques particuliers ainsi que des espèces menacées ou vulnérables.

Ils n'ont cependant pas tous la même valeur écologique et paysagère. Les plus imposants ont une dénivellation d'environ 40 mètres et s'allongent sur plusieurs centaines de mètres, voire même un peu plus de 1 kilomètre. D'autres sont à peine perceptibles dans leur environnement.

Plusieurs espèces floristiques menacées ou vulnérables sont présentes sur le territoire de Lévis. Tel qu'indiqué à l'annexe L, un grand nombre d'entre elles habitent le littoral des cours d'eau ou les milieux humides. La liste figurant à l'annexe L provient d'observations faites ponctuellement par divers botanistes ou biologistes et compilées par le Centre de données sur le patrimoine naturel du Québec.

Les milieux naturels contribuent de plusieurs manières à façonner la qualité de vie et l'environnement. Au premier chef, ils constituent des habitats permettant le maintien de la biodiversité. Plusieurs écosystèmes comprennent d'ailleurs des espèces rares, menacées ou vulnérables. Ils agissent tantôt comme des poumons verts, contribuant à l'élimination de gaz à effet de serre, tantôt comme des filtres, des éponges ou des réservoirs pour l'eau de surface. Ils contribuent à la qualité de l'eau des cours d'eau.

Ils participent à la signature du paysage lévisien, notamment le fleuve, les rivières, les falaises, les crans rocheux et les grandes tourbières. On les utilise comme lieu de détente ou de loisir en général. Ils agissent parfois comme des écrans visuels ou acoustiques en plus d'atténuer les effets de chaleur causée par l'urbanisation. Ils créent des microclimats contribuant à la qualité de vie.

La conservation de ce cadre naturel rehausse la valeur du milieu bâti en termes de qualité de vie en général et, en plus, devient un attrait pour d'éventuels acheteurs.

Le développement du territoire, qu'il soit urbain ou agricole, représente cependant une menace constante pour bon nombre d'écosystèmes. Des milieux humides, des boisés, des cours d'eau ou des crans rocheux sont disparus pour faire place au milieu bâti ou à l'exploitation des ressources. Certains milieux profitent déjà d'une protection législative ou réglementaire, comme les cours d'eau, les milieux humides, les aires de concentration d'oiseaux aquatiques et l'Habitat floristique de l'Anse-Ross. Ce sera bientôt le cas aussi pour la Grande plée Bleue : quelques ententes restent à conclure avant qu'elle ne devienne officiellement réserve écologique.

Par contre, comme on le constate souvent dans les développements immobiliers, des constituantes importantes de l'environnement naturel ne disposent d'aucune protection.

Comme il s'agit de terres privées, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles du Québec n'a pas le pouvoir de protéger ces écosystèmes.

C'est pourquoi la Ville de Lévis s'est donnée, en 2015, un *Plan de gestion des milieux naturels*. Ce plan a été élaboré en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, et il a été approuvé par le ministère. Il vise à se donner des objectifs de développement qui prennent en compte la protection de milieux naturels selon leur valeur, dans la poursuite des orientations de développement durable. On verra aux prochains articles comment se décline cette stratégie.

RV-2015-15-04, a. 38;

39. Les principes de conservation

Concernant d'abord les cours d'eau, la Ville de Lévis poursuit les orientations suivantes :

- 1° Assurer, dans la mesure des compétences municipales, la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau; maintenir et améliorer leur qualité en accordant une protection adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables, en conformité avec la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* qui est une politique du gouvernement provincial (décrets 468-2005, 709-2008 et 702-2014); prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel; assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables; promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.
- 2° Dans la plaine inondable, prévoir des normes d'aménagement favorisant la sécurité des personnes et des biens; protéger la flore et la faune typiques de cette plaine inondable; y favoriser l'écoulement naturel des eaux.

Le *Plan de gestion des milieux naturels* de la Ville de Lévis s'applique surtout aux autres types de milieux naturels.

La stratégie de conservation des milieux naturels vise à :

- 1° mettre en œuvre les conditions favorisant la pérennité des espèces fauniques, floristiques et de leur habitat;
- 2° conserver les milieux naturels les plus intéressants, considérant que la Ville poursuit une stratégie de développement durable;
- 3° au bénéfice de tous les intervenants, établir les espaces qui doivent être conservés et les espaces qui peuvent être utilisés à des fins de développement;
- 4° poursuivre une vision de développement et conservation à très long terme, favorisant la réalisation d'un développement durable;
- 5° établir les règles de développement pour les intervenants;
- 6° harmoniser les stratégies de développement et de conservation;
- 7° réduire les délais de traitement des demandes de permis ou approbation.

La Ville de Lévis considère que toute destruction de milieu naturel est une perte. Par contre, le développement ne peut se faire sans perte. En effet, on ne peut espérer la consolidation du milieu urbain, préserver et mettre en valeur la zone agricole et, en même temps, conserver tous les milieux naturels. C'est pourquoi la Ville de Lévis adhère à une approche inspirée de la séquence ÉVITER-MINIMISER-COMPENSER.

Le plan de gestion prévoit la conservation de superficies importantes de milieux naturels. En y **évitant** le développement, on favorise ainsi leur pérennité.

Certains milieux de moindre valeur ou qui présentent moins d'intérêt pour une conservation à long terme pourront être conservés en partie. On **minimise** alors les pertes de milieux naturels.

D'autres milieux pourront être supprimés en totalité. On cherchera par contre à préserver certaines fonctions écologiques que procurent les milieux supprimés, lorsque c'est possible. Sans véritablement parler de compensation, l'approche permet tout de même d'atténuer les impacts des interventions humaines en cherchant des mesures pour maintenir certains services rendus par les milieux détruits, comme leur apport dans le paysage, leur rôle comme écran visuel ou acoustique, comme îlot de fraîcheur, comme filtre pour la lumière et les poussières, la rétention de l'eau de surface, etc. Ces fonctions peuvent être reproduites par des aménagements conformes à une approche de développement durable.

Pour le moment, le **territoire d'application** du *Plan de gestion des milieux naturels* (PGMN) se limite presque exclusivement à la zone « blanche », c'est-à-dire l'espace complémentaire à la zone agricole (voir carte 13). Pour les fins du schéma d'aménagement, on utilise l'expression « territoire d'application » du *Plan de gestion des milieux naturels*. Néanmoins, le plan est conçu en considérant l'ensemble des milieux naturels du territoire de Lévis. Éventuellement, la portée du *Plan de gestion des milieux naturels* sera élargie pour inclure toute la zone agricole. Le *Schéma d'aménagement et de développement* pourra alors être modifié en conséquence.

RV-2015-15-04, a. 39;

40. Les priorités de conservation

Le *Plan de gestion des milieux naturels* porte spécifiquement sur la phase ÉVITER. Il définit l'espace que la Ville de Lévis souhaite conserver à l'état naturel, à perpétuité. Même si sa mise en œuvre porte exclusivement sur le territoire d'application, il définit un **schéma de conservation** couvrant l'ensemble du territoire, ce qui permet d'assurer une plus grande cohérence dans la délimitation de l'aire de conservation.

La délimitation de l'aire de conservation cherche à préserver à l'état naturel les milieux :

- 1° qui présentent la meilleure valeur écologique et le meilleur potentiel de pérennité;
- 2° dont la conservation à l'état naturel est fortement valorisée par la collectivité;
- 3° et dont la conservation compromet le moins possible le développement économique.

Le **schéma de conservation** vise surtout les grandes composantes d'intérêt métropolitain qui constituent la pierre d'assise de l'aire de conservation. Ces grandes composantes sont les suivantes :

- 1° les grandes tourbières :
 - a) le complexe de la Grande plée Bleue;
 - b) le complexe des tourbières de Saint-Jean-Chrysostome incluant notamment la tourbière Sainte-Hélène;
 - c) le complexe des tourbières de Saint-Étienne;
- 2° les écosystèmes forestiers exceptionnels :
 - a) la plée de Saint-Charles – lac Beaumont;
 - b) la forêt rare de la Rivière-des-Couture, ou parc Valéro Les Écart;
 - c) la chênaie à chêne rouge et l'érablière à tilleul et chêne rouge, aux abords de la rivière Etchemin;
 - d) certaines falaises de Saint-Nicolas où se trouvent des cédrières sèches;

- 3° les marais intertidaux qui comprennent les aires de concentration d'oiseaux aquatiques et l'Habitat floristique de l'Anse-Ross;
- 4° la partie des grands parcs municipaux, d'intérêt écologique :
 - a) le parc régional de la Pointe-De la Martinière;
 - b) le parc de la rivière Etchemin;
 - c) le parc des Chutes-de-la-Chaudière;
 - d) l'Éco-Parc de la Chaudière;
- 5° les forêts anciennes de la rivière Aulneuse.

Le schéma de conservation vise :

- 1° la conservation des grandes composantes d'intérêt écologique, les grands habitats qui forment des noyaux de conservation; en outre, ces grandes composantes sont celles qui ont le meilleur potentiel de pérennité et qui procurent les plus grands bénéfices écologiques;
- 2° la création de corridors écologiques entre les noyaux de conservation afin de permettre le déplacement de la faune et de la flore; ces corridors correspondent à des corridors naturels qui, bien souvent, empruntent les rives des cours d'eau.

Le **schéma de conservation** apparaît à la figure 3.



Figure 3: Schéma de conservation des milieux naturels

Dans le **territoire d'application** du *Plan de gestion des milieux naturels*, les milieux naturels ont surtout une valeur locale, sauf les grands parcs, tel qu'indiqué précédemment. **L'aire de conservation** vise la conservation des milieux naturels suivants :

- 1° les milieux humides de grande valeur écologique en milieu urbain, selon la méthode des bris naturels;
- 2° les crans rocheux de grande valeur écologique ou communautaire;
- 3° les concentrations de biodiversité;
- 4° les boisés d'intérêt;
- 5° les grands parcs privés voués à la conservation;
- 6° les terrains privés appartenant à des organismes de conservation de la nature.

Encore là, on cherche à préserver des noyaux de conservation et des corridors écologiques.

Dans une optique de conservation de la biodiversité régionale, des efforts ont été dirigés pour intégrer une variété d'habitats à l'aire de conservation : cours d'eau, étangs, friches, boisés, milieux humides. Les caractéristiques topographiques ou microtopographiques différentes (collines, vallées, etc.) augmentent tout particulièrement la valeur de l'aire protégée ainsi que la diversité des habitats qu'on y trouve.

La topographie des crans peut être très accidentée. Celle-ci comprend des pentes fortes, des parois rocheuses et des surfaces irrégulières avec des blocs rocheux à découvert. Cette topographie variable, associée aux terrains plats de l'aire de conservation, multiplie la création de microhabitats. Ces niches écologiques aux caractéristiques uniques et souvent fragiles sont notamment favorables à l'établissement d'espèces floristiques et fauniques à statut particulier.

L'aire de conservation permettra de préserver plusieurs concentrations connues de plantes menacées ou vulnérables.

L'aire de conservation des milieux naturels prévue dans le **territoire d'application** est illustrée à la carte 13. La superficie de l'aire de conservation représente 1 502 hectares, soit 12,5 % de la superficie du territoire d'application.

L'Habitat floristique de l'Anse-Ross fait partie du littoral du fleuve. Il est protégé en vertu de la *Politique (provinciale) de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*, repris dans le *Document complémentaire* et dans la réglementation d'urbanisme de la Ville de Lévis.

La *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* applicable au Québec s'applique déjà à tous les cours d'eau sur le territoire de la ville. Cette politique est inscrite dans le *Document complémentaire*. Elle tient compte des décrets 468-2005, 709-2008 et 702-2014. En outre, son application permettra de conserver l'habitat de plusieurs espèces floristiques menacées ou vulnérables.

Les règlements d'urbanisme contiendront des dispositions visant à éviter les remblais et déblais, et régir l'abattage des arbres dans l'ensemble de l'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13.

Des parties de l'aire de conservation correspondent à un corridor de lignes de transport d'électricité. Dans ces emprises, la réglementation limitera les usages autorisés à des usages comme le transport d'électricité, la conservation et la récréation extensive. On y prohibera spécifiquement toute intervention qui aurait pour effet de modifier le caractère naturel à l'exception des travaux requis pour l'entretien de l'emprise ou pour tous travaux relatifs au transport et à la distribution d'électricité.

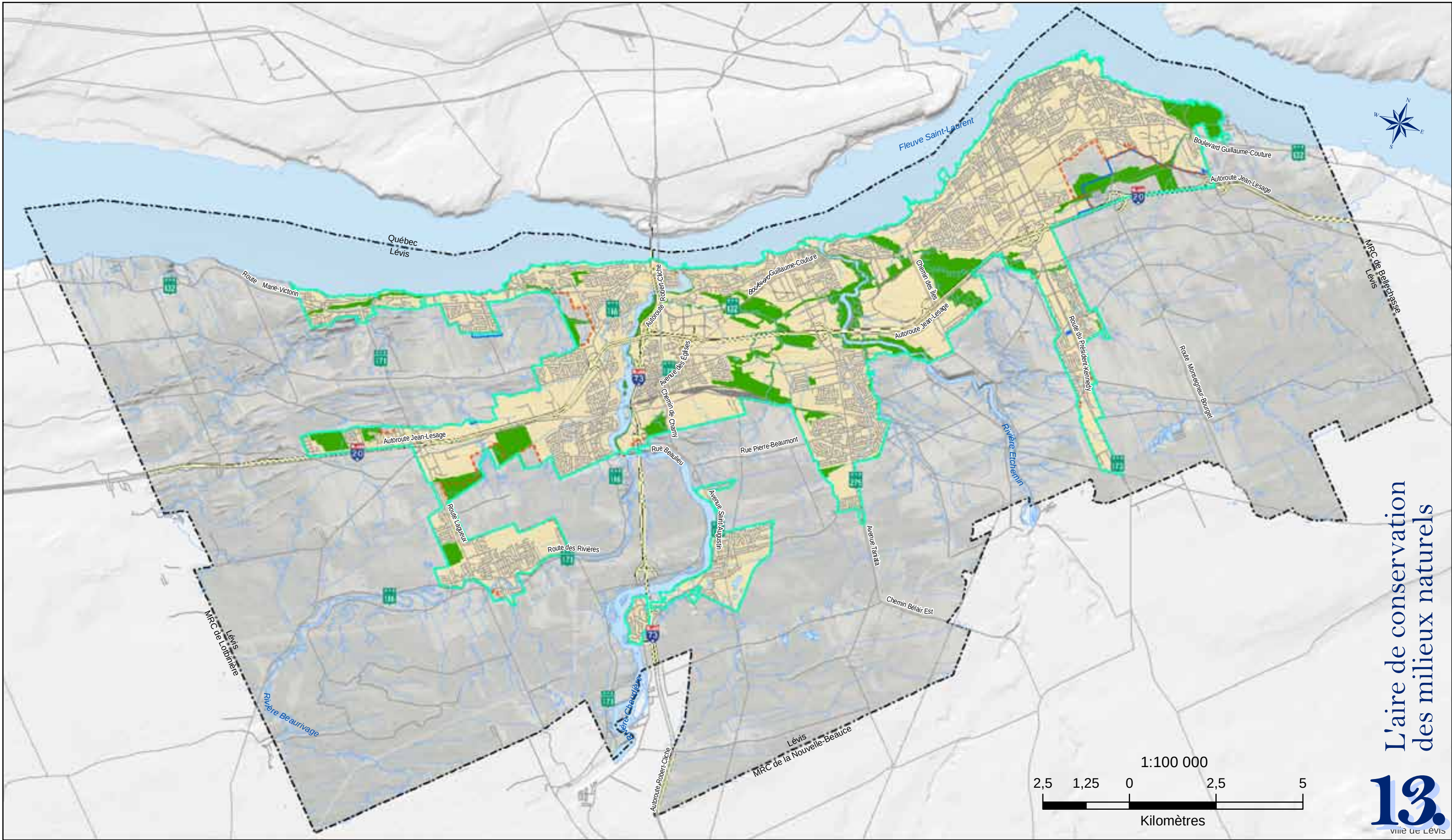
Par contre, en général, dans l'aire de conservation, on autorisera la création ou la restauration de milieux humides, de cours d'eau et de milieux naturels en général. Les

bandes riveraines exigées en vertu de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables s'appliqueront aux cours d'eau restaurés ou déplacés.

Aussi, dans l'aire de conservation, on permettra l'aménagement de voies de circulation ou autres infrastructures linéaires traversant l'aire de conservation. Au besoin, des passages à faune seront alors prévus pour maintenir la continuité des milieux naturels. Par contre, on ne permettra pas l'ouverture de rue à des fins de développement résidentiel, commercial ou industriel dans l'aire de conservation.

Certains aménagements légers voués à des activités récréatives ou éducatives pourront être autorisés dans l'aire de conservation. Il pourra s'agir par exemples de sentiers de marche, de pistes de ski de fond ou de raquette, de pistes cyclables ou pour le patin, de belvédères, pavillons et autres installations similaires.

Les grands parcs urbains sont voués à la récréation et à la conservation. Certaines parties se trouvent dans l'aire de conservation des milieux naturels. Ils feront l'objet d'une affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE. Les orientations de la présente section s'appliqueront dans ces parties d'aires d'affectation.



L'aire de conservation
des milieux naturels

13.
VILLE DE LÉVIS



SAD
2016

- Aire de conservation des milieux naturels
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale
- Territoire d'application du PGMN

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



41. **La conservation des milieux naturels**

La Ville de Lévis veut conserver à perpétuité les milieux naturels figurant à la carte 13. Plusieurs moyens seront pris pour assurer cette conservation.

D'abord, les lois et règlements applicables y contribueront :

- 1° le *Règlement sur les habitats fauniques* du Québec vise, entre autres, la protection des aires de concentration d'oiseaux aquatiques;
- 2° la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* : elle protège l'habitat floristique de l'Anse-Ross et vise la protection des espèces menacées ou vulnérables en général;
- 3° la future réserve écologique de la Grande plée Bleue ne fait pas partie de l'aire d'application du *Plan de gestion des milieux naturels*; mais, la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel* permettra d'en assurer la conservation;
- 4° en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement*, les travaux projetés dans un milieu humide, peu importe leur taille, sont assujettis à l'obtention d'un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques; cette loi s'applique sur tout le territoire de la ville.

Des servitudes de conservation sont déjà imposées sur certaines propriétés, publiques ou privées. D'autres servitudes ainsi que des ententes de conservation s'y ajouteront. Il s'agit d'un mécanisme qui sera utilisé en collaboration avec le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) pour permettre la compensation à la suite de destruction de milieux humides qui ne sont pas protégés par le *Plan de gestion des milieux naturels*. Ces compensations seront utilisées pour garantir la conservation des milieux naturels à perpétuité.

Le 23 mai 2012, l'Assemblée nationale a adopté la *Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique*. Cette loi permet au gouvernement, dans l'éventualité où un projet affectant un milieu humide ou hydrique est autorisé, d'exiger des mesures de compensation pour la perte de ces milieux. Les mesures de compensation prévues à cette loi visent notamment la restauration, la création, la protection ou la valorisation écologique d'un milieu humide, hydrique ou terrestre.

L'adoption du *Plan de gestion des milieux naturels* par la Ville de Lévis facilite l'analyse des demandes de certificats d'autorisation par le MDDELCC pour des projets réalisés dans un milieu humide. Le MDDELCC demeure le guichet unique pour le dépôt des demandes de certificat d'autorisation et il est décisionnel en ce qui concerne tous les aspects entourant la délivrance d'un certificat d'autorisation.

L'adoption du *Plan de gestion des milieux naturels* par la Ville lui a permis d'obtenir un engagement de la Direction régionale de la Chaudière-Appalaches du MDDELCC à respecter et à appliquer les dispositions de ce plan lors de l'analyse des certificats d'autorisation. Les règles suivantes sont alors applicables :

- 1° Le remblayage d'un milieu humide à l'intérieur de l'aire de conservation figurant à la carte 13 ne sera pas autorisé;
- 2° Le remblayage d'un milieu humide situé à l'extérieur de cette aire de conservation sera autorisé;
- 3° Une compensation peut être exigée pour une destruction de milieu humide;
- 4° Le ratio de compensation est de 1 : 1, c'est-à-dire que le terrain offert en compensation est de superficie égale à la superficie du milieu humide détruit;

- 5° Le milieu naturel offert en compensation est situé dans l'aire de conservation illustrée à la carte 13, sans distinction pour le bassin versant, l'arrondissement, l'écosystème, la valeur écologique ou toute autre caractéristique du milieu détruit et du milieu conservé;
- 6° La banque de compensation est constituée de tous les terrains situés dans l'aire de conservation, de propriété publique ou privée, incluant les surlargeurs de bande riveraine et la zone inondable 20-100 ans, mais excluant :
 - a) le littoral des cours d'eau;
 - b) les rives, selon les dimensions prévues aux décrets 468-2005, 709-2008 et 702-2014 du gouvernement du Québec;
 - b) la zone inondable 0-20 ans;
 - c) les espaces naturels déjà offerts en compensation;
 - d) les routes, emprises ferroviaires, corridors des lignes de transport d'électricité et portions de terrain vouées à des équipements ou infrastructures d'utilité publique;
- 7° Les terrains qui sont actuellement en zone agricole et qui font partie de l'aire de conservation seront disponibles à la compensation lorsqu'ils auront été intégrés au périmètre d'urbanisation. Par ailleurs, la destruction de milieux humides en zone agricole doit être compensée en zone agricole.

La Ville de Lévis participe elle-même au marché de la compensation. Elle possède des terrains faisant partie de l'aire de conservation visée à la carte 13. Les promoteurs peuvent acheter des droits sur ces terrains ou parties de terrain que la Ville s'engage alors à conserver à perpétuité.

Les dispositions réglementaires qui seront applicables à l'aire de conservation devront respecter les limites de cette aire illustrée à la carte 13. Toutefois, des modifications à cette aire pourront être apportées pour tenir compte de situations ponctuelles ou particulières qui sont les suivantes :

- 1° pour l'ajout de nouvelles superficies à l'aire de conservation;
- 2° pour éviter l'empiètement sur des parties de terrain déjà occupées;
- 3° pour permettre des ouvrages ou constructions voués à la sécurité civile;
- 4° pour permettre des ouvrages ou constructions à des fins municipales;
- 5° lorsque l'aire de conservation suit approximativement une limite de lot, la réglementation pourra plutôt suivre la limite de lot;
- 6° lorsque l'aire de conservation suit approximativement le pied d'un talus de forte pente, la réglementation pourra plutôt suivre le pied du talus;
- 7° pour permettre des travaux, ouvrages ou constructions relatifs au transport ou à la distribution d'électricité.

42. La gestion des milieux naturels

Les milieux naturels qui ne font pas partie de l'aire de conservation figurant à la carte 13 ont néanmoins un intérêt écologique sinon esthétique, et ils peuvent rendre divers services à la communauté en plus de procurer une plus-value aux propriétés.

Il peut s'agir principalement de boisés, de crans rocheux ou de falaises. On dénombre 25 crans rocheux dans le périmètre d'urbanisation, dont 13 font partie de l'aire de conservation. Parmi les 12 autres, au moins 5 appartiennent à la Ville, en tout ou en partie, et font l'objet d'un zonage de type parc. Même si les 7 autres ne sont pas protégés par le *Plan de gestion des milieux naturels* ou par le zonage en vigueur, ils méritent généralement l'attention. À titre d'exemple, le cran rocheux adjacent à l'approche sud du pont Pierre-Laporte, du côté ouest, a déjà fait l'objet d'importants travaux d'extraction; la partie restante permet néanmoins d'isoler visuellement certaines activités industrielles peu esthétiques et de maintenir un écran acoustique pour les personnes qui résident à proximité dans le secteur Saint-Nicolas. Il paraît important de maintenir ce résidu de cran rocheux.

On appliquera dans ce type de milieu les principes relatifs aux séquences MINIMISER et COMPENSER.

Les milieux naturels faisant partie des parcs municipaux sont protégés par la Ville dans la mesure où ils ne sont pas requis à des fins d'aménagement récréatif. On pense, entre autres, aux parcs suivants qui sont d'intérêt métropolitain :

- 1° le parc régional de la Pointe-De La Martinière (partie située à l'extérieur de l'aire de conservation);
- 2° le parcours Harlaka;
- 3° le parcours des Anses;
- 4° le parc de la rivière Etchemin (partie située à l'extérieur de l'aire de conservation);
- 5° le parc des Chutes-de-la-Chaudière (partie située à l'extérieur de l'aire de conservation);
- 6° l'Éco-Parc de la Chaudière (partie située à l'extérieur de l'aire de conservation);
- 7° le parc linéaire du Grand-Tronc.

On y permettra principalement des usages reliés à la récréation extensive et à la conservation. Les rives des cours d'eau y sont protégées en vertu des dispositions découlant de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

C'est aussi le cas pour les 5 parcs suivants qui correspondent à des crans rocheux :

- 1° le parc Hector-Fabre (secteur Lévis);
- 2° le parc du Domaine de l'Auberivière (secteur Lévis);
- 3° le parc du Grand-Quevilly (secteur Lévis);
- 4° le Centre de plein air (secteur Lévis);
- 5° le cap à la Citrouille (secteur Saint-Nicolas).

La Ville de Lévis pourrait, dans sa réglementation d'urbanisme, adopter des dispositions visant à préserver certaines parties d'espace naturel privé ou certaines de leurs fonctions. Tantôt, on voudra conserver un écran acoustique, une zone tampon, des éléments de paysage ou autres. À titre d'exemple, le *Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale* constitue un outil approprié pour assurer une telle protection.

Dans certains cas, on pourrait permettre la réalisation d'aménagements ayant pour effet de reproduire des fonctions importantes. Par exemple, une butte garnie d'arbres et autres végétaux peut, dans certaines circonstances, remplacer un petit cran rocheux tout en

préservant sa fonction d'écran acoustique. Un alignement d'arbres constitué de conifères et autres végétaux peut jouer un rôle d'écran tampon en remplacement d'un boisé.

Ces dispositions seront propres à chaque zone et tiendront compte des caractéristiques des lieux.

En zone agricole, la Grande plée Bleue bénéficiera de la protection gouvernementale associée à une réserve écologique lorsque l'ensemble sera officiellement constitué. La Ville de Lévis finalise présentement un projet visant sa mise en valeur, soit l'aménagement de sentiers et d'un site d'accueil.

Aussi, certaines dispositions règlementaires municipales s'appliquent déjà dans le but de protéger le milieu naturel.

D'une part, des dispositions s'appliquent sur une partie du bassin de la prise d'eau de la Ville de Lévis dans la rivière Chaudière. Ces dispositions adoptées dans le cadre d'un projet d'agrandissement du terrain de golf La Tempête visent à régir les usages, les constructions, les ouvrages et les travaux dans cette partie du bassin versant afin de protéger la qualité de l'eau qui alimente cette source d'approvisionnement. Elles ont notamment pour effet de restreindre le déboisement. Les dispositions règlementaires seront éventuellement étendues à l'ensemble du bassin versant de la prise d'eau.

D'autre part, le *Document complémentaire* contient des dispositions visant à protéger les boisés en milieu agricole afin d'éviter leur destruction notamment pour répondre à des besoins d'épandage.

Ces dispositions pourront être complétées éventuellement lorsque le *Plan de gestion des milieux naturels* sera révisé pour y intégrer le milieu agricole.

Il faut par ailleurs noter la présence de trois réserves naturelles privées sur le territoire de la ville de Lévis. La réserve naturelle du Polatouche-de-Villieu a été reconnue par le MDDELCC le 25 mars 2015. Il s'agit d'un îlot boisé de 0,39 hectare situé dans le secteur Saint-Nicolas. Non loin de celle-ci, se trouve la réserve naturelle du Bois-Barré-de-Villieu. Cette dernière, reconnue le 24 septembre 2014, correspond à un boisé semi-urbain et couvre une superficie de 0,67 hectare. Enfin, la réserve naturelle de l'Anse-Ross, appartenant à la Société canadienne pour la conservation de la nature, a été reconnue le 8 juillet 2015. D'une superficie de 12 hectares, elle vise la protection d'une portion du littoral de l'anse Ross et des rives du Saint-Laurent, ainsi qu'une portion de falaise. Les trois réserves, résultant d'initiatives privées, sont assujetties à la *Loi sur la conservation du patrimoine naturel*. Ainsi, leur propriétaire doit respecter les termes d'une entente conclue entre lui et le ministère, portant notamment sur les mesures de conservation à observer par le propriétaire.

En plus de rechercher la conservation des espèces menacées ou vulnérables, tel qu'indiqué précédemment, Lévis fait la lutte aux espèces exotiques envahissantes. Ces dernières représentent une menace pour la biodiversité et parfois même pour la santé des personnes. La Ville de Lévis cherche donc à contrôler leur propagation et met en œuvre des actions pour éradiquer, dans un premier temps, la berce du Caucase de son territoire.

43. La protection de l'eau

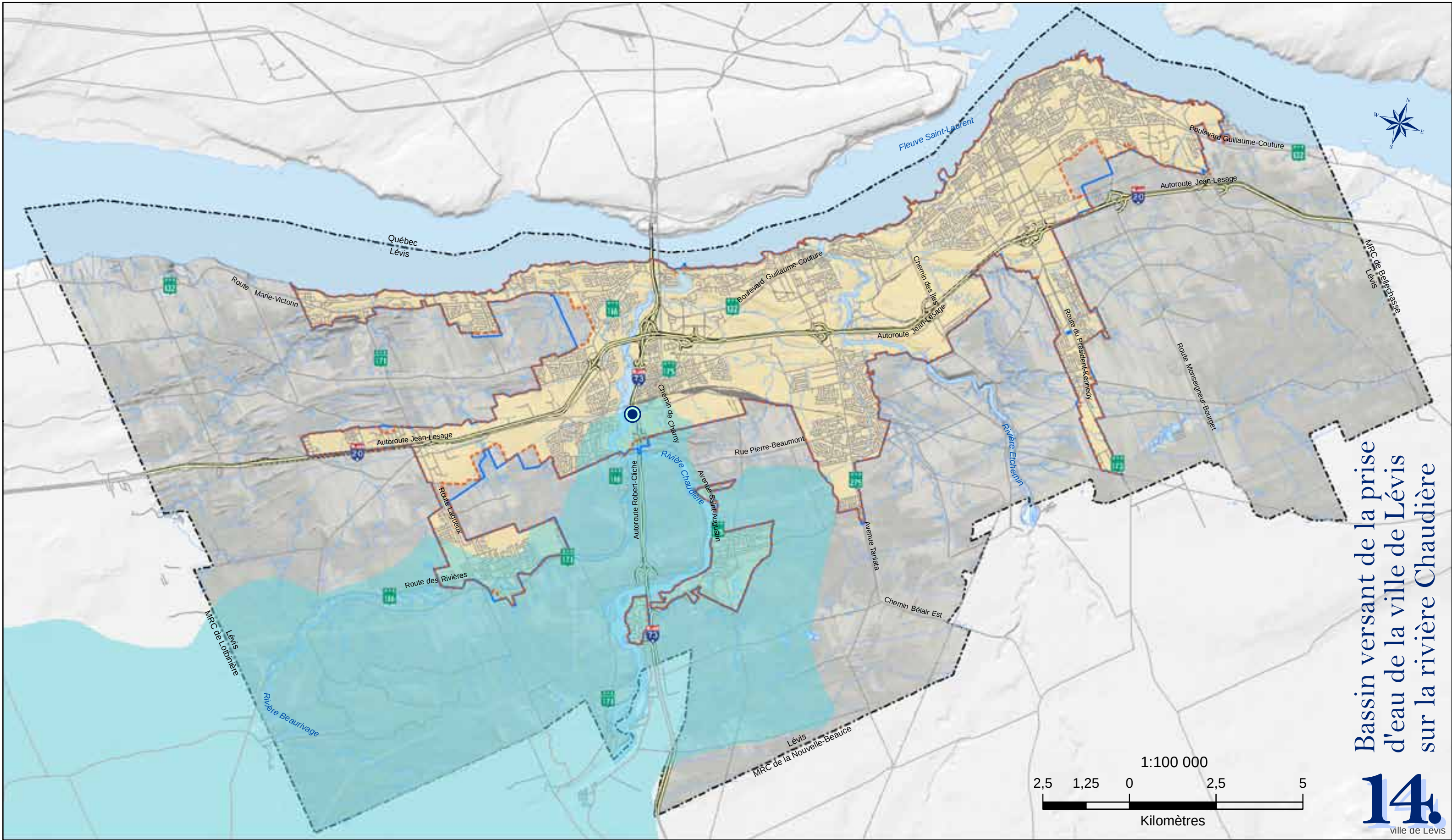
La Ville de Lévis est également préoccupée par la qualité et l'intégrité de l'eau sur son territoire. En collaboration notamment avec les organismes de bassin versant (Conseil de bassin de la rivière Etchemin, Comité de bassin de la rivière Chaudière, Organisme de bassins versants de la zone du Chêne et Organisme des bassins versants de la Côte-du-Sud), la Ville de Lévis participe à l'acquisition de connaissances concernant l'eau souterraine et de surface, ainsi qu'à sa préservation et à la mise en valeur des cours d'eau.

Concernant l'aquifère potentiel, il faudra poursuivre l'acquisition de connaissance avant d'envisager des mesures particulières de protection. Son intégrité ne semble pas menacée compte tenu de sa localisation. Par ailleurs, il est protégé par le *Règlement sur le prélèvement des eaux et leur protection*, adopté en 2014 par le gouvernement du Québec.

L'occupation du sol à proximité des prises d'eau potable pourrait être soumise à des contraintes règlementaires afin d'assurer la qualité de l'eau.

Dans le cadre d'un projet d'agrandissement du terrain de golf La Tempête, le *Schéma d'aménagement et de développement* vise à protéger la prise d'eau de la Ville de Lévis installée dans la rivière Chaudière. À cette fin, la Ville de Lévis délimite la partie du bassin versant de cette prise d'eau correspondant au projet d'agrandissement du terrain de golf (carte 14) et elle prévoit au *Document complémentaire* des dispositions visant à régir les usages, les constructions, les ouvrages et les travaux dans cette partie du bassin versant. Les dispositions règlementaires seront éventuellement étendues à l'ensemble du bassin versant de la prise d'eau.

Le schéma d'aménagement identifie les autres prises d'eau potable publiques et privées pour des fins de protection. Les prises d'eau potable privées inventoriées sont celles qui alimentent et desservent plus de 20 personnes (institution d'enseignement, camping, colonies de vacances, etc.). La liste des puits, figurant à l'annexe G et indiqués à la carte 26, est partielle. Elle sera complétée ultérieurement.



Bassin versant de la prise
d'eau de la ville de Lévis
sur la rivière Chaudière



SECTION 7

UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DES LIEUX D'EMPLOI

44. État de situation

Lévis profite d'une économie saine et diversifiée. En 2011, on y dénombrait plus de 56 000 emplois.

L'activité tertiaire prédomine et tend à s'affirmer. Elle représente 74 % des emplois, soit 14 % dans le commerce de détail et 60 % dans les services et institutions. Les principaux employeurs de ces catégories sont le Mouvement Desjardins (plus de 7 000 emplois), le centre hospitalier l'Hôtel-Dieu de Lévis (2 200 emplois) et l'ensemble des établissements du centre commercial Les Galeries Chagnon (environ 1 000 emplois).

Les grandes surfaces commerciales en plein essor permettent de contrer les fuites et favorisent une autonomie locale de plus en plus grande. Elles attirent dans leur sillage une panoplie de petits et moyens établissements commerciaux et de services.

L'activité secondaire n'est pas en reste. Dans ses 14 parcs ou zones industriels (carte 15), Lévis héberge environ 750 entreprises industrielles ou à caractère industriel qui couvrent une grande diversité d'activités (agroalimentaire, produits métalliques, meubles, pétrochimie, machines et matériel de transport, robotique, etc). Selon Statistique Canada, en 2011, la fabrication, le commerce de gros, la construction et le transport comptaient environ 14 000 emplois, soit 25 % des emplois à Lévis. Ces activités se trouvent presque toutes dans les parcs et zones industriels qui profitent d'une localisation stratégique, le long de l'autoroute Jean-Lesage, tout en étant relativement près de l'autoroute Robert-Cliche. De fait, la possibilité pour les entreprises de s'établir dans ce secteur représente pour elles un avantage important compte tenu de sa grande accessibilité : le réseau autoroutier procure un accès facile aux régions métropolitaines de Québec et de Montréal, à tout l'est du Québec aussi bien qu'à la région Chaudière-Appalaches et aux États-Unis.

Par son importance dans l'économie lévisienne, le secteur industriel contribue à la diversité et à l'équilibre de l'activité, favorisant le maintien d'un faible taux de chômage. Celui-ci se chiffrait à 4 % en 2011, soit le plus faible taux parmi les 50 villes les plus importantes au Canada.

L'activité industrielle constitue une base de l'économie dans la mesure où elle a le potentiel de générer des exportations et, par conséquent, de la richesse et autres retombées positives. Les emplois manufacturiers ont un effet multiplicateur dans d'autres sphères d'activités comme les services. On dit qu'un emploi direct dans le manufacturier génère 2,5 emplois indirects et induits.

Lévis mise également sur le développement de la haute technologie. Quelques entreprises existent déjà dans divers lieux d'emploi, épars sur le territoire. Un des objectifs que la Ville poursuit présentement consiste à regrouper les forces au sein de l'Innoparc de Lévis afin d'accélérer le développement de ces emplois fortement valorisés.

On a vu, à la section 5, l'importance de l'activité agricole.

Compte tenu de la stratégie de structuration de l'urbanisation, la ville dispose d'une offre d'espace pouvant facilement répondre aux besoins commerciaux en général. Par contre, la demande en espace industriel requiert des interventions municipales afin de maintenir une offre adéquate.

Concernant le développement commercial, la Ville de Lévis préconise surtout des orientations de consolidation :

- 1° consolidation des pôles structurants;
- 2° consolidation le long des axes structurants;
- 3° consolidation des noyaux de proximité;
- 4° consolidation des noyaux traditionnels, dans la mesure du possible, tel qu'énoncé à l'article 23; le développement touristique pourrait y contribuer, notamment dans les secteurs de la Traverse, du Vieux-Lévis et du Centre des congrès et d'expositions de Lévis.

Par ailleurs, il faudra surveiller l'évolution de l'offre et de la demande pour des espaces de type B, compte tenu que l'offre, en espace commercial, se situe surtout dans les pôles et le long des axes structurants, et vise surtout des usages de type A, tel qu'énoncé à l'article 12.

Le développement touristique contribue également à l'économie locale. L'instauration du Centre des congrès et d'expositions de Lévis et le développement de l'hébergement touristique favorisent la croissance de ce secteur économique.

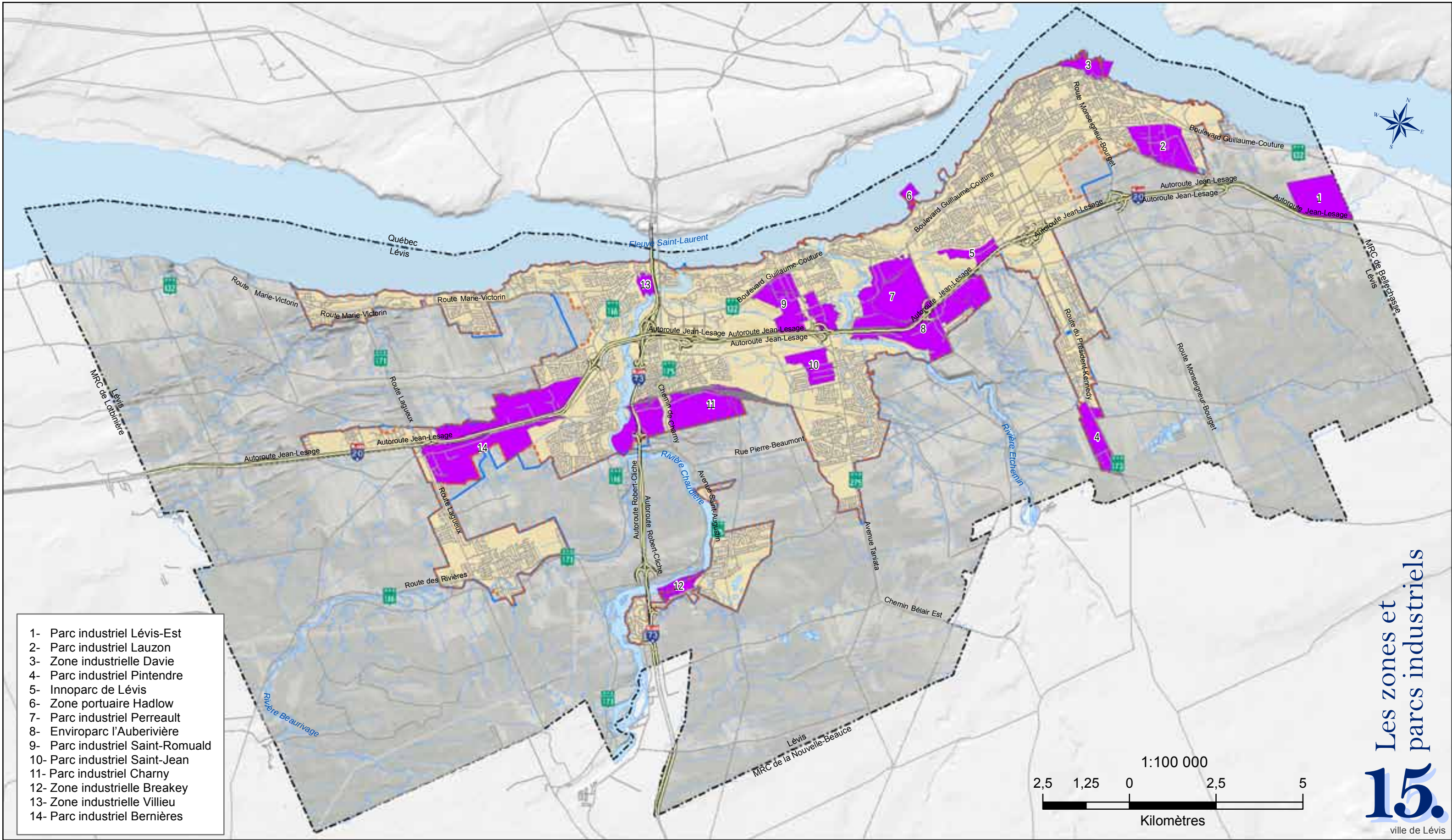
RV-2015-15-04, a. 44;

45. Optimiser les retombées des implantations industrielles et commerciales

Les grandes orientations sont les suivantes :

- 1° S'assurer que les concepts d'aménagement et de développement créent des conditions favorables au développement économique, à la création de la richesse, à la diversification de l'économie de la Ville, à la création des emplois locaux, dans le but de réduire les déplacements interrives pour fin de travail et d'augmenter l'assiette fiscale de la Ville, le tout dans le respect de l'environnement et de la qualité de vie.
- 2° Prévoir des concepts d'aménagement et de développement permettant la consolidation d'une structure commerciale répondant aux besoins évolutifs de la population lévisienne, notamment dans les pôles, le long des axes structurants et dans les noyaux de proximité, mais également afin de confirmer les pôles de services et d'emplois sur l'échiquier métropolitain et régional et de réduire les fuites commerciales.
- 3° Mettre en place des conditions favorables au développement des fonctions industrielles et technologiques.
- 4° S'assurer que les fonctions industrielles et commerciales s'intègrent harmonieusement aux autres fonctions urbaines; prévoir des mécanismes d'intégration architecturale et paysagère reflétant le type de milieu dans lequel elles s'insèrent.

RV-2015-15-04, a. 45;



46. Les besoins en espace industriel

La Ville de Lévis accorde une grande importance à son développement industriel parce qu'il permet :

- 1° la création de richesse;
- 2° la diversification de l'économie;
- 3° la création d'emplois locaux.

Le principal enjeu en matière de développement industriel et para-industriel (commerces de gros, construction, transport, etc.) est la disponibilité d'une offre réelle, adéquate et suffisante d'espace industriel. L'espace vacant (non bâti) paraît abondant dans les parcs et zones industriels. Il faut par contre connaître toutes les nuances de cette offre et en saisir les limites.

La consommation moyenne annuelle en espace industriel s'élève environ à 20 hectares de terrain. Dans 90 % des cas, les entreprises ont besoin d'un petit terrain : 2 000 à 5 000 m² environ. Les autres requièrent un terrain de 10 000 à 30 000 m².

Certes, il faut pouvoir répondre rapidement à la demande : ce qui suppose la disponibilité d'une offre diversifiée (notamment quant à la taille des terrains), desservie en aqueduc et égout, bien localisée (en l'occurrence, le plus près possible des autoroutes et de la jonction entre les deux autoroutes), exempte de contraintes naturelles : les pentes, les cours d'eau, les milieux humides et la faible capacité portante sont des obstacles bien réels et très présents à Lévis.

Il faut, pour les dix prochaines années, prévoir une disponibilité d'au moins 200 hectares.

À l'intérieur du périmètre d'urbanisation, on dénombre au total 455 hectares de terrain vacant dont 268 qui ne sont pas déjà occupés (voir le portrait détaillé à l'annexe B). Plusieurs terrains non construits servent, entre autres, à des fins d'entreposage extérieur, notamment pour des flottes de véhicules.

Les espaces prêts à construire et réellement accessibles sont les terrains vacants, non occupés, desservis et appartenant à la Ville. Ils représentent 7 hectares.

Sur les 268 hectares en apparence disponibles, on estime que 104 hectares de terrain ne sont pas développables parce qu'ils servent surtout à des fins de zone tampon autour de la raffinerie Valéro et de l'usine d'équarrissage Sanimax; environ 160 appartiennent à l'entreprise privée.

Les meilleurs potentiels comprennent les terrains vacants non occupés et non desservis appartenant à la Ville de Lévis et certaines superficies privées en cours de planification en partenariat avec la Ville. Ils totalisent environ 65 hectares. Certains partenariats avec l'entreprise privée sont possibles aux conditions suivantes :

- 1° la faible valeur du terrain brut;
- 2° des faibles coûts de mise en valeur (optimisation du ratio superficie nette / superficie brute);
- 3° une bonne localisation et une absence de contraintes.

Mais, en général, les terrains de propriété privée sont offerts au prix des terrains commerciaux, ce qui excède considérablement les attentes des entreprises et freine le développement industriel.

En résumé, les 268 hectares se répartissent comme suit :

- 1° 7 hectares de terrain municipal, vacant, desservi;
- 2° 65 hectares de terrain offrant un bon potentiel;
- 3° 104 hectares de terrain non développable;

- 4° 92 hectares appartenant à l'entreprise privée, généralement non desservis et difficiles à rentabiliser à des fins industrielles. On espère leur développement, mais la Ville de Lévis ne peut pas miser sur ces terrains pour répondre aux besoins du marché puisqu'elle n'a pas de contrôle sur leur développement.

Il faut donc dès maintenant agrandir la banque d'espaces réellement disponibles pour maintenir l'attrait des espaces industriels de Lévis auprès des entreprises et pour répondre plus rapidement et plus efficacement à leurs besoins fonciers.

RV-2015-15-04, a. 46;

47. Les orientations et les mesures de développement industriel

Le succès du développement industriel repose sur l'implication municipale dans le marché immobilier.

La principale orientation de la Ville de Lévis, en matière de développement industriel, consiste à maintenir en tout temps une offre suffisante en terrains disponibles, conformes aux attentes des entreprises en termes de localisation, superficie, coût et autres caractéristiques. Pour ce faire, la Ville doit posséder elle-même une importante banque de terrains.

Les intentions d'aménagement sont les suivantes :

- 1° maintenir, prioritairement, la vocation industrielle et para-industrielle des parcs et zones industriels existants;
- 2° dans les parcs et zones industriels, éviter les implantations commerciales et récréatives, de type A et de type B en vertu de l'approche ABC (voir article 12), sous réserve d'entreprises présentant une forte synergie avec les activités industrielles et para-industrielles;
- 3° faire cesser certaines occupations de terrain non conformes à la réglementation afin de permettre leur mise en valeur à des fins industrielles;
- 4° favoriser la mise en valeur des terrains privés en cherchant à développer des partenariats avec les propriétaires;
- 5° reconstituer la réserve foncière municipale et viabiliser de nouveaux espaces industriels à court terme;
- 6° prendre entente avec certains propriétaires privés pour viabiliser ou prolonger des rues qui offrent un bon potentiel;
- 7° agrandir le parc industriel Bernières en modifiant une affectation du sol le long du chemin Olivier; un site commercial deviendra ainsi à vocation industrielle;
- 8° agrandir le parc industriel Bernières, à court terme : à ces fins, la Commission de protection du territoire et des activités agricoles du Québec a déjà ordonné l'exclusion d'une superficie de 31 hectares de terrain, du côté sud de l'autoroute Jean-Lesage, et de superficies totalisant 37 hectares du côté nord; le périmètre d'urbanisation est donc agrandi en conséquence (voir détails à l'annexe B);
- 9° effectuer une veille constante afin d'anticiper les investissements requis, de planifier les modifications de règlement nécessaires et les demandes d'exclusion de la zone agricole, au besoin.

RV-2015-15-04, a. 47;

48. Le développement de l'Innoparc de Lévis

L'Innoparc de Lévis est un lieu conçu pour combler les besoins des entreprises innovantes et s'ajoute ainsi à un réseau de parcs industriels déjà bien établis à Lévis. Le site, d'une superficie totale de 46 hectares, sera viabilisé en deux phases. Au terme de la phase 1, portant sur 19 hectares, 23 terrains sont disponibles au total pour l'implantation d'entreprises en démarrage ou en voie d'expansion.

En aménageant l'Innoparc de Lévis, l'objectif de la Ville est de permettre l'implantation à Lévis de nouvelles entreprises en haute technologie, en lien avec les forces vives du milieu telles que les cosméceutiques et aliments santé, la robotique et l'automatisation, le secteur des plastiques et des composites ainsi que l'efficacité énergétique en lien avec les bâtiments verts intelligents.

Pour les entreprises, la première phase de la création de l'Innoparc de Lévis permet de disposer d'une vingtaine de nouveaux bâtiments privatifs et multilocatifs, offrant des possibilités de l'ordre de 50 000 à 60 000 mètres carrés de superficie de plancher. La synergie créée entre les entreprises favorisera leur croissance.

L'Innoparc de Lévis est appelé à jouer un rôle important dans l'économie lévisienne. La haute technologie fait appel à une main-d'œuvre hautement qualifiée et scolarisée. Elle procure des emplois de grande qualité. Elle entraîne le développement du tertiaire moteur et génère de la richesse. Il s'agit d'une économie à haute valeur ajoutée qui permet, en outre, de diversifier l'activité et qui rend la communauté moins sensible aux fluctuations économiques. La diversification de l'économie et le développement de nouveaux espaces industriels et technologiques constituent d'ailleurs un des objectifs du *Plan d'action en développement durable* de la Ville de Lévis. Selon plusieurs auteurs, l'innovation peut jouer un rôle important dans la croissance économique d'une région et sa compétitivité.

L'Innoparc de Lévis constitue une nouvelle plateforme technologique qui rendra les professions scientifiques encore plus attractives auprès des jeunes. Il renforcera la vocation scientifique de Lévis au sein des établissements d'enseignement supérieur offrant des programmes de formation en vision et robotique industrielle ainsi que dans le domaine de la chimie ou de la biologie.

Les centres de transfert technologique et incubateurs technologiques de Lévis qui sont étroitement associés au développement de l'Innoparc de Lévis profiteront également de ce nouveau parc technologique. Leurs clients pourront en effet poursuivre leur croissance au sein d'un site dédié sur le territoire lévisien. La masse critique de partenaires dans les créneaux d'activité procurera ainsi un effet de levier significatif pour l'évolution de leurs activités.

La haute technologie à Lévis et dans l'Innoparc de Lévis cherche présentement à prendre racines. Les premiers bâtiments qui sont prévus en 2015 donneront le coup d'envoi et permettront d'établir un nouveau volet de l'économie.

Les actions lévisiennes s'inscrivent dans une stratégie provinciale, régionale et métropolitaine. Le développement de l'innovation passe par un important réseau d'acteurs dont les rôles sont complémentaires. La Ville de Lévis peut y contribuer localement en maintenant une offre foncière de haut niveau. Et depuis peu, elle joue un rôle accru en participant activement à la prospection des entreprises innovantes et la promotion de ses espaces.

Dans le cas des besoins en innovation, la Ville dispose d'espace et d'infrastructures adéquats. Principalement, la stratégie, dans le cas de la haute technologie, consiste à promouvoir l'Innoparc de Lévis, prospecter les investissements, surveiller attentivement les besoins des entreprises et offrir des conditions d'accueil favorables, notamment en matière de réglementation d'urbanisme.

49. Le parc industriel Lévis-Est

Le parc industriel Lévis-Est correspond à l'espace prévu pour le projet Rabaska. Il est localisé à un endroit stratégique dans la grande région métropolitaine de Québec. En effet, il offre une des dernières opportunités pour l'aménagement d'un quai en eau profonde.

Or, on sait que les besoins en espace du Port de Québec croissent constamment alors que le transport maritime devient de plus en plus difficile à l'ouest de Québec et Lévis. D'une part, les bateaux sont toujours plus gros et leur tirant d'eau toujours plus grand. D'autre part, la profondeur du chenal de navigation sur le fleuve pourrait devenir insuffisante pour les plus gros navires, notamment en raison des changements climatiques qui causent un abaissement du niveau d'eau dans les Grands Lacs et par conséquent dans le fleuve. La hauteur libre sous le pont de Québec pourrait aussi limiter l'accès au port de Montréal pour la nouvelle génération de navires.

Le site du parc industriel Lévis-Est permettrait l'implantation d'activités industrielles en lien avec un port en eau profonde. Cette opportunité, reconnue depuis plusieurs décennies, demeure toujours d'actualité et d'intérêt pour la grande région métropolitaine de Québec et pour Lévis.

Entretemps, ce secteur continuera d'être utilisé à des fins agricoles comme le permet actuellement le projet Rabaska.

RV-2015-15-04, a. 49;

50. Le tourisme

Les orientations sont les suivantes :

- 1° Favoriser le développement de produits touristiques qui sont également accessibles à l'ensemble de la population et contribuent à améliorer sa qualité de vie.
- 2° Consolider Lévis, à titre de destination touristique, en misant sur ses potentiels distinctifs (nature, culture et patrimoine) et ainsi favoriser son rayonnement.

Les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Miser sur les potentiels de Lévis afin de développer plusieurs formes d'activités touristiques : cyclotourisme, agrotourisme, écotourisme, tourisme culturel, musées etc.
- 2° Encourager le renforcement de l'offre hôtelière; favoriser le tourisme d'affaires; maximiser les retombées de l'implantation du Centre des congrès et d'expositions de Lévis.
- 3° Contribuer à la mise en valeur des éléments identitaires forts de Lévis tels le secteur de la Traverse, celui de la Terrasse de Lévis et celui du Vieux-Lévis, certains grands parcs dont le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le chemin de la Fraîcheur à Saint-Nicolas, les secteurs anciens, patrimoniaux (incluant les sites et corridors du patrimoine), les milieux naturels et les fêtes populaires, d'abord pour le mieux-être de la population lévisienne et également pour attirer des excursionnistes et des touristes.
- 4° Avoir recours, lorsque cela est opportun, aux plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de protection et de mise en valeur du cadre bâti.

RV-2015-15-04, a. 50;

SECTION 8

UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ DURABLE

SOUS-SECTION 8.1

ÉTAT DE SITUATION

51. La mobilité durable

La mobilité constitue un enjeu majeur de l'aménagement du territoire dans toutes les villes du monde, et Lévis n'échappe pas aux difficultés inhérentes à la croissance urbaine. Elle connaît la congestion routière et un allongement des temps de déplacement, en particulier aux heures de pointe. Cette situation se traduit par une perte de la qualité de vie, une perte de productivité et une dégradation de l'environnement.

La mobilité durable dépasse considérablement la stricte capacité du réseau viaire. Par contre, notre dépendance à l'automobile confine généralement notre perception à cette seule réalité. La Communauté métropolitaine de Québec définit la mobilité durable comme étant la capacité, pour les personnes de toute condition, de se déplacer de façon sécuritaire, efficace et confortable, par un grand choix de moyens intégrés dans des réseaux fluides qui accordent la priorité aux modes de déplacement les plus respectueux de l'environnement.

On a vu, dans les sections précédentes, que la Ville de Lévis adopte une stratégie pour développer les transports actifs et collectifs, et ainsi alléger la pression sur le réseau de circulation. Cette stratégie aura également pour effet d'améliorer l'utilisation du sol, de favoriser la santé des personnes, de développer l'esprit de communauté.

La stratégie d'urbanisation doit s'accompagner de mesures pour développer les différents modes de transport, en particulier les transports actifs et collectifs. Le développement du réseau de transport en commun lévisien, avec notamment la mise en œuvre d'un projet de transport en commun à haut niveau de service au cours des prochaines années sur les territoires de Québec et de Lévis, constitue une des clés de cette stratégie. À cet effet, d'importants travaux de planification sont présentement en cours et impliquent la collaboration de nombreux partenaires, en particulier la Ville de Lévis et la Ville de Québec, la Société de transport de Lévis et le Réseau de transport de la Capitale, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et la Communauté métropolitaine de Québec.

Le développement du transport en commun et de la proximité en général requiert une attention constante pour améliorer l'accessibilité piétonnière et cyclable à travers la ville, notamment dans les pôles et dans les noyaux de proximité. L'utilisateur du transport en commun est d'abord et avant tout un piéton. Or, malgré plusieurs améliorations au cours des dernières années, le réseau piétonnier reste incomplet et souvent peu convivial, les distances à parcourir par les piétons sont souvent trop longues. En somme le réseau est davantage conçu pour l'automobile que pour le piéton.

Il en va de même du réseau cyclable. Malgré plusieurs améliorations au cours des dernières années, le réseau souffre de discontinuités qui ne favorisent pas les déplacements utilitaires.

Les améliorations requises aux réseaux de déplacement actif et collectif devront s'harmoniser avec les interventions prévues sur le réseau routier. D'importants projets sont prévus sur le réseau collecteur municipal et sur le réseau supérieur en vue de rendre le territoire et ses différentes composantes davantage accessibles.

52. Lien sous-fluvial entre Lévis et Québec

Les deux rives de la région métropolitaine de Québec sont reliées via deux ponts, érigés côte à côte, situés dans l'ouest des villes de Lévis et de Québec. Ils sont utilisés tant par la population que pour le transport des marchandises qui doivent y transiter pour accéder à l'une ou l'autre des rives peu importe la destination finale. Or les lieux d'emploi de Lévis et de Québec se trouvent aussi bien dans l'est de ces villes que dans l'ouest.

Dans le contexte de congestion routière qui affecte le territoire de Lévis, de même que dans une optique de complémentarité, la possibilité de relier les deux rives par un tunnel sous-fluvial situé dans l'est de la ville devrait être étudiée attentivement par le biais d'une étude de faisabilité. Cette étude permettrait de mieux connaître les impacts de la réalisation d'un tel lien, que ce soit en termes d'urbanisme, de circulation, de développement économique et d'environnement.

Alors que les déplacements entre les deux rives ne cessent d'augmenter, aussi bien les traversées entre Lévis et Québec (et ce, dans les deux directions) que la circulation interrégionale et interprovinciale de transit, il faut admettre que l'offre d'infrastructures inter-rives laisse bien peu d'alternatives, en comparaison avec la plupart des grandes régions métropolitaines : que l'on pense à Montréal, Ottawa-Gatineau, Vancouver ou Halifax, pour ne nommer que quelques villes canadiennes.

RV-2015-15-04, a. 52;

53. Description des infrastructures et équipements de transport existants

La description des infrastructures et équipements de transport produite aux articles qui suivent concerne :

- 1° le réseau routier supérieur;
- 2° le transport en commun;
- 3° le réseau ferroviaire;
- 4° la traverse Québec-Lévis;
- 5° le réseau cyclable et la Route verte;
- 6° le transport maritime;
- 7° le transport aérien;
- 8° le réseau de camionnage;
- 9° les véhicules hors route;
- 10° le transport adapté (à venir).

RV-2015-15-04, a. 53;

54. Le réseau routier supérieur

Le réseau routier supérieur est défini par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), à l'échelle provinciale, de la façon suivante :

- 1° Les autoroutes : voies de circulation rapide à accès limité ne comportant, sauf exception, aucun croisement à niveau. Cette composante inclut les équipements de connexion avec le réseau municipal, soit les échangeurs et bretelles d'accès.
- 2° Les routes nationales comprennent les grands axes interrégionaux et extraprovinciaux, les liaisons entre les agglomérations urbaines principales (généralement de 25 000 habitants et plus), les corridors touristiques majeurs de même que les accès aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance internationale ou nationale.
- 3° Les routes régionales comprennent les liaisons entre les agglomérations urbaines secondaires (généralement entre 5 000 et 25 000 habitants) de même qu'entre celles-ci et les agglomérations urbaines principales, les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) à caractère industriel, les accès aux stations touristiques majeures de même qu'aux aéroports, ports et traverses maritimes d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines principales peuvent également faire partie de cette classe.
- 4° Les routes collectrices comprennent les liaisons des centres ruraux (moins de 5 000 habitants) aux agglomérations urbaines et aux dessertes maritimes ou aériennes en régions éloignées, de même que les principaux accès aux parcs gouvernementaux et aux stations touristiques d'importance régionale. Les routes servant de seconde liaison entre deux agglomérations urbaines secondaires peuvent également faire partie de cette classe.

À Lévis, le réseau routier supérieur s'étend sur 247 kilomètres.

La classification fonctionnelle du réseau routier supérieur de Lévis reconnu par le MTMDET se résume dans le tableau 5. Cette classification apparaît également sur la carte 16. Certains tronçons de ce réseau routier sont de juridiction municipale, tel qu'illustré sur cette carte. Les responsabilités sont également indiquées dans le tableau 5.

Tableau 5: Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur de Lévis reconnu par le MTMDET

Classe	Route et tronçon	Responsabilité	No de route
Autoroute	• autoroute Jean-Lesage • autoroute Robert-Cliche	MTMDET MTMDET	A-20 A-73
Nationale	• route Marie-Victorin , de Saint-Antoine-de-Tilly jusqu’au pont de Québec • boulevard Guillaume-Couture, du pont de Québec au chemin du Sault • boulevard Guillaume-Couture, du chemin du Sault à la route Lallemand • boulevard Guillaume-Couture, de la route Lallemand à Beaumont • route du Président-Kennedy, du boulevard Wilfrid-Carrier à l’autoroute Jean-Lesage • route du Président-Kennedy, du boulevard Guillaume-Couture au boulevard Wilfrid-Carrier • chemin du Sault, du boulevard Guillaume-Couture à l’autoroute Jean-Lesage • pont de Québec	MTMDET MTMDET Ville MTMDET MTMDET Ville MTMDET MTMDET	R-132 R-132 R-132 R-132 R-173 R-173 R-175 R-175
Régionale	• route du Président-Kennedy, de l’autoroute Jean-Lesage à Saint-Henri • route des Rivières, de Saint-Gilles à la route Marie-Victorin • avenue Taniata, du boulevard Guillaume-Couture à la rue Pierre-Beaumont	MTMDET MTMDET Ville	R-173 R-116 R-275
Collectrice	• boulevard Wilfrid-Carrier, de la route du Président-Kennedy au boulevard Alphonse-Desjardins • chemin des Îles, du boulevard Guillaume-Couture à l’autoroute Jean-Lesage • rue Saint-Laurent, de la Traverse à la côte du Passage • côte du Passage, de la rue Saint-Laurent à la rue Saint-Georges • boulevard Alphonse-Desjardins, de la rue Saint-Georges à l’autoroute Jean-Lesage • route Monseigneur-Bourget, du chemin des Forts à l’autoroute Jean-Lesage • route Monseigneur-Bourget, du boulevard Guillaume-Couture au chemin des Forts • route Lagueux, de la route Marie-Victorin à la route des Rivières • avenue des Églises, de l’autoroute Jean-Lesage jusqu’à la fin de la bretelle de l’autoroute • avenue des Églises et chemin de Charny, de la bretelle de l’autoroute Jean-Lesage à l’avenue de la Rotonde • chemin de Charny, rue Beaulieu et avenue Saint-Augustin, de l’avenue de la Rotonde à la rue Sainte-Hélène • rue Beaulieu, entre l’autoroute Robert-Cliche et le chemin de Charny, incluant les voies d’accès à l’autoroute (route de la Rive et rue de la Jonction) • rue Pierre-Beaumont, entre la rue Beaulieu et la route Bécarr • rue Pierre-Beaumont, entre la route Bécarr et l’avenue Taniata • chemin Olivier, de la bretelle de l’autoroute Jean-Lesage (sortie 311) à la route des Rivières • chemin Olivier, de la bretelle de l’autoroute Jean-Lesage (sortie 305) à la route Lagueux • avenue Taniata, de la rue Pierre-Beaumont à la rue Sainte-Hélène • avenue Taniata et chemin Bélair-Est, de la rue Sainte-Hélène à la limite de Saint-Henri	MTMDET MTMDET Ville Ville Ville MTMDET Ville MTMDET MTMDET Ville MTMDET MTMDET MTMDET Ville MTMDET Ville MTMDET	 R-171 R-175 R-175 R-175 R-275 R-275

En plus de la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur reconnu par le MTMDET, le *Schéma d'aménagement et de développement* reconnaît le réseau municipal ayant une vocation stratégique en matière de circulation, soit :

- 1° le réseau artériel municipal : artères faisant le lien entre le réseau supérieur du ministère et le réseau des rues collectrices;
- 2° le réseau collecteur municipal : collectrices faisant le lien entre le réseau de rues locales et les artères ou autres rues collectrices.

Le réseau artériel municipal comprend :

- 1° le boulevard Guillaume-Couture, entre le chemin du Sault et la route Lallemant;
- 2° le boulevard Alphonse-Desjardins, entre la rue Vincent-Chagnon et le boulevard Wilfrid-Carrier;
- 3° la route Monseigneur-Bourget, entre le chemin des Forts et le boulevard Guillaume-Couture;
- 4° la route du Président-Kennedy, entre le boulevard Guillaume-Couture et le boulevard Wilfrid-Carrier;
- 5° la rue Saint-Omer, entre le boulevard Guillaume-Couture et le chemin des Forts;
- 6° le boulevard Wilfrid-Carrier, entre le boulevard Alphonse-Desjardins et la rue des Moissons;
- 7° l'avenue Taniata, entre l'Autoroute Jean-Lesage et le boulevard Guillaume-Couture, et entre l'autoroute Jean-Lesage et la rue de Saint-Jean-Chrysostome.

Le réseau collecteur municipal est décrit dans le manuel *Normes et procédures* de la Ville de Lévis, édition 2015.

55. **Le transport en commun**

Sur le territoire de la ville de Lévis, le service de transport en commun est assuré par la Société de Transport de Lévis. Depuis l'année 2002, en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'OMIT (organisme municipal et intermunicipal de transport en commun) des Chutes-de-la-Chaudière (OMITCC), celui de Pintendre (OMITP) et le Réseau Trans-Sud sont dorénavant des entités regroupées sous la responsabilité de la Société de Transport de Lévis. Les anciens territoires des OMIT des Chutes-de-la-Chaudière et de Pintendre sont maintenant administrés par un transporteur privé qui est sous contrat avec la Société de transport de Lévis. Il existe également un lien avec la traverse de Lévis pour une partie des usagers du transport en commun qui désirent se déplacer vers la rive nord.

D'autre part, la Commission scolaire des Navigateurs assure la gestion et le service du transport scolaire pour les établissements des niveaux primaire et secondaire sur le territoire de la ville de Lévis. À cet effet, 30 établissements de niveau primaire et 8 de niveau secondaire sont desservis par différents transporteurs.

La Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis travaillent en étroite collaboration pour redéfinir le réseau de transport en commun sur le territoire et mieux harmoniser les efforts de développement urbain et le service de transport en commun.

L'harmonisation transport en commun – urbanisation est en cours depuis quelques années déjà. En 2011, la STLévis a entrepris une réorganisation de son réseau de façon à mieux le hiérarchiser. Elle a alors mis en place les parcours Lévisien-1, Lévisien-2 et Lévisien-3 qui empruntent l'axe structurant Guillaume-Couture – des Rivières. Le parcours Lévisien-1 relie les deux extrémités de la ville, de la route Lagueux, dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, à la Traverse, dans le secteur Lévis, et constitue l'épine dorsale du réseau de transport en commun. Aux extrémités est et ouest, il excède donc l'axe structurant de type 1, défini au présent *Schéma d'aménagement et de développement*, de façon à desservir la Traverse et le Vieux-Lévis d'une part, ainsi que les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon d'autre part. Le parcours Lévisien-2 assure le lien entre la Traverse et l'Université Laval via le boulevard Guillaume-Couture et le pont de Québec. Le parcours Lévisien-3 relie le terminus Lagueux et l'Université Laval.

Des axes transversaux permettent le rabattement des autres parcours sur les Lévisiens-1, 2 et 3.

Les parcours Lévisiens offrent déjà un niveau de service relativement élevé, en particulier le Lévisien-2, et ces niveaux de service sont appelés à s'améliorer à court terme.

Avec l'arrivée future d'un transport en commun à haut niveau de service, il faudra réviser la façon de desservir la Traverse, le Vieux-Lévis et les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon.

Le niveau de service projeté du transport en commun s'harmonise avec la stratégie de structuration du développement urbain. Dans les faits, il évoluera selon la demande (qui se mesure notamment par des enquêtes origine – destination). Par ailleurs, certains parcours de transport en commun supporteront un haut niveau de service malgré le fait qu'ils ne constituent pas des axes structurants : il s'agit dans ce cas de parcours stratégiques desservant des corridors sans potentiel de densification.



Classification fonctionnelle
du réseau routier

16.
ville de Lévis

SAD
2016

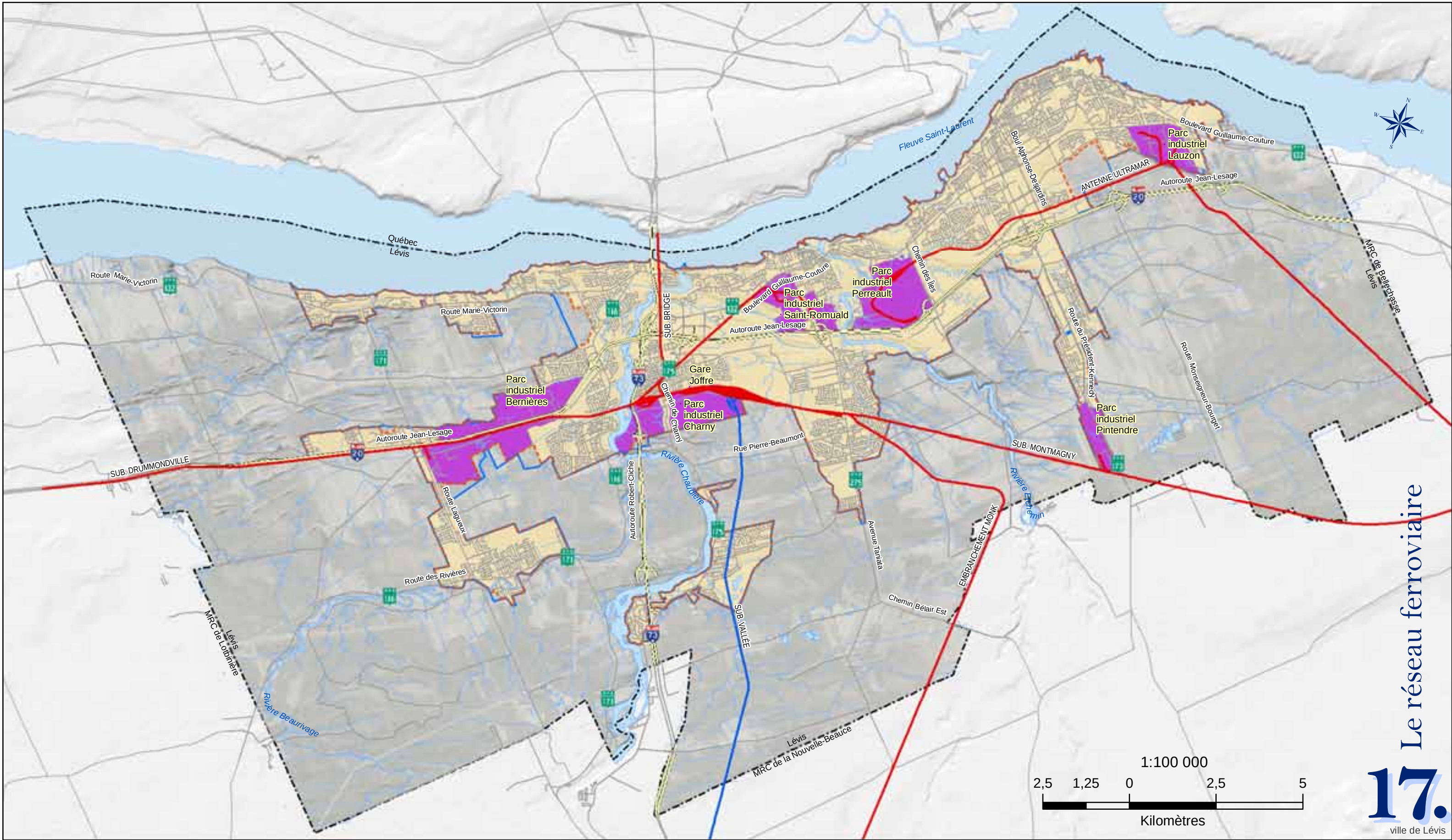
Catégorie de voie de circulation et responsabilité

- | | | | |
|--------------------------|------------------------------|--------------------------------|--|
| Autoroute (MTMDET) | Route Collectrice (MTMDET) | Route collectrice (municipale) | Périmètre d'urbanisation |
| Route Régionale (MTMDET) | Route Régionale (municipale) | Rue locale (municipale) | Périmètre d'urbanisation métropolitain |
| Route Nationale (MTMDET) | Route Nationale (municipale) | Rue ou chemin privé (privé) | Limite municipale |

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





56. **Le réseau ferroviaire**

Lévis est desservie par le réseau du Canadien National et le réseau du Québec Central. Le réseau ferroviaire est illustré à la carte 17.

Le chemin de fer Canadien National comprend :

- 1° La ligne transcontinentale constituée des subdivisions Drummondville et Montmagny comprenant la gare de triage Joffre avec un atelier d’entretien multiservice et une rampe de transbordement d’automobiles. Sur cette ligne, circulent les trains de Via en direction de la Gaspésie et des Maritimes.
- 2° La subdivision Bridge, incluant l’embranchement industriel du secteur Saint-Romuald et la gare du secteur Charny (service passager de la Société Via Rail).
- 3° L’embranchement Monk de la subdivision Montmagny reliant le secteur Charny à la meunerie de Saint-Isidore.
- 4° L’antenne Ultramar à partir de la jonction Harlaka.

Le chemin de fer Québec Central, propriété du MTMDET et où opère la compagnie Chemin de fer Sartigan, est localisé sur la subdivision Vallée, reliant le secteur Charny à la MRC de la Nouvelle-Beauce.

RV-2015-15-04, a. 56;

57. **La traverse Québec-Lévis**

La traverse Québec-Lévis constitue un équipement de transport essentiel pour Lévis. Sur une période de vingt années consécutives (1993 à 2014), une augmentation du transport de véhicules automobiles (+ 69 %), de piétons (+ 20 %) et de bicyclettes (+ 252 %) est notable (tableau 6). L’engouement pour le transport par vélo et l’aménagement récent d’infrastructures cyclables des côtés nord et sud du fleuve contribuent sûrement à cet achalandage accru à la traverse Québec-Lévis.

Tableau 6 : Fréquentation de la traverse Québec-Lévis, 1993-1994 à 2013-2014

Année	Piétons	Bicyclettes	Véhicules
1993-1994	1 567 318	52 096	220 443
1998-1999	1 606 919	61 003	249 528
2003-2004	1 658 030	106 600	289 888
2008-2009	2 222 317	188 452	415 235
2013-2014	1 878 165	183 237	372 855
Croissance 1993-2014	20 %	252 %	69 %

Source : Société des traversiers du Québec.

La traverse de Lévis est un élément primordial dans l’intermodalité lévisienne. Elle fait partie intégrante du réseau routier et offre ainsi une alternative valable pour les automobilistes voulant éviter le détour par les ponts. La traverse fait partie intégrante du réseau de transport en commun pour la région métropolitaine de Québec. De plus, elle participe à la mobilité active en répondant aux besoins des nombreux piétons et cyclistes.

RV-2015-15-04, a. 57;

58. Le réseau cyclable et la Route verte

Le réseau cyclable lévisien illustré à la carte 21, d'une longueur de 300 km (2015), comprend :

- 1° des parties du réseau provincial de loisir de la Route verte (cycloroutes 1, 3 et 6), pour une longueur de 84 km;
- 2° des parties du réseau régional de loisir (Parcours Harlaka et piste cyclable dans le parc des Chutes-de-la-Chaudière pour relier les deux rives), pour une longueur de 26,5 km;
- 3° un réseau local de loisir ou utilitaire (195 km).

La cycloroute no 1 relie Gatineau à la Gaspésie en faisant un détour important par la région de l'Estrie. Elle traverse entièrement la ville de Lévis d'ouest en est, en empruntant d'abord le parc linéaire le Grand-Tronc, en site propre, jusqu'au cœur du secteur Saint-Rédempteur. Elle longe ensuite la route des Rivières, tantôt en bande cyclable, tantôt en site propre, et rejoint le Parcours-des-Anses le long du fleuve, et le boulevard Guillaume-Couture, à l'extrémité est. La partie correspondant au Parcours-des-Anses se trouve entièrement en site propre et offre des vues magnifiques sur le fleuve et la ville de Québec.

La cycloroute no 3 longe le fleuve Saint-Laurent depuis Salaberry-de-Valleyfield jusqu'à Lévis où elle rejoint les cycloroutes no 1 et 6. À Lévis, elle prend la forme d'accotements asphaltés sur toute la longueur de la route Marie-Victorin.

Dans l'axe de la rivière Chaudière, la cycloroute no 6 relie la frontière états-unienne du côté sud et la municipalité de Rivière-à-Pierre, dans Portneuf, au nord. À Lévis, elle traverse les secteurs Charny et Sainte-Hélène-de-Breakeyville. Elle relie la ville de Québec par le pont de Québec. Quelques portions se trouvent en site propre; la plus longue d'entre elles suit la rivière Chaudière dans le secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville.

Le Parcours Harlaka permet d'unifier le Parcours des Anses et la cycloroute de Bellechasse, laquelle se rend jusqu'à la municipalité d'Armagh dans Bellechasse. Le Parcours Harlaka, entièrement sur le territoire de Lévis, emprunte un ancien parcours ferroviaire qui traverse le secteur Pintendre dans l'axe nord-sud.

Le réseau cyclable lévisien constitue un élément important de la mobilité durable, car il permet de diversifier les modes de déplacements, d'offrir une alternative à l'utilisation de l'auto-solo et de contribuer au développement récréotouristique et économique du territoire lévisien.

Par contre, le réseau utilitaire n'est pas très développé et les deux types de réseau, récréatif et utilitaire, restent souvent discontinus.

Considérant la structuration de l'urbanisation, il y a lieu notamment de constater la faiblesse du réseau utilitaire dans les pôles et noyaux de proximité, et vers ceux-ci. Les pôles et noyaux de proximité ainsi que les pôles d'activité de la rive nord du fleuve constituent d'importants générateurs de déplacement. Il en va de même de certains noyaux traditionnels, en particulier le Vieux-Lévis et le Vieux-Lauzon. La stratégie de structuration de l'urbanisation vise d'ailleurs à y concentrer l'activité humaine et à relier les pôles et noyaux de proximité par des axes structurants. Il serait donc cohérent de desservir les axes structurants par des parcours cyclables sécuritaires, continus et conviviaux pour favoriser le développement de ce mode de transport actif qui en outre favorise la santé des personnes et de l'environnement. La densification systématique de l'axe Guillaume-Couture – des Rivières milite en faveur d'une meilleure desserte cyclable de façon prioritaire.

De nombreuses sections du réseau sont encore en développement et se terminent présentement de façon abrupte. À l'instar du tissu urbain, la consolidation du réseau

cyclable s'impose afin d'offrir une desserte plus complète, plus sécuritaire et plus efficace.

Plusieurs liens cyclables sont prévus dans les projets de mise en valeur des grands parcs urbains, mais également dans le cadre des projets de développement qui font l'objet d'entente entre la Ville et les promoteurs.

Le réseau cyclable lévisien comprend différents types d'aménagement :

- 1° bande cyclable;
- 2° chaussée désignée;
- 3° piste cyclable;
- 4° piste multifonctionnelle;
- 5° accotement revêtu.

RV-2015-15-04, a. 58;

59. Le transport maritime

Sur le plan maritime, même si la ville de Lévis possède une bonne façade fluviale, deux paramètres biophysiques sont plutôt défavorables au développement d'infrastructures maritimes, soit la configuration, sous forme de terrasse abrupte, du littoral à l'ouest de l'embouchure de la rivière Chaudière dans le secteur Saint-Nicolas et à l'est du secteur de la traverse et la faible profondeur d'eau à certains endroits due à la sédimentation deltaïque.

La société pétrolière Valéro, dont la raffinerie est située dans le secteur Saint-Romuald, exploite son propre quai construit sur une jetée dans le fleuve. Un pipeline permet le transport du brut ou des produits raffinés entre les installations de raffinage du secteur Saint-Romuald et le quai.

Tel qu'il est indiqué à la carte 19, un quai est projeté à l'extrémité est du territoire afin de desservir le parc industriel Lévis-Est (prévu pour le projet Rabaska).

De plus, l'espace fluvial allant du pont Pierre-Laporte jusqu'aux limites est du territoire de la ville est sous la juridiction de la Société du port de Québec en ce qui a trait à la navigation commerciale. Il n'y a actuellement aucun projet d'expansion du port de Québec du côté de Lévis.

Présentement, la marina privée, sise à l'embouchure de la rivière Chaudière (secteur Saint-Romuald), et la marina du secteur Lévis représentent les seuls sites voués à l'activité nautique.

RV-2015-15-04, a. 59;

60. Le transport aérien

Lévis compte trois infrastructures terrestres pouvant accueillir des aéronefs : l'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome et deux pistes à usage personnel : l'une est située dans le secteur Pintendre et l'autre dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome. Les trois infrastructures se trouvent en zone agricole.

L'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome est un équipement important pour Lévis, notamment à l'égard des activités récréotouristiques. La Ville souhaite maintenir les activités et infrastructures existantes, comme l'entraînement pour le pilotage d'hélicoptères, le vol avec appareils ultralégers ainsi que le parachutisme.

La piste de Pintendre, beaucoup plus rapprochée du milieu urbain, est un équipement qui sert à des envolées privées. Depuis quelques années, des activités de parachutisme s'y produisent, ce qui suscite de nombreux mouvements d'avion à proximité des milieux résidentiels, occasionnant ainsi des incompatibilités de voisinage. Pour cette raison, la Ville de Lévis veut que cessent les activités de parachutisme à cet endroit.

RV-2015-15-04, a. 60;

61. Le réseau de camionnage

Au cours des dernières années, le MTMDET, en collaboration avec les autorités municipales, a élaboré un réseau de camionnage pour les voies sous sa responsabilité. Une réglementation s'applique pour limiter la circulation des véhicules lourds à l'extérieur de certaines routes pour les véhicules de plus de 3 000 kg, sauf ceux affectés à la collecte ou à la livraison sur le chemin touché par l'interdiction, ou encore ceux qui doivent y circuler pour se rendre à leur port d'attache. L'interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules hors normes, aux autobus, aux véhicules d'urgence, récréatifs ou agricoles.

Le réseau compte quatre classes de routes :

- 1° Les routes de transit : autorisées à tous véhicules lourds, les camionneurs sont incités à emprunter cette classe de route en priorité.
- 2° Les routes restreintes : autorisées à tous véhicules lourds, elles comportent certaines restrictions.
- 3° Les routes interdites : leur accès est interdit aux véhicules lourds (sauf exception); elles sont identifiées par un panneau de signalisation à cet effet.
- 4° Les autres routes ou les voies municipales : voies de compétence municipale sur lesquelles la Ville peut restreindre ou interdire la circulation des véhicules lourds par affichage.

Le réseau de camionnage établi par le MTMDET pour la ville de Lévis comporte quelques interdictions auxquelles s'ajoute un certain nombre d'autres interdictions affichées par la Ville. Le réseau de camionnage de Lévis, tel qu'apparaissant au plan de transport du MTMDET - Chaudière-Appalaches, est illustré à la carte 18.

RV-2015-15-04, a. 61;

62. Les véhicules hors route

Les tracés des sentiers de quad et de motoneige apparaissent de façon indicative sur la carte 19. Par ses intentions d'aménagement, la Ville vise à éloigner ces sentiers récréatifs des zones habitées et à convenir avec les associations concernées de codes d'éthique afin d'assurer la quiétude des résidents (réduction de la vitesse, stationnement des véhicules, etc.). De plus, les aires d'accueil, pour les adeptes de quad et de la motoneige, devraient idéalement être localisées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation tout en maintenant, dans la mesure du possible, l'accès au réseau hôtelier du territoire. Des sentiers existants, illustrés à la carte 19, pourraient ainsi être modifiés éventuellement afin notamment de les rendre conformes à ces orientations.

RV-2015-15-04, a. 62;

63. Adéquation des infrastructures routières actuelles

Le réseau autoroutier a été conçu pour être rapide et pour supporter un grand débit de circulation entre les régions. Or, ces liens à grand gabarit sont à l'origine de l'expansion sans précédent qu'ont connu les différents secteurs de la ville, et on constate aujourd'hui que le réseau autoroutier agit plutôt comme l'assise de la mobilité automobile à Lévis et sur le territoire de la communauté métropolitaine de Québec. Cette situation se traduit dans la problématique suivante :

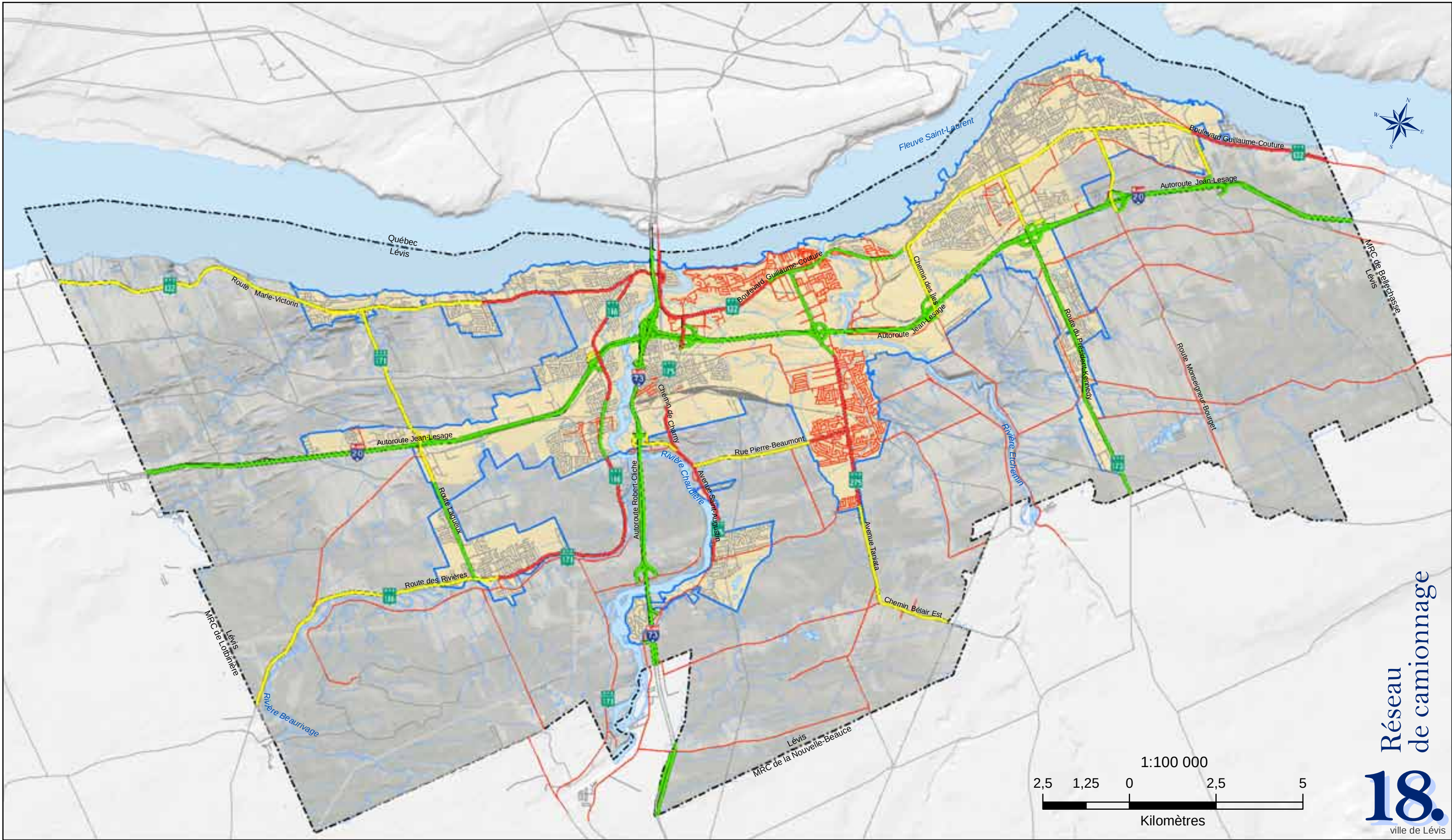
- 1° Des autoroutes « omnibus » dont la fluidité potentielle de la circulation attire une grande mixité de déplacements motorisés (locaux, régionaux, provinciaux et inter-provinciaux).
- 2° Conséquemment, aux heures de grande affluence, une perte d'efficacité de ces grandes infrastructures, d'abord planifiées pour la circulation de transit régionale, voire interprovinciale. Cette situation se constate surtout à l'approche des sorties d'autoroute, notamment à l'approche ouest de Président-Kennedy sur l'autoroute Jean-Lesage, à l'heure de pointe du matin.
- 3° Ce « tout-à-l'autoroute » doit être mis en relation avec les faiblesses du réseau municipal, en particulier pour unifier les différents secteurs qui sont situés au sud de l'autoroute Jean-Lesage. Les autoroutes et les rivières Chaudière, Etchemin et à la Scie constituent des barrières physiques importantes entre les quartiers, amplifiant ainsi la difficulté de développer le réseau collecteur municipal.
- 4° À titre d'exemple, le lien le plus direct entre Charny et les secteurs voisins de Saint-Jean-Chrysostome, d'une part, et le secteur Saint-Rédempteur, d'autre part, demeure l'autoroute Jean-Lesage.
- 5° En fait, cette autoroute représente le lien le plus naturel entre les secteurs situés au sud de l'autoroute Jean-Lesage.
- 6° L'autoroute Robert-Cliche assume un rôle identique pour les secteurs Sainte-Hélène-de-Breakeyville et Saint-Étienne-de-Lauzon (en partie).

Les routes régionales ou collectrices ainsi que la géométrie ou le profil des échangeurs ont tous, sans exception, dû être réaménagés au cours des quinze dernières années pour répondre à une demande de transport toujours grandissante. Il s'agit :

- 1° de la route Lagueux (échangeur 305) : réfection du tronçon situé dans les limites du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et ajout d'un feu de circulation à son intersection avec le chemin Industriel;
- 2° de la reconfiguration de l'échangeur 325 et des liens avec Alphonse-Desjardins, Wilfrid-Carrier et la rue du Terroir;
- 3° de l'ajout de feux de circulation à la sortie du chemin des Îles (sortie 321 sud);
- 4° de l'axe du chemin des Îles (échangeur 321) : ajout d'une voie dans chaque sens entre l'accès à la raffinerie et la bretelle nord;
- 5° de l'axe Taniata (échangeur 318) : élargissement de la rue Taniata à quatre voies, sous forme de boulevard urbain et ajout d'un feu de circulation pour la gestion de la circulation à la bretelle nord;
- 6° de l'axe des Églises – du Sault (échangeur 314) : élargissement, ajout d'un terre-plein central et remodelage des géométries de carrefours, soit ceux de la bretelle nord avec le chemin du Sault, de celui-ci avec le boulevard Guillaume-Couture ainsi que l'intersection des Églises – du Centre-Hospitalier; reconfiguration des voies de l'autoroute au niveau de cet échangeur pour le rendre plus sécuritaire;

- 7° de la route des Rivières (échangeur 311) : ajout d'une nouvelle bretelle sud, reconfiguration des bretelles nord (chemin Olivier) et réfection du carrefour de Bernières – des Rivières.

En outre, en 2015 et 2016, le MTMDET analyse le réaménagement des échangeurs 305 et 325.



Réseau
de camionnage
18.
ville de Lévis

- Route interdite
- Route restreinte
- Route de transit
- Route municipale interdite au camionnage

- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Sources: Ville de Lévis, MTQ

Dominic
 DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne
 GAGNON-BEAULIEU, urbaniste

64. Perte de fonctionnalité du réseau routier

La modélisation du réseau routier permet de déterminer les secteurs où les risques de fortes congestions sont réels ou prévisibles, soit :

- 1° les axes Alphonse-Desjardins, Président-Kennedy et Wilfrid-Carrier;
- 2° la route Monseigneur Bourget, au nord de l'autoroute Jean-Lesage;
- 3° le pont de Québec et son approche sud;
- 4° l'autoroute Robert-Cliche, à l'approche du pont Pierre-Laporte, à partir de l'échangeur 131;
- 5° l'autoroute Jean-Lesage, entre les échangeurs 311 et 325;
- 6° le boulevard Guillaume-Couture, du pont Dominion au cap Samson;
- 7° les approches sud du pont de Québec (secteur de la presqu'île);
- 8° l'intersection boulevard du Centre-Hospitalier et avenue des Églises, secteur Charny;
- 9° la rue Beaulieu, entre le chemin de Charny et la rue Pierre-Beaumont;
- 10° la partie de l'avenue Taniata, entre la sortie 318 nord de l'autoroute Jean-Lesage et la rue de la Prairie, une autre section de la rue Taniata à son intersection avec la rue de la Rivière-Étchemin;
- 11° la rue Pamphile-Roy et la rue de Saint-Denis (l'itinéraire entre la route des Rivières et la rue du Grand-Tronc);
- 12° la sortie 305 de l'autoroute Jean-Lesage;
- 13° la route Marie-Victorin, de la rue Claude-Jutra jusqu'au boulevard Guillaume-Couture (approche sud du pont de Québec);
- 14° la route des Rivières, entre la rue Plante et la route Marie-Victorin;
- 15° la même route des Rivières, entre la rue de la Traversière (sortie 311 sud de l'autoroute Jean-Lesage) et la voie ferrée du Canadien National;
- 16° la route des Rivières (secteur Saint-Étienne-de-Lauzon), la section à la hauteur de l'intersection avec la rue Denis-Garon.

RV-2015-15-04, a. 64;

65. Une mobilité marquée par l'importance de l'automobile

Selon la plus récente enquête Origine-Destination réalisée en 2011⁵, le taux de motorisation des ménages dans la région de Québec, et à Lévis en particulier, augmente constamment. À Lévis, il était de 1,55 véhicule par ménage en 2006. Il a augmenté à 1,64 en 2011.

L'automobile demeure le mode de déplacement privilégié. À l'heure de pointe du matin, 78% des déplacements quotidiens effectués par les Lévisiens et Lévisiennes se font en automobile, surtout comme conducteur et, dans une moindre mesure, à titre de passager.

Les déplacements par transport en commun ne représentent que 6% des déplacements à l'heure de pointe du matin.

Quant aux déplacements actifs (à pied ou en vélo), ils ne constituent que 5% des déplacements.

⁵ Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011, La mobilité des personnes dans la région de Québec*, Volet enquête-ménages.

Les autres modes comprennent principalement le transport scolaire, le taxi et le transport adapté.

Toutes les conditions de la vie urbaine présente favorisent les déplacements en auto. Le milieu urbain s'étale sur de très vastes espaces et les densités d'occupation du sol sont très faibles. Toutes les distances entre lieux de résidence et destinations sont trop grandes pour favoriser les déplacements actifs. Les principaux liens routiers qui drainent le territoire sont les autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche. Les conditions de déplacement par transport en commun, à pied ou en vélo souffrent de diverses faiblesses: réseaux piétonnier et cyclable discontinus, peu attrayants, souvent dans des environnements inhospitaliers, conçus pour la voiture. Le transport en commun peut sembler inefficace et peu stimulant. La faible densité d'occupation du territoire nuit considérablement à la qualité du service de transport en commun. On comprend, dans ces conditions, que la voiture demeure encore le mode privilégié pour la grande majorité des déplacements.

RV-2015-15-04, a. 65;

66. L'origine et la destination des déplacements

Les statistiques sur l'origine et la destination des déplacements tendent à confirmer de nombreuses perceptions.

Les résidents de l'arrondissement Desjardins se déplacent surtout dans leur propre arrondissement. Ainsi, 62% des déplacements réalisés par ces résidents à l'heure de pointe du matin, peu importe le mode de déplacement et le motif, sauf le retour, sont faits à l'intérieur de l'arrondissement (voir tableau 7). Cette situation s'explique entre autres par la présence de nombreux générateurs de déplacement dans cet arrondissement. Celui-ci rayonne d'ailleurs au-delà de la ville en attirant une quantité significative de résidents de la couronne sud, principalement de Saint-Henri (voir tableau 8).

En contrepartie, les motifs de déplacement étant beaucoup moins nombreux dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, seulement 34% des déplacements pratiqués par des résidents de cet arrondissement s'y destinent. Ils sont presque aussi nombreux à se déplacer vers les deux principaux pôles d'activité de Québec : soit l'arrondissement Ste-Foy / Sillery / Cap-Rouge et l'arrondissement La Cité / Limoilou qui, ensemble, représentent 31% des déplacements des résidents des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest.

Dans l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est, on sent l'émergence du pôle Chaudière et une plus grande proximité avec l'arrondissement Desjardins. L'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Est génère moins de déplacements que l'arrondissement Desjardins, mais beaucoup plus que l'ouest. Les résidents se déplacent davantage dans leur propre arrondissement que ceux de l'ouest.

On sent bien qu'en développant les générateurs de déplacement dans les arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et Chutes-de-la-Chaudière-Est, on pourrait augmenter considérablement les déplacements internes et on pourrait beaucoup moins dépendre des générateurs situés à Québec.

D'ailleurs, comme le démontrent les chiffres du tableau 8, la grande majorité des déplacements générés par des lieux d'activité d'un arrondissement sont réalisés par des résidents provenant de cet arrondissement.

On comprend qu'il existe une forte relation de proximité entre le lieu de résidence et la destination.

Ces observations tendent à confirmer l'intérêt de la stratégie de structuration de l'urbanisation en fonction des transports. En développant les deux pôles, on augmentera l'autonomie locale et on diminuera la proportion des mouvements vers les pôles

d'activité de Québec. En développant les noyaux de proximité, on favorisera les déplacements sur de plus courtes distances, voire même possiblement un transfert modal vers des modes de déplacement plus doux.

Tableau 7 : Principales destinations des résidents et résidentes de Lévis, tous modes et tous motifs sauf le retour, période de pointe du matin, 2011

Zone de résidence	Zone de destination	Déplacements	
Arrondissement CCO	Arrondissement CCO	7 621	34%
	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	4 516	20%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	2 510	11%
	Arrondissement CCE	2 341	10%
	Arrondissement Desjardins	1 816	8%
	Autres	3 579	16%
	Total	22 383	100%
Arrondissement CCE	Arrondissement CCE	11 950	43%
	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	4 470	16%
	Arrondissement Desjardins	4 141	15%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	2 453	9%
	Autres	4 938	18%
	Total	27 952	100%
Arrondissement Desjardins	Arrondissement Desjardins	18 775	62%
	Arrondissement CCE	2 787	9%
	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	2 471	8%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	2 210	7%
	Autres	4 117	14%
	Total	30 360	100%

Source: Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011, La mobilité des personnes dans la région de Québec, Volet enquête-ménages*.

Tableau 8 : Principales origines des déplacements effectués à Lévis, tous modes et tous motifs sauf le retour, période de pointe du matin, 2011

Zone de destination	Zone de résidence	Déplacements	
Arrondissement CCO	Arrondissement CCO	7 621	70%
	Arrondissement CCE	895	8%
	Arrondissement Desjardins	655	6%
	Couronne sud ⁽¹⁾	592	5%
	Autres	1 179	11%
	Total	10 942	100%
Arrondissement CCE	Arrondissement CCE	11 950	57%
	Arrondissement Desjardins	2 787	13%
	Arrondissement CCO	2 341	11%
	Couronne sud ⁽¹⁾	1 471	7%
	Autres	2 597	12%
	Total	21 146	100%
Arrondissement Desjardins	Arrondissement Desjardins	18 775	60%
	Arrondissement CCE	4 141	13%
	Couronne sud ⁽¹⁾	2 503	8%
	Arrondissement CCO	1 816	6%
	Autres	4 196	13%
	Total	31 431	100%

(1) La couronne sud comprend les municipalités de Saint-Antoine-de-Tilly, Saint-Apollinaire, Saint-Lambert-de-Lauzon, Saint-Henri, Saint-Charles-de-Bellechasse, Beaumont, Saint-Michel-de-Bellechasse et Saint-Vallier.

Source: Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011, La mobilité des personnes dans la région de Québec, Volet enquête-ménages*.

RV-2015-15-04, a. 66;

67. **Quelques faits saillants relatifs au transport en commun**

À Lévis, le transport en commun est davantage populaire auprès des étudiants (56% des usagers) que des travailleurs (38%).

Cette situation se traduit dans la destination des usagers lévisiens du transport en commun.

Les résidents et résidentes qui se déplacent par transport en commun se déplacent surtout vers l'arrondissement Sainte-Foy / Sillery / Cap-Rouge où se trouvent notamment l'université Laval et les trois cégeps, Sainte-Foy, Garneau et St. Lawrence (voir tableau 9). Très peu d'usagers du transport en commun provenant de l'arrondissement des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest ont pour destination le territoire lévisien, quel que soit l'arrondissement de destination.

La proximité des principales institutions d'enseignement influence visiblement les déplacements par transport en commun des résidents et résidentes de Lévis. Les résidents et résidentes de l'arrondissement Desjardins qui se déplacent par transport en commun se destinent davantage vers leur propre arrondissement où se trouvent le cégep Lévis-Lauzon et le campus lévisien de l'UQAR.

Tableau 9 : Principales destinations des résidents et résidentes de Lévis se déplaçant par transport en commun, période de pointe du matin, 2011

Zone de résidence	Zone de destination	Déplacements	
Arrondissement CCO	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	669	55%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	437	36%
	Arrondissement Desjardins	63	5%
	Autres	52	4%
	Total	1 221	100%
Arrondissement CCE	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	583	34%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	518	30%
	Arrondissement CCE	271	16%
	Arrondissement Desjardins	236	14%
	Autres	92	5%
	Total	1 700	100%
Arrondissement Desjardins	Arrondissement Desjardins	895	46%
	Arrondissement Ste-Foy/Sillery/Cap-Rouge	533	28%
	Arrondissement La Cité/Limoilou	398	21%
	Autres	102	5%
	Total	1 928	100%

Source: Ministère des Transports du Québec, Réseau de transport de la Capitale, Société de transport de Lévis et Communauté métropolitaine de Québec (2014), *Enquête Origine-Destination 2011, La mobilité des personnes dans la région de Québec, Volet enquête-ménages – faits saillants.*

À Québec, contrairement à Lévis, les usagers du transport en commun sont davantage des travailleurs (47% des usagers) que des étudiants (41%), ce qui permet de croire qu'un transport en commun plus attrayant et offrant un meilleur niveau de service pourrait favoriser un transfert modal et une moindre dépendance à l'automobile pour les Lévisiens et Lévisiennes. La proximité entre le lieu de résidence et le futur SRB devient alors un facteur d'une grande importance pour favoriser ce transfert modal et accroître de manière significative la part du transport en commun comme mode de déplacement pour tous motifs, notamment pour le travail et les études.

De manière générale, dans la région de Québec, on constate que les principales destinations pour les usagers du transport en commun sont l'arrondissement La Cité / Limoilou et l'arrondissement Ste-Foy / Sillery / Cap-Rouge où se trouvent les plus fortes concentrations d'activité humaine et un grand nombre de lieux générateurs de mouvements pendulaires (déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou d'étude). Nécessairement, on a tout intérêt à concentrer de tels usages dans le corridor du futur SRB.

SOUS-SECTION 8.2 ORIENTATIONS

68. Les orientations pour une mobilité plus durable

La Ville de Lévis poursuit les orientations suivantes :

- 1° Concevoir l'aménagement du territoire de manière à préserver et améliorer les conditions d'accessibilité, de fluidité des réseaux et de sécurité pour tous les utilisateurs des réseaux de transport.
- 2° L'aménagement du territoire doit être pensé globalement et conçu de façon à optimiser la relation entre transport et occupation du territoire. Les intentions visant la structuration du développement urbain en fonction du transport, telles qu'énoncées à la section 2 du présent chapitre, reflètent cette orientation.
- 3° Préserver et améliorer les infrastructures de transport existantes et maintenir un service optimal aux usagers (sécurité et fluidité des déplacements) afin de soutenir le développement.
- 4° S'assurer que les améliorations au réseau routier favorisent l'atteinte des autres objectifs d'aménagement liés à la consolidation de la trame urbaine et au développement des pôles et axes structurants.
- 5° S'assurer que le développement des fonctions urbaines considère la sécurité et la fonctionnalité des réseaux de transport.

Cette vision doit être supportée par les lignes directrices suivantes :

- 1° Concevoir des aménagements urbains qui contribuent à réduire les distances de déplacement (voir la section 2 du présent chapitre), notamment le concept des noyaux de proximité.
- 2° Concevoir des aménagements urbains qui encouragent l'utilisation des transports alternatifs à l'auto-solo, soit le transport en commun, le transport collectif (covoiturage, autopartage) et le transport actif (bicyclette, marche et autres), par la mise en place d'aménagements tels que le réseau de liens piétonniers, de trottoirs, de voies cyclables, de voies réservées aux autobus, de voies réservées au covoiturage, d'abribus, de mobilier urbain, etc. L'aménagement à l'échelle humaine constitue une condition importante pour l'atteinte de cet objectif (voir l'article 24).
- 3° Localiser les lieux d'emploi aux bons endroits selon leurs besoins en transport (voir l'article 12).
- 4° Localiser les densités résidentielles selon leur aptitude à supporter les aménagements et usages de proximité et à supporter le transport en commun (voir l'article 10).
- 5° Favoriser le développement du transport en commun à haut niveau de service sur les axes structurants et des parcours de rabattement réguliers, efficaces et rapides.
- 6° Optimiser le développement des réseaux de circulation pour les déplacements actifs dans les pôles, dans le corridor des axes structurants et dans les noyaux de proximité.
- 7° Permettre l'intermodalité des transports, contribuant ainsi à réduire notre empreinte écologique.
- 8° Améliorer l'efficacité du réseau routier.
- 9° Hiérarchiser le réseau routier afin de bien répartir la circulation.
- 10° Identifier de nouveaux axes de transport répondant aux besoins de la population et du développement du territoire.

- 11° Proposer des améliorations du réseau routier afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir le développement de la ville, en privilégiant des mesures opérationnelles pour tous les modes de déplacement (feux de circulation, signalisation, corrections géométriques). Dans certains cas, proposer des ajouts aux différents réseaux lorsque ces ajouts permettent d'atteindre les autres objectifs d'aménagement et de développement de la Ville. Planifier le développement du réseau à long terme afin de réserver les emprises en conséquence et compte tenu du rôle structurant de ce réseau.
- 12° Accorder la priorité aux projets de développement du réseau routier qui permettent de favoriser les échanges entre les différents secteurs de la ville sans accentuer notre dépendance au réseau autoroutier pour les déplacements locaux et régionaux.
- 13° Accorder la priorité à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures de transport situés à l'intérieur du tissu urbain existant plutôt que de favoriser l'ouverture de nouvelles voies de pénétration en territoire non-urbanisé. Néanmoins, la planification à long terme est importante pour les motifs invoqués au paragraphe 11° et peut entre autres se traduire par la prévision de nouvelles artères ou collectrices hors périmètre d'urbanisation dans un objectif d'interconnexion entre les pôles, les axes structurants et les différents quartiers.
- 14° Prévoir des liens cyclables utilitaires offrant un mode de transport alternatif à l'automobile. Poursuivre le développement du réseau de voies cyclables favorisant les échanges entre les quartiers et permettant aussi l'accès aux principales destinations d'emploi, d'étude et éléments d'intérêt.
- 15° Planifier le développement du réseau piétonnier afin de désenclaver les zones résidentielles, de les relier aux axes de transport en commun, aux principaux lieux d'emploi, d'étude, aux commerces et services de proximité, et autres lieux d'intérêt.
- 16° Prévoir des aménagements favorisant l'utilisation du transport en commun (notamment des voies réservées, stationnements incitatifs et pôles d'échange) et planifier un réseau de transport qui facilite la desserte par autobus.
- 17° Dans les sites de type A (voir article 12), favoriser un haut niveau de service de transport en commun et offrir des conditions optimales pour les déplacements actifs. Préconiser des rayons de desserte d'environ 400 mètres pour les arrêts de transport en commun, ce qui correspond à 5 minutes de marche.
- 18° Dans les sites de type C (voir article 12), rechercher une accessibilité optimale au réseau de camionnage, en particulier le réseau autoroutier.
- 19° Prévoir des normes d'aménagement des terrains (entrées charretières, stationnements, etc.) qui assurent le maintien de la sécurité et de la fonctionnalité de la route.

SOUS-SECTION 8.3

INTERVENTIONS REQUISES

69. Les interventions requises

Plusieurs interventions sont requises sur les réseaux de transport afin d'améliorer la circulation sur le territoire et favoriser la consolidation et la densification des secteurs déjà urbanisés. Les secteurs visés par ces interventions sont identifiés sur la carte 19. Les tracés qui y figurent sont approximatifs. À l'égard de certaines interventions, des discussions se poursuivront avec le MTMDET et pourront faire l'objet de protocole d'entente. Dans d'autres cas, les interventions proposées interpellent d'autres partenaires, notamment pour le boulevard Guillaume-Couture, la route des Rivières, le viaduc Saint-Rédempteur et pour le pont de Québec.

RV-2015-15-04, a. 69;

70. Projet SRB sur le boulevard Guillaume-Couture, la route des Rivières et le pont de Québec

Le SRB projeté constituera un transport en commun à haut niveau de service desservant le boulevard Guillaume-Couture, de la route Monseigneur-Bourget au pont de Québec. Il traversera le pont pour se diriger ensuite vers les pôles de la ville de Québec, notamment le secteur Laurier, l'Université Laval, le secteur Charest et la colline parlementaire. Il créera donc une liaison rapide et efficace entre les principaux pôles de la communauté métropolitaine dont les deux pôles de Lévis (Chaudière et Desjardins). Un autre segment reliera la route des Rivières et le pont de Québec.

Sur l'essentiel du parcours, des voies réservées au centre de la chaussée permettront au SRB de circuler en site propre sans conflit avec les véhicules qui effectuent des virages à droite.

Les orientations d'aménagement de la Ville de Lévis tiennent compte des spécificités du territoire lévisien et seront analysées lors de l'étude d'avant-projet. Elles sont les suivantes :

- 1° Aucune diminution de voies de circulation sur le boulevard Guillaume-Couture et la route des Rivières en plus de favoriser l'implantation de voies de virage à gauche et à droite aux intersections.
- 2° Présence de liens piétonniers (trottoirs) et cyclables le long de l'axe structurant. Parfois, le lien cyclable pourra emprunter un corridor distinct comme l'ancienne emprise ferroviaire parallèle au boulevard Guillaume-Couture dans le secteur de Saint-Romuald.
- 3° Présence de banquettes latérales arborées pour bonifier le paysage urbain lorsque l'emprise le permettra.

Ces réaménagements feront l'objet prochainement d'une étude d'avant-projet et d'une étude d'impact qui pourraient se terminer en 2017.

Certains tronçons lévisiens feront l'objet d'une attention particulière (configuration du tracé ou de l'insertion) lors de ces études en raison des problématiques qui peuvent être, entre autres, la connexion entre les lignes de transport en commun à Lévis ou la faible largeur d'emprise disponible pour le SRB à certains endroits. Lévis disposera de deux tronçons (le boulevard Guillaume-Couture et la route des Rivières) qui agiront en interrelation afin de créer un tout cohérent. Il faudra déterminer si les deux tronçons traversent à Québec ou s'il y a interconnexion et, le cas échéant, l'endroit et la forme de cette interconnexion. Par ailleurs, la faible emprise disponible dans certains tronçons du

boulevard Guillaume-Couture présentera des contraintes pour l'insertion des voies réservées. Il faudra déterminer la forme que prendra l'insertion du SRB, évaluer les impacts et identifier des mesures d'atténuation.

L'étude SRB prévoit trois types d'arrêt qui sont, soit des pôles d'échanges, des stations majeures ou des stations standard. Leur localisation sera également stratégique. Ces stations seront prévues pour favoriser l'achalandage et pour permettre le rabattement le plus efficace possible des autres lignes lévisiennes locales. Des arrêts seront aménagés pour desservir les principales concentrations existantes ou projetées de clientèle potentielle.

La connexion des parcours d'autobus locaux au futur SRB constituera un enjeu important pour la Ville de Lévis et la Société de transport de Lévis, car elles doivent chercher à optimiser les conditions de déplacement pour tous les usagers du transport en commun tout en limitant les ruptures de charge ou transferts. L'étude d'avant-projet apportera davantage de précisions à cet égard.

Le réaménagement du boulevard Guillaume-Couture et de la route des Rivières, incluant un court tronçon de la route Marie-Victorin près des ponts, sera l'occasion de corriger plusieurs défaillances de la voirie, notamment sur le tronçon Marie-Victorin où le nombre de voies de circulation n'est pas adéquat et où les entrées charretières ne sont pas délimitées.

RV-2015-15-04, a. 70;

71. Prolongement de la rue de la Concorde dans le secteur Saint-Romuald

La rue de la Concorde sera prolongée vers l'est jusqu'à l'avenue Taniata via la 4e Rue ou la 5e Rue. Ce lien sera aussi connecté au boulevard Guillaume-Couture via le prolongement de la rue de Mercure. Il établira une communication entre les deux échangeurs, 314 et 318.

Ce lien facilitera l'accès au pôle Chaudière en plus de rendre développables les terrains longeant l'autoroute dans le secteur Saint-Romuald. Il permettra, en outre, de soustraire de l'autoroute Jean-Lesage une partie de la circulation qui se dirige vers le pôle Chaudière ou vers le pont de Québec et qui provient du secteur Saint-Jean-Chrysostome.

Une étude de circulation, présentement en cours pour l'ensemble des deux arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, permettra de préciser certaines caractéristiques de ce futur lien.

La Ville de Lévis compte en faire un axe structurant de type 2, donc un axe qui sera desservi par un transport en commun à niveau de service intermédiaire et qui est donc appelé à supporter une mixité d'usages (résidentiels et commerciaux) et une forte densité d'activité humaine.

RV-2015-15-04, a. 71;

72. Nouveau lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome

Cette nouvelle voie de circulation reliera la rue de la Concorde située dans le secteur Saint-Romuald, à la suite de son prolongement décrit à l'article 71, et la rue de la Prairie située dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome.

Elle permettra d'abord et avant tout de procurer un nouvel accès entre le secteur Saint-Jean-Chrysostome et le pôle Chaudière.

Ce lien suppose, entre autres, la construction d'un pont d'étagement au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage, à peu près à mi-chemin entre les échangeurs 314 (axe des Église-du Sault) et 318 (avenue Taniata). Il se trouvera donc approximativement dans l'axe du chemin de l'Hêtrière.

Ce lien est complémentaire au prolongement de la rue de la Concorde (voir article 71), et représente une condition préalable au développement de l'espace compris entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome, tel qu'expliqué à l'article 28.

L'ensemble de ce parcours, reliant le secteur Saint-Jean-Chrysostome au pôle Chaudière, servira également d'ossature pour le développement de l'espace compris entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome. La Ville de Lévis compte en faire un axe structurant de type 2, donc un axe qui sera desservi par un transport en commun à niveau de service intermédiaire et qui est appelé à supporter une mixité d'usages (résidentiels et commerciaux) et une forte densité d'activité humaine. Son tracé, son gabarit et sa forme constituent donc des enjeux importants. On cherchera, entre autres, à le positionner de façon à maximiser le développement dans un corridor de 400 mètres de part et d'autre, tout en prenant en considération les milieux naturels qui seront conservés dans ce secteur.

À plus long terme, la Ville de Lévis planifie de prolonger ce lien vers le sud en traversant la voie ferrée jusqu'à la rue Pierre-Beaumont. Cette dernière prolongation sera connectée au troisième grand lien Est-Ouest décrit à l'article 76.

L'étude de circulation, présentement en cours pour l'ensemble des deux arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, permettra de préciser certaines caractéristiques de ce futur lien.

RV-2015-15-04, a. 72;

73. Prolongement du boulevard du Centre-Hospitalier entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome

Ce prolongement est nécessaire pour mettre en valeur les espaces situés dans le pôle Chaudière au sud de l'autoroute Jean-Lesage dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome. C'est un peu le pendant de la rue de la Concorde, mais du côté sud de l'autoroute.

Couplé aux liens décrits aux articles 71 et 72, ce prolongement de rue représente une alternative à l'autoroute Jean-Lesage pour accéder au pôle Chaudière et permettra de tisser des liens plus étroits entre les secteurs Charny, Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome.

Pour ce faire, il faut d'abord unifier le chemin de l'Hêtrière et le boulevard du Centre-Hospitalier au lieu de sa continuité actuelle avec l'avenue des Belles-Amours.

La Ville de Lévis compte en faire un axe structurant de type 2, donc un axe qui sera desservi par un transport en commun à niveau de service intermédiaire et qui est donc appelé à supporter une forte densité résidentielle. Le tracé de la route de l'Hêtrière, son gabarit et sa forme constituent donc des enjeux importants. Le tracé pourrait en effet être modifié par rapport au tracé actuel : on cherchera, entre autres, à le positionner de façon à maximiser le développement dans un corridor de 400 mètres de part et d'autre, tout en prenant en considération les milieux naturels qui seront conservés dans ce secteur.

Une étude de circulation, présentement en cours pour l'ensemble des deux arrondissements Chutes-de-la-Chaudière-Est et Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, permettra de préciser certaines caractéristiques de ce futur lien.

RV-2015-15-04, a. 73;

74. Prolongement du boulevard Étienne-Dallaire

Le prolongement du boulevard Étienne-Dallaire permettra la création d'un troisième lien Est-Ouest du chemin des Îles à la route Monseigneur-Bourget. Plusieurs objectifs sous-tendent ce projet :

- 1° Offrir une autre alternative pour les déplacements Est-Ouest dans l'arrondissement Desjardins.
- 2° Soulager le boulevard Guillaume-Couture et l'autoroute Jean-Lesage qui reçoivent présentement du transit local, et donc limiter la congestion sur ces deux axes.
- 3° Permettre d'absorber une forte part des déplacements générés par les projets de développement du secteur Lévis et permettre une accessibilité à ces développements en réduisant l'utilisation d'axes existants.
- 4° Permettre l'interconnexion du réseau cyclable en proposant aux cyclistes des aménagements utilitaires et sécuritaires.

Le tronçon localisé à l'est du boulevard Alphonse-Desjardins est identifié comme un axe structurant de type 2. En ce sens, il servira d'assise à un service de transport en commun à niveau de service intermédiaire et supportera donc une densité résidentielle relativement forte à ses abords. Il structurera le développement dans ce secteur de consolidation et donnera lui-même accès à des terrains développables.

Les phases prévues sont les suivantes :

- 1° prolongement Est entre le boulevard Alphonse-Desjardins et la rue Saint-Omer (voir article 75);
- 2° prolongement Ouest entre les rues Chateaubriand et Charles-Rodrigue;
- 3° prolongement Ouest entre les rues Charles-Rodrigue et le chemin des Îles;
- 4° prolongement Est entre la rue Saint-Omer et la route Monseigneur-Bourget.

RV-2015-15-04, a. 74;

75. Prolongement de la rue Saint-Omer entre le chemin des Forts et le boulevard Wilfrid-Carrier

Ce prolongement constituerait un nouveau lien Nord-Sud entre l'autoroute Jean Lesage et le boulevard Guillaume-Couture. Plusieurs études de circulation recommandent la création de ce lien pour les raisons suivantes :

- 1° Offrir une nouvelle alternative pour les déplacements pendulaires Nord-Sud.
- 2° Soulager le boulevard Alphonse-Desjardins et la route du Président-Kennedy, et donc limiter la congestion sur ces deux axes.
- 3° Permettre le développement le long de ce prolongement.
- 4° Permettre d'absorber une forte part des déplacements générés par les projets de développement du secteur Lévis et permettre une accessibilité à ces développements en réduisant l'utilisation d'axes existants.
- 5° Permettre l'interconnexion du réseau cyclable en proposant des aménagements utilitaires et sécuritaires pour les cyclistes.

Ce prolongement est planifié directement après le prolongement du boulevard Étienne-Dallaire à l'est du boulevard Alphonse-Desjardins décrit dans l'article 74.

À court terme il y a nécessité de prolonger ce lien vers le sud en traversant l'autoroute pour relier l'approche sud de l'échangeur 325 via la rue du Terroir. Ce dernier prolongement permettrait de réduire considérablement la circulation sur le trajet entre le boulevard Alphonse-Desjardins et l'échangeur 325 via la route du Président-Kennedy et le boulevard Wilfrid-Carrier. Ce trajet constitue un nœud de congestion important actuellement. D'autres rues bénéficieraient de cet allègement de circulation, en particulier la route du Président-Kennedy et le boulevard Alphonse-Desjardins.

RV-2015-15-04, a. 75;

76. Nouveau lien franchissant la rivière Chaudière et amorce d'un troisième grand lien est-ouest

Il s'agit de la construction d'un lien routier entre les deux rives de la rivière Chaudière au sud de l'autoroute Jean-Lesage et de l'amorce d'un troisième lien est-ouest pour unifier les différentes parties de la ville à la hauteur de la rue Beaulieu.

Les déplacements est-ouest dans Lévis reposent essentiellement sur l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard Guillaume-Couture. D'une part, l'autoroute n'est pas conçue pour jouer un rôle de desserte locale; d'autre part, cette faiblesse du réseau est-ouest rend la ville vulnérable en matière de déplacements. De plus, les données de l'enquête Origines Destinations de 2011 couplées aux différents projets de développement lévisiens identifient une ligne de désir importante entre, d'une part, les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon et, d'autre part, les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome. Un troisième lien traversant la rivière Chaudière est donc nécessaire.

Du côté ouest de la rivière Chaudière, c'est la route des Rivières qui constitue l'amorce de ce lien. Elle dessert déjà le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et le relie au secteur Saint-Rédempteur. Un nouveau pont est requis à la hauteur de Saint-Rédempteur afin de relier les deux rives. La traverse de la rivière Chaudière se situera à la hauteur de la rue Beaulieu (secteur Saint-Jean-Chrysostome) et donc de l'échangeur 128 de l'autoroute Robert-Cliche.

Ce pont permettra de relier la route des Rivières et l'autoroute Robert-Cliche, soulageant ainsi tout le réseau municipal (notamment la route des Rivières dans le secteur Saint-Rédempteur). Les véhicules lourds en provenance du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon (notamment depuis les sites d'extraction et sites industriels) pourront ainsi éviter de traverser le secteur Saint-Rédempteur. Avec la réalisation du troisième grand lien est-ouest, le troisième franchissement de la rivière Chaudière viendrait également grandement soulager l'autoroute Jean-Lesage à l'approche de l'autoroute Robert-Cliche, ainsi que les échangeurs 311 (route des Rivières), 314 (du Sault – des Églises) et 318 (Taniata).

Le lien entre la route des Rivières et la rue Beaulieu via le nouveau pont constituera l'assise d'un nouveau lien est-ouest au sud de l'autoroute Jean-Lesage. L'emplacement du pont permettra de tisser des liens à la fois avec le réseau local à la fois avec le réseau autoroutier. Le lien est-ouest pourrait se prolonger éventuellement jusqu'au lien nord-sud reliant Saint-Jean-Chrysostome et Saint-Romuald tel que décrit dans l'article 72. Des études devront cependant être complétées afin d'identifier le parcours de ce nouveau lien est-ouest de façon plus précise.

Le pont sur la rivière Chaudière pourrait être aménagé pour répondre aux besoins des cyclistes et autres usagers de véhicules récréatifs (motoneige et quad).

Ce nouvel axe routier est justifié pour les motifs suivants :

- 1° Il favorise la consolidation des secteurs les plus urbanisés en une seule entité, plutôt que d'assister au développement de deux secteurs distincts séparés par l'obstacle majeur que constitue la rivière Chaudière.

- 2° Il crée une collectrice interrives à caractère « urbain », répondant à des besoins multiples et sécurisant les déplacements est-ouest dans la ville.
- 3° Il permet la mise en place d'un itinéraire stratégique formé de l'avenue des Églises, le chemin de Charny, la rue Beaulieu, la route des Rivières, la route Marie-Victorin, le boulevard Guillaume-Couture et le chemin du Sault. Cet itinéraire stratégique qui forme une grande boucle permet de relier entre eux les secteurs fortement urbanisés qui gravitent autour du pôle Chaudière et favorise sa mise en valeur. Grâce à cette boucle, l'efficacité et la rentabilité du transport en commun pourraient être améliorées.
- 4° Il permet d'identifier un lien routier continu reliant les secteurs du pôle Chaudière et les portions développées de la périphérie de la rivière Chaudière, et d'ainsi déjouer les barrières naturelles et anthropiques qui nuisent depuis toujours aux échanges entre ces deux entités de part et d'autre de la rivière Chaudière.
- 5° Il favorise des échanges locaux de part et d'autre de la rivière Chaudière, réduisant ainsi notre dépendance par rapport aux autoroutes, et soulageant ainsi ces autoroutes d'une circulation locale.
- 6° Il favorise un maillage social entre les populations de l'est et de l'ouest de la rivière Chaudière.
- 7° Il intègre efficacement à ce lien unificateur des liaisons avec les réseaux nord-sud, tant locaux que régionaux et nationaux.
- 8° Il minimise les fuites commerciales vers l'extérieur de la ville en permettant d'accéder plus facilement à un plus grand nombre de commerces locaux par des échanges multimodaux à caractère urbain.
- 9° Il compose essentiellement avec le réseau routier existant.
- 10° Il facilite et sécurise le transport scolaire en évitant aux autobus scolaires d'emprunter obligatoirement et fréquemment l'autoroute Jean-Lesage afin de circuler d'une rive à l'autre de la rivière Chaudière.

RV-2015-15-04, a. 76;

77. Prolongement de la rue de Bernières

La Ville prévoit le prolongement de la rue de Bernières vers l'ouest et d'établir des liens avec les rues du Grand-Tronc et de Saint-Denis dans les secteurs de Saint-Rédempteur et Saint-Nicolas. Ce prolongement suppose la construction d'un pont d'étagement au-dessus de la ligne transcontinentale du CN.

Ce projet permettra surtout d'offrir une alternative aux résidents du secteur Saint-Rédempteur pour accéder à l'autoroute Jean-Lesage. Ce faisant, on allégera la circulation sur la route des Rivières dans le secteur Saint-Rédempteur.

Le lien avec la rue du Grand-Tronc permettra le réaménagement des terrains aux abords de cette dernière; une conversion partielle à des fins résidentielles semble possible.

Enfin, le prolongement de la rue de Bernières vers l'ouest permettra de créer un nouvel axe structurant pour le transport en commun; cette rue pourrait en effet être prolongée vers l'ouest, au-delà de la rue de Saint-Denis, pour contourner le secteur Saint-Rédempteur et, éventuellement, rejoindre le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et ainsi lui permettre de jouer un rôle vraiment structurant, en particulier en matière de transport en commun. Les abords de ce lien, à l'intérieur du périmètre d'urbanisation, pourraient être développés en forte ou moyenne densité résidentielle.

RV-2015-15-04, a. 77;

78. Réaménagement de la route des Rivières entre les rues Traversière et Bellerive (secteur Saint-Rédempteur)

La route des Rivières demeure le lien privilégié pour les déplacements à Saint-Rédempteur.

Pour le tronçon compris entre les rues Traversière et Bellerive, la Ville de Lévis planifie l'implantation de voies réservées pour autobus, d'une piste cyclable et de trottoirs en site propre. Ces deux derniers aménagements seront prolongés pour se connecter à la piste cyclable du Grand-Tronc. Ces nouveaux aménagements seront réalisés en sus des voies de circulation automobile existantes.

Ces aménagements seront bénéfiques, d'une part, pour bonifier la régularité et l'adhérence à l'horaire du parcours de bus de rabattement vers le futur SRB et, d'autre part, pour rendre plus sécuritaires les déplacements actifs entre le cœur de Saint-Rédempteur et la zone commerciale localisée à l'approche sud de l'autoroute.

RV-2015-15-04, a. 78;

79. Réaménagement de l'échangeur 305 de l'autoroute Jean-Lesage (route Lagueux)

À court terme, un élargissement majeur du pont d'étagement ferroviaire et routier est projeté par le MTMDET afin de permettre de meilleurs échanges et améliorer la fluidité dans le secteur. L'élargissement du pont d'étagement facilitera les manœuvres des camions qui sont nombreux à y circuler. Les travaux s'étendront approximativement sur une distance d'un kilomètre. Une courbe de la route Lagueux sera corrigée du côté nord de l'autoroute afin d'améliorer la sécurité. Le carrefour Lagueux / Industriel sera également réaménagé.

RV-2015-15-04, a. 79;

80. Réaménagement de l'échangeur 325 de l'autoroute Jean-Lesage (route du Président-Kennedy)

Cet échangeur est la principale porte d'entrée du secteur Desjardins à partir de l'autoroute Jean-Lesage. Le développement important de ce secteur cause à cet échangeur et aux axes municipaux y accédant (route du Président-Kennedy et boulevard Alphonse-Desjardins) un accroissement important de la circulation et des épisodes récurrents de congestion en pointe du matin, de l'après-midi et en pointe commerciale. Cette congestion provoque un refoulement sur l'autoroute Jean-Lesage et un ralentissement qui se fait sentir jusqu'à l'échangeur 314 (avenue Taniata).

Ainsi, il est nécessaire de réaménager l'échangeur 325, d'une part, afin de faciliter l'entrée du secteur Desjardins et, d'autre part, pour réduire la congestion sur l'autoroute Jean-Lesage. Ce projet est mené conjointement par la Ville de Lévis et le MTMDET, car il doit incorporer des artères municipales et le réseau provincial.

RV-2015-15-04, a. 80;

81. Élargissement à quatre voies de la route Monseigneur-Bourget

Cette route constitue une des principales voies d'accès du secteur Est de Lévis à l'autoroute Jean Lesage. Elle connaît un ralentissement de ses conditions de circulation régulièrement et des épisodes de congestion réguliers aux heures de pointe. Actuellement, son débit dépasse 12 000 véhicules/jour et pourrait atteindre plus de 28 000 véhicules/jours à moyen terme.

La Ville prévoit, à moyen terme le réaménagement du tronçon de cette route entre l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard Guillaume-Couture. Le projet consiste à l'élargir à quatre voies, avec terre-plein et éclairage au centre, et le doter d'aménagements paysagers afin de réduire les risques d'enneigement l'hiver. Cette route devrait être doublée d'une voie cyclable permettant des liaisons utilitaires et sécuritaires entre les secteurs de Pintendre, Lauzon et Lévis.

RV-2015-15-04, a. 81;

82. Prolongement de l'avenue Albert-Rousseau

Cette avenue deviendra une rue collectrice importante pour le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon. Elle permet de mieux relier entre eux les différents quartiers résidentiels et de donner un meilleur accès au noyau de proximité situé autour de l'intersection avec la route Lagueux. Son prolongement devrait se réaliser à long terme.

À titre d'axe structurant de type 3, en continuité avec la rue de Bernières, elle participera à la structuration de l'urbanisation dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon. Cette orientation aura donc des effets sur les aménagements publics (notamment prévoir des liens piétonniers vers l'axe structurant) et sur les densités résidentielles comme on le verra au chapitre 3.

RV-2015-15-04, a. 82;

83. Réaménagement de la route Marie-Victorin entre la route des Rivières et la rue de l'Étoile ainsi que la rue Claude-Jutra

Le développement du secteur Saint-Nicolas le long de la route Marie-Victorin nécessite son réaménagement et celui de la rue Claude-Jutra. Cela permettra d'offrir des conditions de circulation fluide et sécuritaire le long de ces deux axes.

Le réaménagement comprend la sécurisation des intersections de la route Marie-Victorin, l'ajout de voie de circulation et l'implantation d'aménagements piétonniers et cyclables sur les deux axes visés. Le réaménagement de la rue Claude-Jutra permettra le développement d'une partie du côté ouest de cette rue et offrira une fluidité sécuritaire pour l'afflux de ces nouveaux résidents.

RV-2015-15-04, a. 83;

84. Prolongement de la rue Ernest-Lacasse au nord du boulevard Guillaume-Couture

Ce prolongement vise, d'une part, à offrir un accès direct entre le chemin du Sault et l'échangeur 314, ce qui soulagera d'une manière importante l'intersection du chemin du Sault et du boulevard Guillaume-Couture. Cette intersection connaît des épisodes de congestion récurrents. D'autre part, cela permettra de donner un accès aux terrains situés au nord du boulevard Guillaume-Couture. Ce secteur est un vaste espace à développer et son potentiel, compte tenu des densités préconisées, est considérable. Il est important d'optimiser l'accès à ce futur développement, notamment pour procurer les distances de déplacement les plus courtes possibles entre celui-ci d'une part et, d'autre part, la future station du SRB et le cœur du pôle Chaudière.

Cette rue devra être reliée avec la rue Paul-Émile-Dubé et la rue Jacques-Kanon pour faciliter les échanges entre le boulevard Guillaume-Couture et les quartiers existants situés entre celui-ci et le fleuve.

Cette rue donnera accès à certains immeubles situés le long du boulevard Guillaume-Couture, permettant ainsi de concentrer les mouvements de virage aux intersections.

La réglementation d'urbanisme devra protéger le tracé de ce lien, tel qu'illustré à la carte 20.

RV-2015-15-04, a. 84;

85. Prolongement de la rue de Mercure au nord du boulevard Guillaume-Couture

Ce prolongement poursuit les mêmes objectifs que le prolongement de la rue Ernest-Lacasse et il constitue un complément nécessaire compte tenu de la distance entre la rue Ernest-Lacasse et la rue de Mercure.

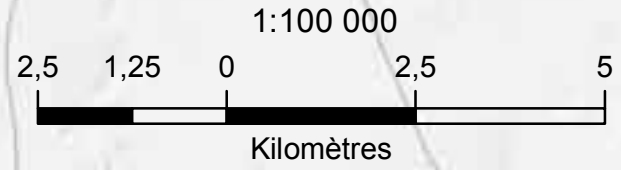
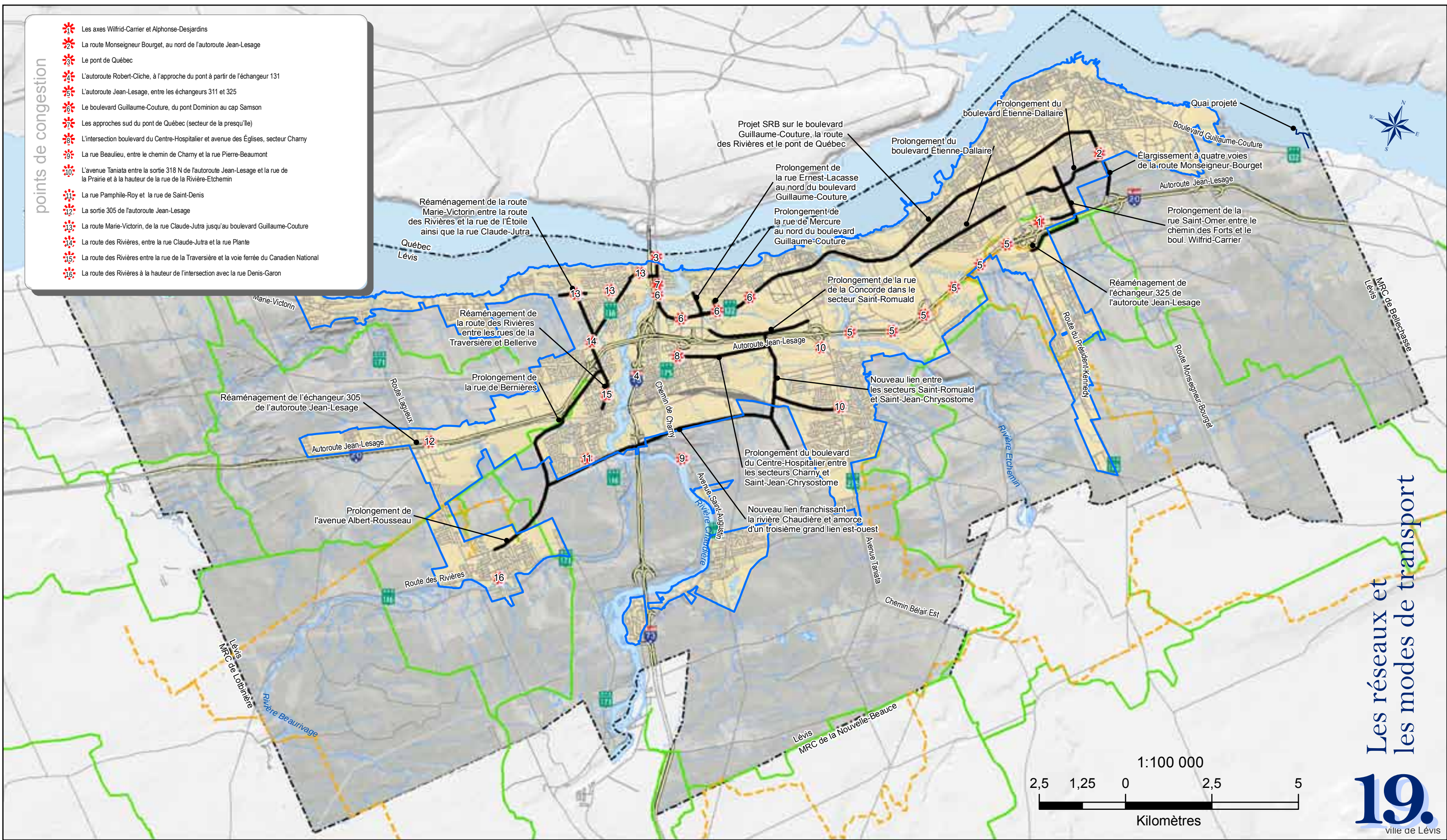
Tel qu'indiqué à l'article 84, il est important de réduire les distances de déplacement entre le développement projeté, les futures stations du SRB et le cœur du pôle Chaudière.

Cette rue permettra aussi de donner accès à des immeubles situés sur le boulevard Guillaume-Couture.

La réglementation d'urbanisme prévoit déjà ce prolongement de la rue de Mercure.

RV-2015-15-04, a. 85;

-  Les axes Wilfrid-Carrier et Alphonse-Desjardins
-  La route Monseigneur Bourget, au nord de l'autoroute Jean-Lesage
-  Le pont de Québec
-  L'autoroute Robert-Cliche, à l'approche du pont à partir de l'échangeur 131
-  L'autoroute Jean-Lesage, entre les échangeurs 311 et 325
-  Le boulevard Guillaume-Couture, du pont Dominion au cap Samson
-  Les approches sud du pont de Québec (secteur de la presqu'île)
-  L'intersection boulevard du Centre-Hospitalier et avenue des Églises, secteur Charny
-  La rue Beaulieu, entre le chemin de Charny et la rue Pierre-Beaumont
-  L'avenue Taniata entre la sortie 318 N de l'autoroute Jean-Lesage et la rue de la Prairie et à la hauteur de la rue de la Rivière-Etchemin
-  La rue Pamphile-Roy et la rue de Saint-Denis
-  La sortie 305 de l'autoroute Jean-Lesage
-  La route Marie-Victorin, de la rue Claude-Jutra jusqu'au boulevard Guillaume-Couture
-  La route des Rivières, entre la rue Claude-Jutra et la rue Plante
-  La route des Rivières entre la rue de la Traversière et la voie ferrée du Canadien National
-  La route des Rivières à la hauteur de l'intersection avec la rue Denis-Garon

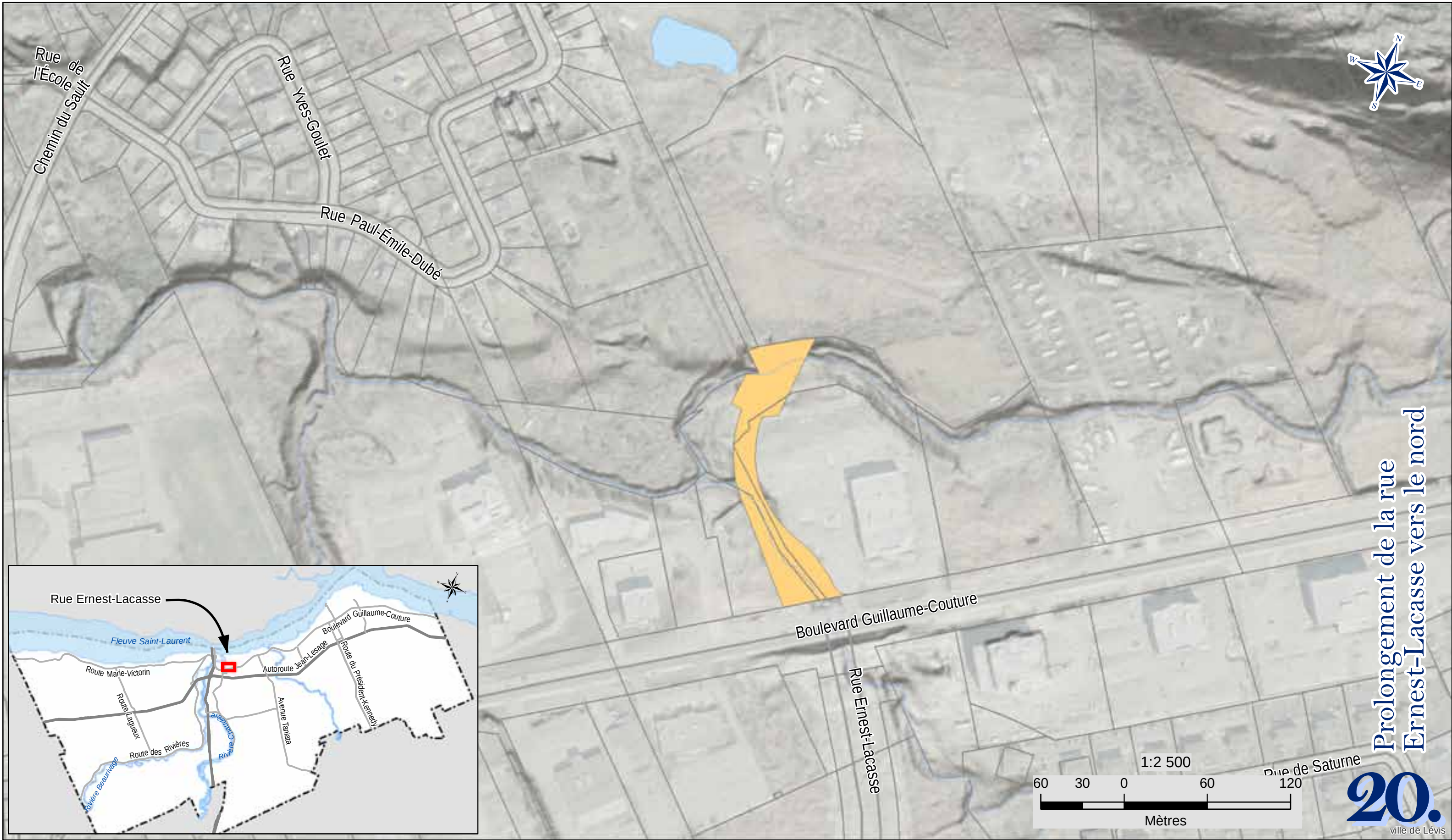


-  Point de congestion
-  Sentier de vtt
-  Périmètre d'urbanisation
-  Projet routier
-  Piste Motoneige
-  Périmètre d'urbanisation métropolitain
-  Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





Prolongement de la rue
Ernest-Lacasse vers le nord

86. Développement du réseau cyclable

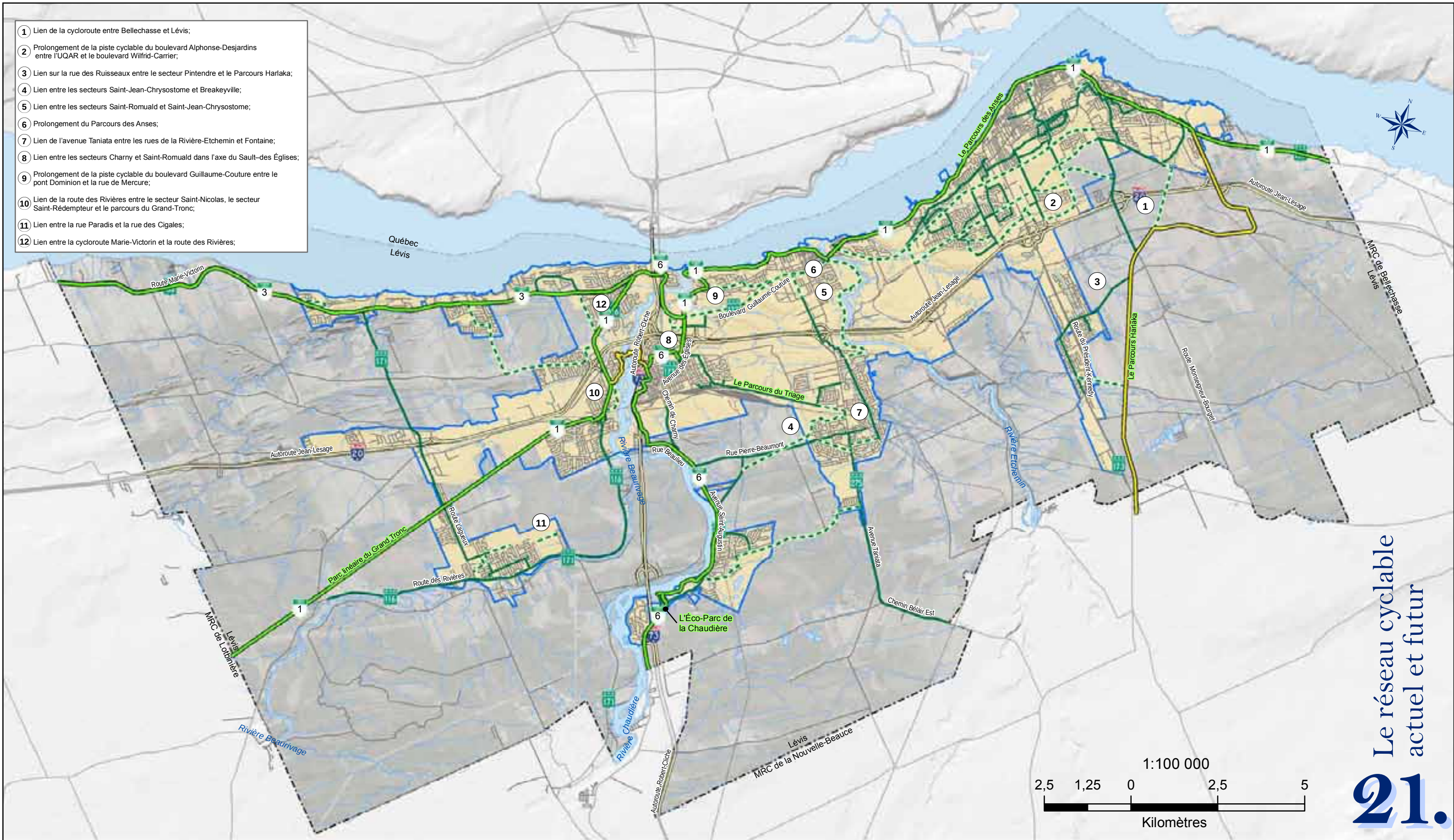
La planification du réseau cyclable lévisien s'appuie sur les grandes orientations suivantes :

- 1° Relier les différents quartiers entre eux.
- 2° Rendre plus sécuritaires les infrastructures et les aménagements composant le réseau actuel.
- 3° Créer des liens avec les municipalités limitrophes.
- 4° Bonifier l'accès au réseau des infrastructures récréatives.
- 5° Développer et rendre plus sécuritaire l'usage du vélo utilitaire.
- 6° Faire en sorte que le réseau cyclable soit continu, intégré, adapté, fonctionnel et sécuritaire.

En 2010, la Ville de Lévis s'est donné un plan directeur du réseau cyclable. En 2015, la Ville de Lévis accélère l'interconnexion de son réseau cyclable en poursuivant son objectif de finaliser l'interconnexion du réseau cyclable lévisien.

Douze projets prioritaires ont été identifiés pour réalisation à court terme (voir carte 21) :

- 1° lien de la cycloroute entre Bellechasse et Lévis : continuité du Parcours Harlaka;
- 2° prolongement de la piste cyclable du boulevard Alphonse-Desjardins entre l'UQAR et le boulevard Wilfrid-Carrier (fait en 2015);
- 3° lien sur la rue des Ruisseaux entre le secteur Pintendre et le Parcours Harlaka (fait en 2015);
- 4° lien entre les secteurs Saint-Jean-Chrysostome et Breakeyville;
- 5° lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome via le parc de la rivière Etchemin;
- 6° prolongement du Parcours des Anses dans le secteur Saint-Romuald, entre la rue des Trappistines et la rue Desneiges;
- 7° lien de l'avenue Taniata entre les rues de la Rivière-Etchemin et Fontaine dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome;
- 8° lien entre les secteurs Charny et Saint-Romuald dans l'axe du Sault – des Églises (fait en 2015);
- 9° prolongement de la piste cyclable du boulevard Guillaume-Couture entre le pont Dominion et la rue de Mercure;
- 10° lien de la route des Rivières entre le secteur Saint-Nicolas, le secteur Saint-Rédempteur et le parcours du Grand-Tronc; une bande cyclable existe déjà; elle sera remplacée par une piste en site propre;
- 11° lien entre la rue Paradis et la rue des Cigales dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon;
- 12° lien entre la cycloroute Marie-Victorin et la route des Rivières, dans l'axe Claude-Jutra, dans le secteur Saint-Nicolas; la bande cyclable existante sur Marie-Victorin sera élargie; une piste en site propre sera aménagée sur Claude-Jutra.



- ① Lien de la cycloroute entre Bellechasse et Lévis;
- ② Prolongement de la piste cyclable du boulevard Alphonse-Desjardins entre l'UQAR et le boulevard Wilfrid-Carrier;
- ③ Lien sur la rue des Ruisseaux entre le secteur Pintendre et le Parcours Harlaka;
- ④ Lien entre les secteurs Saint-Jean-Chrysostome et Breakeyville;
- ⑤ Lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome;
- ⑥ Prolongement du Parcours des Anses;
- ⑦ Lien de l'avenue Taniata entre les rues de la Rivière-Étchemin et Fontaine;
- ⑧ Lien entre les secteurs Charny et Saint-Romuald dans l'axe du Sault-des Églises;
- ⑨ Prolongement de la piste cyclable du boulevard Guillaume-Couture entre le pont Dominion et la rue de Mercure;
- ⑩ Lien de la route des Rivières entre le secteur Saint-Nicolas, le secteur Saint-Rédempteur et le parcours du Grand-Tronc;
- ⑪ Lien entre la rue Paradis et la rue des Cigales;
- ⑫ Lien entre la cycloroute Marie-Victorin et la route des Rivières;

CHAPITRE 3 LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

SECTION 1 INTRODUCTION

87. Les grandes affectations du territoire

Les grandes affectations du territoire sont au nombre de 13. Chaque grande affectation du territoire permet d'attribuer une utilisation, une fonction ou une vocation à une partie du territoire de Lévis. Ces grandes affectations du territoire répondent aux besoins de la collectivité notamment en matière d'espaces résidentiels, de commerces et services de proximité ou régionaux, d'industries, de parcs, de conservation, agricole, etc. Elles permettent également d'agencer les usages et de mettre en œuvre les grandes orientations d'aménagement et de développement.

Le présent chapitre contient une description des grandes affectations du territoire, la définition des catégories d'usages compatibles avec chacune d'entre elles, la définition des catégories d'usages exclusifs à certaines grandes affectations du territoire ou à certaines parties de celui-ci, des normes de densité qui devront être respectées dans la réglementation d'urbanisme ainsi d'autres normes ou orientations spécifiques qu'il faudra aussi transposer dans la réglementation d'urbanisme.

La carte 22 illustre les grandes affectations du territoire.

La transcription, au Plan d'urbanisme et aux règlements d'urbanisme, des limites d'une partie du territoire vouée à une grande affectation pourra être modulée et faire l'objet d'ajustements mineurs.

Les équipements et infrastructures municipaux, de même que ceux servant à la distribution locale de services publics, ou pouvant être assimilés à ces derniers, sont compatibles avec toutes les grandes affectations et peuvent donc être implantés partout sur le territoire de la ville.

Les infrastructures pour le transport de gaz et de produits pétroliers, tel un gazoduc ou un oléoduc, ainsi que les constructions hors-sol afférentes à ces infrastructures sont compatibles avec toutes les grandes affectations, mais seulement en conformité avec les tracés illustrés à la carte 26.

Les équipements de distribution, de transport et de production d'électricité d'Hydro-Québec sont traités en conformité avec le chapitre VI de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Toutefois, si de nouvelles lignes de transport hydroélectrique devaient s'implanter sur le territoire de la ville, les corridors illustrés à la carte 26 devraient, dans la mesure du possible, être prioritaires pour ces nouvelles implantations. Aussi, les centrales de production d'électricité, quelle que soit leur nature, ne sont acceptables qu'en conformité avec les orientations du schéma d'aménagement concernant notamment la santé, la sécurité, le bien-être public et la protection de l'environnement.

Certains usages industriels et para-industriels peuvent s'exercer à l'extérieur d'une partie de territoire vouée à l'affectation INDUSTRIELLE lorsque ces usages sont de faible gabarit et ne créent pas de préjudices aux secteurs urbains où ils s'exercent. Il appartiendra au plan et aux règlements d'urbanisme de déterminer les endroits, le type d'usage, les normes d'implantation et d'aménagement et autres critères qui régiront ces usages à l'extérieur des aires d'affectation INDUSTRIELLE.

Les grandes affectations du territoire ont un caractère général et servent de cadre de référence au découpage du territoire devant être effectué aux plan et règlements d'urbanisme. Ces derniers viendront préciser les limites des zones et les usages qui y sont autorisés parmi ceux compatibles avec chaque grande affectation du territoire. Pour les

fins de la conformité au *Schéma d'aménagement et de développement*, les catégories d'usages apparaissant au présent chapitre doivent être interprétées en prenant en considération les orientations, les lignes directrices et le concept d'organisation spatiale du territoire décrits au chapitre 2.

Les grandes affectations du territoire sont les suivantes :

- 1° RESSOURCES
- 2° ÉLEVAGE CONTRAIGNANT
- 3° PÔLE STRUCTURANT
- 4° NOYAU DE PROXIMITÉ
- 5° NOYAU TRADITIONNEL
- 6° ARTÈRE COMMERCIALE
- 7° CONSOLIDATION URBAINE
- 8° CONSOLIDATION PÉRIURBAINE
- 9° INDUSTRIELLE
- 10° ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION
- 11° RÉCRÉATION
- 12° RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE
- 13° RURALE

RV-2015-15-04, a. 87;

88. Les usages compatibles et les usages exclusifs

Les sections suivantes de ce chapitre énoncent les orientations de la Ville de Lévis relativement aux grandes affectations du territoire. Elles contiennent également une liste des usages compatibles pour chaque type de grande affectation. Chaque section comporte au moins un tableau à cet effet. Ces tableaux contiennent, pour chaque grande affectation :

- 1° des catégories d'usages qui sont compatibles, en tout ou en partie;
- 2° une indication des usages compatibles pour chaque catégorie;
- 3° les conditions en vertu desquelles ces usages sont compatibles.

Les catégories d'usages sont les suivantes :

- 1° activités para-industrielles;
- 2° agriculture;
- 3° commerce de détail et service;
- 4° conservation;
- 5° éducation, culture et santé;
- 6° extraction;
- 7° foresterie;
- 8° habitation;
- 9° industrie;
- 10° parc et récréation.

Les activités para-industrielles comprennent une panoplie d'usages qui comportent généralement de l'entreposage extérieur et des contraintes pour le voisinage. Ainsi, les commerces de gros et services de distribution ainsi que certains commerces de détail et services comme les services d'entreposage, la vente au détail de véhicules lourds, la vente au détail d'équipements de ferme, la vente de maisons et autres bâtiments préfabriqués, le commerce de monuments funéraires, la vente d'outillages, de matériaux de construction ou d'aménagement paysager, d'équipements saisonniers, les services de soudure, la récupération de pièces de véhicules, la vente de produits de béton, les entreprises de camionnage, les services d'entretien de véhicules lourds, les services de voirie, déneigement, construction, démolition, excavation, nettoyage de bâtiments ou de l'environnement, les pensions et gardes d'animaux domestiques, et autres usages similaires entrent dans cette catégorie.

Lorsqu'une catégorie d'usages n'apparaît pas dans un tableau, aucun usage de cette catégorie n'est compatible, sous réserve d'orientations particulières énoncées dans le texte. Les usages de la catégorie conservation sont compatibles avec toutes les grandes affectations du territoire, même en l'absence d'indication dans un tableau.

Ces tableaux indiquent également certaines exclusivités. Des usages sont parfois exclusifs à certaines grandes affectations. Le tableau en fait état et indique les conditions en vertu desquelles ces usages sont exclusifs.

RV-2015-15-04, a. 88;

89. Les indicateurs de densité

Un des grands objectifs de la stratégie de structuration de l'urbanisation consiste à regrouper dans les pôles et le long des axes structurants les activités qui génèrent beaucoup d'activité humaine de façon à favoriser les déplacements actifs et par transport en commun.

La densité de l'activité humaine permet de créer une ville compacte, de réduire les distances de déplacement. Elle favorise donc les déplacements piétonniers entre les sites d'activité et elle permet de structurer et d'accroître l'offre de transport en commun. En favorisant l'amélioration de l'offre en transport en commun, on en favorise l'utilisation.

On structure ainsi la ville avec des usages à haute densité d'activité humaine.

C'est pourquoi nous considérons les usages à forte densité d'activité humaine comme des activités structurantes.

Des normes de densité résidentielle et des normes de densité commerciale sont indiquées dans ce chapitre afin d'atteindre ces objectifs de structuration de l'urbanisation.

RV-2015-15-04, a. 89;

90. Les densités d'activité humaine

La densité d'activité humaine mesure l'activité humaine par hectare de terrain. L'activité humaine réfère, selon le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, au nombre d'emplois, d'étudiants et de résidents. D'autres auteurs incluent aussi dans la définition de l'activité humaine les activités générées par les commerces, services et institutions : par exemple, les grandes surfaces commerciales génèrent à certains moments une grande activité humaine même si elles créent généralement peu d'emplois par unité de surface de terrain. Mais, l'activité commerciale, comparativement aux mouvements pendulaires de la fonction bureau, produit beaucoup moins de mouvements aux heures de pointe et dépend essentiellement, pour le déplacement de sa clientèle, de

l'accès en voiture. C'est pourquoi la mesure de la densité de l'activité humaine ne tient pas compte de la clientèle commerciale.

S'il peut être relativement facile de mesurer la densité d'activité humaine pour des activités existantes, il faut admettre que le concept ne peut pas être traduit dans la réglementation d'urbanisme. D'une part, les municipalités n'ont pas le pouvoir de régir le nombre d'emplois ou d'étudiants dans un immeuble. D'autre part, l'activité humaine, contrairement à l'immobilier, peut varier dans le temps selon les tendances, les organisations, les besoins, etc.

Malgré les objectifs de structuration de l'urbanisation visant à concentrer l'activité humaine dans les pôles et le long des axes structurants, le *Schéma d'aménagement et de développement* et, par conséquent, la réglementation d'urbanisme auront donc recours à des indicateurs de densité plus généralement reconnus en matière d'urbanisme comme le nombre de logements à l'hectare et le coefficient d'occupation du sol.

RV-2015-15-04, a. 90;

91. Les densités résidentielles

On mesure la densité résidentielle en calculant le nombre de logements par hectare de terrain. Les normes de densité résidentielle prévues au présent *Schéma d'aménagement et de développement* sont exprimées selon une densité nette : ainsi, la superficie de terrain prise en considération pour mesurer la densité résidentielle ne comprend pas les espaces suivants :

- 1° les voies de circulation publiques;
- 2° les parcs, terrains de jeu et espaces naturels publics;
- 3° les infrastructures et constructions municipales notamment celles vouées à la gestion de l'eau (usine, puits, réservoir, poste de pompage, bassins de rétention, etc.);
- 4° les parties de terrain non constructibles en raison d'une contrainte naturelle;
- 5° l'espace correspondant à un milieu naturel faisant partie de l'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13;
- 6° les rives d'un cours d'eau, telles que définies dans le *Document complémentaire*;
- 7° l'espace non constructible et qui ne peut pas être utilisé à des fins privées, sous une ligne de transport d'électricité de 735 kV;
- 8° les zones tampon prescrites à la réglementation d'urbanisme;
- 9° les infrastructures anthropiques aériennes ou souterraines de nature à limiter les possibilités de construction;
- 10° les espaces rendus non constructibles parce qu'ils sont isolés de la partie constructible d'un lot par un élément décrit aux paragraphes 1° à 9°.

Dans un ensemble immobilier, la densité exigée est établie pour l'ensemble du site visé par le projet, ce qui comprend les parties privatives et les parties communes, mais qui exclut les espaces identifiés au premier alinéa.

Les logements supplémentaires aménagés à même une habitation unifamiliale ne sont pas compris dans le calcul de la densité.

Lorsqu'un bâtiment comprend des usages non résidentiels, la densité est calculée en considérant que chaque 120 mètres carrés de superficie de plancher occupé à des fins autres que résidentielles correspond à un logement, le résultat étant arrondi à l'unité inférieure.

Dans le cas de projets assujettis au *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux*, les normes de densité résidentielle représentent des moyennes applicables à l'échelle des sites de développement ou de redéveloppement. Pour de tels projets, il est possible, dans certaines parties du site, de déroger aux normes de densité résidentielle minimales ou maximales si toutes les conditions suivantes sont satisfaites :

- 1° si la densité moyenne respecte les normes minimales et maximales;
- 2° si les règlements de zonage et de lotissement permettent d'assurer l'atteinte du nombre minimal et du nombre maximal de logements autorisés dans l'ensemble du site;
- 3° si les densités les plus élevées respectent l'orientation voulant que la densité soit plus élevée selon la proximité des axes structurants et selon la proximité des principales stations de transport en commun.

Les normes de densité résidentielle devront être traduites dans les règlements de zonage et de lotissement afin de les rendre opposables aux divers projets. Les normes qui seront prévues à ces règlements devront être applicables à l'échelle de chaque terrain ou ensemble immobilier. Les normes minimales et maximales pourront être ajustées pour des cas particuliers :

- 1° lorsque des contraintes de site limitent la faisabilité de projets aussi denses que souhaités, notamment des contraintes de capacité portante, de drainage ou de recharge de la nappe phréatique;
- 2° par souci d'intégration au milieu bâti.

Aussi, la réglementation considérera les droits acquis et déterminera les dispositions applicables aux situations dérogatoires.

RV-2015-15-04, a. 91;

92. Les densités applicables à des usages non résidentiels

Pour les usages non résidentiels, le coefficient d'occupation du sol constitue le meilleur outil pour mettre en œuvre les objectifs relatifs à la densité d'activité humaine. Ce coefficient correspond au rapport entre la superficie de plancher d'un bâtiment et la superficie du terrain où est érigé ce bâtiment.

La superficie de plancher est la superficie totale de tous les planchers d'un bâtiment principal (excluant cave, sous-sol et espace de stationnement intérieur ainsi que les espaces occupés par les équipements de mécanique du bâtiment), délimitée par leur périmètre extérieur.

La superficie du terrain utilisée pour le calcul de ce coefficient est la superficie nette et ne comprend pas les espaces suivants :

- 1° les voies de circulation publiques;
- 2° les parcs, terrains de jeu et espaces naturels publics;
- 3° les infrastructures et constructions municipales notamment celles vouées à la gestion de l'eau (usine, puits, réservoir, poste de pompage, bassins de rétention, etc.);
- 4° les parties de terrain non constructibles en raison d'une contrainte naturelle;
- 5° l'espace correspondant à un milieu naturel faisant partie de l'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13;
- 6° les rives d'un cours d'eau, telles que définies dans le *Document complémentaire*;
- 7° l'espace non constructible et qui ne peut pas être utilisé à des fins privées, sous une ligne de transport d'électricité de 735 kV;

8° les infrastructures anthropiques aériennes ou souterraines de nature à limiter les possibilités de construction.

Les coefficients d'occupation du sol devront être traduits dans le règlement de zonage afin de les rendre opposables aux divers projets. Les normes qui seront prévues à ce règlement devront être applicables à l'échelle de chaque terrain ou ensemble immobilier.

SECTION 2

L'AFFECTION RESSOURCES ET L'AFFECTION ÉLEVAGE CONTRAIGNANT

93. Intentions d'aménagement

Quelques affectations du sol s'appliquent en zone agricole. L'affectation RESSOURCES et l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT y prédominent nettement. À titre d'information, on verra plus loin que d'autres grandes affectations y sont applicables comme les affectations relatives à la récréation et à la conservation des milieux naturels.

L'affectation RESSOURCES et l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT représentent 31 250 hectares, soit 70,4 % du territoire lévisien. La qualité des sols permet d'y maintenir et de développer une agriculture riche, diversifiée et prospère, tant pour les productions animales que pour les grandes cultures et l'horticulture. La présence de cette activité agricole dynamique et diversifiée contribue à plusieurs endroits à la beauté du paysage. L'étalement urbain et la spéculation qu'il entraîne peuvent créer certaines contraintes aux exploitations agricoles et nuisent à la relève agricole. Les difficultés de cohabitation en milieu agricole résultent trop souvent de la présence d'usages urbains.

Les affectations RESSOURCES et ÉLEVAGE CONTRAIGNANT visent à reconnaître, protéger et mettre en valeur le territoire et les activités agricoles.

Les intentions d'aménagement et de développement sont les suivantes :

- 1° Consacrer ces grandes affectations aux activités et usages agricoles et forestiers.
- 2° Limiter l'implantation des usages autres qu'agricoles à ceux qui ne créent pas de préjudices à l'agriculture et qui ne génèrent pas une demande additionnelle en services publics, parmi les catégories suivantes :
 - a) un usage qui constitue le prolongement de l'activité agricole pratiquée sur le site;
 - b) un usage de faible envergure lié à un usage existant;
 - c) un usage autre que l'agriculture s'il est démontré qu'il ne peut être exercé à l'extérieur des affectations RESSOURCES et ÉLEVAGE CONTRAIGNANT et s'il se situe dans un type de milieu où les impacts sur l'agriculture sont les plus faibles possible en considérant notamment que les impacts dans un îlot déstructuré sont moindres que dans un milieu agricole viable et qu'ils sont moindres dans un milieu agricole viable que dans un milieu agricole dynamique.
- 3° Identifier les milieux agricoles viables et les milieux agricoles dynamiques.
- 4° Circonscrire à l'intérieur de deux secteurs précis et éloignés du périmètre d'urbanisation l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, où les activités d'élevage susceptibles de générer de fortes charges d'odeurs seront dirigées.
- 5° Favoriser le développement des activités et des entreprises impliquées dans l'agrotourisme et la mise en valeur de l'agriculture sans nuire aux activités de production agricole.
- 6° Favoriser l'agriculture en émergence. La Ville de Lévis étudie présentement la possibilité d'effectuer une demande à portée collective à la CPTAQ afin d'autoriser l'agriculture en émergence dans des secteurs agroforestiers ou forestiers.

Ces intentions visent à faire des parties du territoire consacrées aux affectations RESSOURCES et ÉLEVAGE CONTRAIGNANT des aires caractérisées par une faible densité d’occupation et où le développement des activités agricoles et forestières n’est pas limité de façon injustifiée. C’est dans cet esprit qu’il faut considérer les usages compatibles avec ces affectations.

RV-2015-15-04, a. 93;

94. **Usages compatibles avec l’affectation RESSOURCES**

Les usages compatibles avec l’affectation RESSOURCES sont indiqués au tableau 10.

Tableau 10: Les usages compatibles avec l'affectation RESSOURCES

AFFECTATION RESSOURCES	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Activités para-industrielles	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35.
Agriculture	Tous les usages, à l’exclusion des usages « élevages contraignants ». Les résidences liées aux exploitations agricoles, incluant les résidences des producteurs à temps partiel.
Commerce de détail et service	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Conservation	Tous les usages.
Éducation, culture et santé	Les centres de formation en agriculture.
Extraction	Les usages d’extraction sur les sites qui existaient le 26 juin 2012 et qui auront fait l’objet d’une autorisation requise en vertu de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> ou qui bénéficient de droits acquis à cet égard.
Foresterie	Tous les usages.
Industrie	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35.
Parc et récréation	La récréation extérieure qui contribue à la mise en valeur des sites naturels exceptionnels et la récréation extensive.

Les usages « élevages contraignants » correspondent aux élevages à forte charge d’odeur. Lorsque la multiplication du paramètre obtenu en application du tableau 10 (coefficient d’odeur) et du tableau 11 (type de fumier) du *Document complémentaire* donne un résultat égal ou supérieur à 0.8, il s’agit d’un élevage à forte charge d’odeur.

La réglementation d'urbanisme pourra tenir compte des usages non agricoles existants en zone agricole en cherchant par ailleurs à en restreindre la multiplication.

Les dispositions particulières suivantes s'appliquent aux entreprises impliquées dans l'agrotourisme et la mise en valeur de l'agriculture :

- 1° La Ville désire promouvoir le développement des entreprises d'agrotourisme et de mise en valeur de l'agriculture sur son territoire. De manière non limitative, les activités et usages tels que la restauration (avec ou sans vente d'alcool), les salles de réunion ou de réception (avec ou sans vente d'alcool), l'autocueillette, les cabanes à sucre, les vignobles, les cidreries, la vente des produits de la ferme, les pensions et gardes d'animaux domestiques, les gîtes touristiques, les centres équestres et cours d'équitation, les centres de santé ayant recours à la zoothérapie, les activités éducatives liées aux activités agricoles et les camps de vacances sont donc compatibles avec l'affectation RESSOURCES et l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.
- 2° Les activités commerciales associées à l'agrotourisme et à la mise en valeur de l'agriculture ne peuvent être assimilées à des « immeubles protégés » aux fins de l'application des distances séparatrices prévues au *Document complémentaire*.
- 3° Une entreprise agrotouristique ou de mise en valeur de l'agriculture doit toutefois être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.

La construction de résidence ayant fait l'objet d'une autorisation de la CPTAQ pour un usage non agricole est compatible avec l'affectation RESSOURCES. Toutefois, chaque demande de modification de zonage pour de tels usages sera analysée par la Ville, aux fins d'application de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, comme un cas d'espèce et pourra, le cas échéant, faire l'objet d'un avis défavorable.

Par le *décret 917-2007*, le gouvernement du Québec a autorisé l'exclusion de la zone agricole du site du futur terminal méthanier incluant des terrains situés au nord de la ligne de transport d'énergie électrique. La partie sud fait partie de l'affectation INDUSTRIELLE. Il est convenu de maintenir une affectation RESSOURCES pour la partie nord du site, de part et d'autre de la route 132 (à l'exception d'une aire RURALE qui est conservée sur une partie de l'espace se trouvant au nord de la route 132), tout en y autorisant l'aménagement d'une route de service, d'un corridor technique et des talus d'atténuation visuelle. La route de service ainsi que le corridor technique qui recevront des conduites et autres équipements, ainsi que leurs accessoires, nécessaires à l'exploitation du terminal méthanier, relieront la partie sud et la zone portuaire. Le plan d'urbanisme et les règlements d'urbanisme doivent permettre ces usages et aménagements dans cette partie de l'affectation RESSOURCES, malgré le premier alinéa du présent article. Aussi, conformément à ce même décret, modifié par le *décret 723-2008*, le gouvernement du Québec a autorisé l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture d'une partie de la zone agricole pour l'aménagement d'une voie de circulation reliant l'emplacement du terminal méthanier au réseau routier existant. Le plan d'urbanisme doit prévoir cet accès, malgré le premier alinéa du présent article.

95. **Usages compatibles avec l’affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT**

Les usages compatibles avec l’affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT sont indiqués au tableau 11.

Tableau 11: Usages compatibles avec l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT

AFFECTATION ÉLEVAGE CONTRAIGNANT	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Activités para-industrielles	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35.
Agriculture	Tous les usages. Les résidences liées aux exploitations agricoles, incluant les résidences des producteurs à temps partiel.
Commerce de détail et service	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Conservation	Tous les usages.
Extraction	Les usages d’extraction sur les sites qui existaient le 26 juin 2012 et qui auront fait l’objet d’une autorisation requise en vertu de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> ou qui bénéficient de droits acquis à cet égard.
Foresterie	Tous les usages.
Industrie	Tous les usages qui respectent les intentions d’aménagement et de développement mentionnées au quatrième alinéa de l’article 93 ainsi que les lignes directrices énoncées à l'article 35.
Parc et récréation	La récréation extérieure qui contribue à la mise en valeur des sites naturels exceptionnels et la récréation extensive.

Les usages « élevages contraignants » correspondent aux élevages à forte charge d’odeur. Lorsque la multiplication du paramètre obtenu en application du tableau 10 (coefficient d’odeur) et du tableau 11 (type de fumier) du *Document complémentaire* donne un résultat égal ou supérieur à 0,8, il s’agit d’un élevage à forte charge d’odeur.

Les dispositions particulières suivantes s’appliquent aux entreprises impliquées dans l’agrotourisme et la mise en valeur de l’agriculture :

- 1° La Ville désire promouvoir le développement des entreprises d’agrotourisme et de mise en valeur de l’agriculture sur son territoire. De manière non limitative, les activités et usages tels que la restauration (avec ou sans vente d’alcool), les salles de réunion ou de réception (avec ou sans vente d’alcool), l’autocueillette, les cabanes à sucre, les vignobles, les cidreries, la vente des produits de la ferme, les pensions et gardes d’animaux domestiques, les gîtes touristiques, les centres équestres et cours d’équitation, les centres de santé ayant recours à la zoothérapie, les activités éducatives liées aux activités agricoles et les camps de vacances sont donc compatibles avec l’affectation RESSOURCES et l’affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.
- 2° Les activités commerciales associées à l'agrotourisme et à la mise en valeur de l’agriculture ne peuvent être assimilées à des « immeubles protégés » aux fins de l'application des distances séparatrices prévues au *Document complémentaire*.

- 3° Une entreprise agrotouristique ou de mise en valeur de l'agriculture doit toutefois être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.

La construction de résidence ayant fait l'objet d'une autorisation de la CPTAQ pour un usage non agricole est compatible avec l'affectation RESSOURCES. Chaque autorisation est considérée comme un cas d'espèce et l'évaluation de son opportunité sera évaluée en regard des conséquences actuelles sur les activités agricoles.

RV-2015-15-04, a. 95;

96. La densité résidentielle

La densité résidentielle nette applicable dans les îlots déstructurés ne doit pas excéder 2 logements par hectare.

RV-2015-15-04, a. 96;

97. Les îlots déstructurés

Les îlots déstructurés font partie des affectations RESSOURCES et ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.

Ils font également partie de la zone agricole.

Tel qu'indiqué à l'article 33, ils bénéficient d'une décision de la Commission de protection du territoire agricole du Québec qui y autorise, à certaines conditions, la construction résidentielle à des fins autres qu'agricoles.

Ces îlots seront délimités de façon précise dans la réglementation d'urbanisme conformément à la décision de la Commission.

Malgré les articles 94 et 95, les habitations unifamiliales isolées sont compatibles dans les îlots déstructurés.

Les nouvelles implantations résidentielles dans l'îlot n'accroissent pas les contraintes relatives aux distances séparatrices.

Un îlot déstructuré ne peut pas être assimilé à un périmètre d'urbanisation.

RV-2015-15-04, a. 97;

SECTION 3

L'AFFECTATION PÔLE STRUCTURANT

98. Intentions d'aménagement relatives aux pôles

L'affectation PÔLE STRUCTURANT couvre les parties du périmètre d'urbanisation de la ville de Lévis destinées aux activités commerciales et de services d'envergure métropolitaine, régionale ou suprarégionale.

En regroupant dans les pôles les usages à fort rayonnement, on crée des opportunités de synergie, favorisant ainsi l'essor des activités économiques tout en encourageant les déplacements de proximité. On a donc intérêt à concevoir des pôles formant des espaces continus.

Les pôles sont un lieu d'implantation préférentiel pour tous les usages à fort potentiel d'activité humaine et à forte densité d'activité humaine, ce qui comprend aussi bien l'habitation à forte densité que les commerces et services.

Le commerce de détail peut constituer un puissant générateur de déplacements en plus de créer une animation considérable. Même s'il produit relativement peu de déplacements pendulaires, il peut agir comme un moteur de développement urbain qui doit alors trouver place dans les pôles. Les activités commerciales de détail à rayonnement métropolitain ou régional doivent d'ailleurs s'implanter exclusivement dans les pôles, notamment les grandes surfaces.

Compte tenu des objectifs de consolidation, on a intérêt à concentrer la croissance résidentielle dans les pôles et le long des axes structurants, donc, en corollaire, à définir des pôles et axes structurants qui permettent d'accueillir une croissance importante.

Idéalement, les pôles doivent être assez grands pour supporter le marché et offrir une saine compétition dans l'offre d'espace disponible pour les usages structurants.

Ces prémisses ont permis de délimiter les pôles Desjardins et Chaudière.

Le pôle Desjardins couvre une partie de territoire stratégique située principalement entre l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard Guillaume-Couture, entre Président-Kennedy et Alphonse-Desjardins. S'y ajoutent d'importantes composantes comme la Cité Desjardins de la coopération où se concentrent environ 7 000 emplois. Il regroupe déjà des activités commerciales et administratives majeures. Le développement de ce pôle doit continuer de reposer sur l'implantation de commerces et de services diversifiés et d'envergure pouvant desservir une vaste clientèle. Au pourtour du Centre des congrès et d'expositions de Lévis et de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), campus de Lévis, des fonctions commerciales et de services diversifiés s'établissent; des fonctions résidentielles s'intègrent aussi à ce développement afin d'y favoriser un milieu de vie dynamique. Le pôle comprend une grande mixité d'usages : environ 1400 logements existants, plusieurs milliers de mètres carrés de superficie de bureaux, un très grand nombre de commerces et services, le centre de formation professionnelle de Lévis, l'école Pointe-Lévy et l'école Champagnat, des établissements hôteliers, plusieurs parcs et équipements de loisir. Les zones résidentielles faisant partie du pôle possèdent déjà une forte densité (moyenne de 70 logements / hectare net pour les terrains déjà occupés à des fins résidentielles). Le pôle comprend en outre de grands espaces du côté sud de l'autoroute Jean-Lesage, offrant d'autres opportunités de développement.

Les potentiels de consolidation dans le pôle Desjardins, en particulier pour des projets de redéveloppement ou de densification permettraient facilement de doubler l'occupation du sol. Les sites vacants dans le pôle Desjardins pourraient accueillir environ 2000 nouveaux logements.

Le pôle Chaudière regroupe des parties de territoire stratégiques situées à la convergence des secteurs Saint-Romuald, Charny et Saint-Jean-Chrysostome. Dans le secteur Saint-Romuald, il couvre la portion de territoire comprise entre le boulevard Guillaume-Couture et l'autoroute Jean-Lesage, à l'ouest du cap Samson. Dans les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome, il comprend une bande d'environ 500 mètres de profondeur longeant l'autoroute. Ces espaces offrent une très bonne visibilité et bénéficient d'une excellente accessibilité. La rencontre des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche et des routes 116, 175, 132 et 171 consacre ce carrefour stratégique et permet aux commerces d'y intercepter la clientèle de Chaudière-Appalaches et de réduire les fuites commerciales vers la rive nord. De plus, ce secteur bénéficiant de l'appartenance à la Capitale-Nationale est propice à l'implantation de services gouvernementaux. À l'instar de son semblable, le pôle Chaudière comprend une grande mixité de fonctions : commerces de détail, bureaux, habitation de forte densité, nombreuses institutions d'enseignement, centre hospitalier, équipements de loisir. Il comprend donc déjà plusieurs usages à caractère structurant. La densification dans le pôle Chaudière est bien amorcée. Il forme un espace continu très bien desservi par le réseau routier et par le transport en commun.

Les potentiels de consolidation dans ce pôle concernent davantage les grands terrains vacants de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage, même s'il comporte aussi son lot de redéveloppements possibles et souhaitables. La capacité de tels sites dans le pôle Chaudière se situe autour de 5 800 logements. L'habitation pourra, en outre, côtoyer des milieux naturels de grand intérêt, ce qui contribuera à la qualité de vie et procurera à cet espace une signature particulière.

Les deux pôles possèdent une importante ouverture sur le réseau routier régional, pour le plus grand bénéfice des activités commerciales de détail, ainsi qu'un ancrage primordial sur les axes structurants, en particulier sur le boulevard Guillaume-Couture. Si les abords de l'autoroute Jean-Lesage attirent surtout les activités commerciales qui requièrent beaucoup de visibilité, comme les grandes surfaces commerciales, les espaces en retrait offrent quant à eux des potentiels beaucoup plus diversifiés, davantage marchables et à échelle humaine.

C'est surtout dans cette partie liée au transport en commun, en retrait de l'autoroute, qu'on développera la densité et l'échelle humaine. On y consolidera la fonction de bureaux qui est déjà bien présente dans cette partie de chacun des deux pôles. L'habitation de forte densité devra s'y ajouter pour créer des milieux de vie plus complets. Tous les principes permettant de créer des milieux de vie à échelle humaine (voir article 24) s'appliquent dans cette partie des deux pôles.

Il est convenu que les abords d'autoroute sont accaparés par des activités qui dépendent principalement du transport automobile. Typiquement, la densité bâtie paraîtra beaucoup plus faible.

Les deux pôles sont déjà desservis par plusieurs lignes de transport en commun et le service continuera à se développer avec la densification et l'arrivée d'un transport en commun à haut niveau de service. Les axes structurants qui traversent les deux pôles sont ainsi conçus pour permettre la convergence de plusieurs lignes de transport en commun à haut niveau de service. Les nombreux arrêts de transport en commun y seront positionnés de façon stratégique. Les espaces publics seront conçus de manière à rendre les déplacements actifs faciles, confortables et conviviaux, entre autres, pour faciliter l'accès au transport en commun.

Un programme particulier d'urbanisme (PPU), adopté en 2014, s'applique dans une partie du pôle Chaudière, dans le secteur Saint-Romuald. Ce PPU confirme et précise plusieurs orientations inscrites au présent schéma :

- 1° En vertu de ce PPU, la Ville préconise des aménagements favorisant les déplacements actifs et le transport en commun.
- 2° Ce PPU préconise une forte densité du bâti et une grande mixité des fonctions.

- 3° Il prévoit aussi une relation étroite entre le cadre bâti et la rue. Cette relation sera davantage accentuée dans la partie du pôle se trouvant à l'écart de l'autoroute.
- 4° Une place publique sera aménagée dans la partie centrale. Le territoire assujetti au PPU comprend une partie des espaces naturels de l'aire de conservation aux abords du ruisseau Cantin; cette partie se compose surtout de milieux humides de très bonne qualité. Le parc des Hirondelles fait partie du pôle et du territoire assujetti au PPU. Un nouvel espace vert public sera aménagé près du ruisseau à la Loupe.
- 5° Déjà, en vertu de la réglementation en vigueur issue de ce PPU, une grande proportion des espaces de stationnement doit être souterraine.
- 6° Le PPU projette l'aménagement de plusieurs voies de circulation en prévoyant un partage équitable entre tous les modes de déplacement : la marche, le vélo, le transport en commun et la voiture privée.

Ce PPU pourra être révisé ou complété par d'autres PPU afin de préciser les orientations d'aménagement pour l'ensemble du pôle structurant.

Le pôle Desjardins pourrait également faire l'objet d'une planification particulière éventuellement.

99. Usages compatibles et exclusifs

Les usages compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT sont indiqués au tableau 12 ainsi que les usages qui y sont exclusifs.

Tableau 12: Usages compatibles avec l'affectation PÔLE STRUCTURANT

AFFECTATION PÔLE STRUCTURANT	
Catégorie	Usages compatibles et exclusifs, et conditions applicables
Commerce de détail et service	Tous les usages, peu importe la superficie qu’ils occupent. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT, sous réserve de dispositions particulières contenues dans ce <i>Schéma d’aménagement et de développement</i> : 1° établissement commercial de 7 500 mètres carrés et plus; 2° établissement de services de 3 500 mètres carrés et plus; le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements commerciaux, ou de plusieurs établissements commerciaux et établissements de service, totalisant 10 000 mètres carrés et plus; le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de services totalisant 3 500 mètres carrés et plus. Ces seuils d’exclusivité ne s’appliquent toutefois pas aux établissements qui, le 26 juin 2012, les atteignaient et sont situés à l’extérieur d’un pôle structurant.
Éducation, culture et santé	Tous les usages. Les établissements d’enseignement de niveau universitaire sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les établissements d’enseignement de niveau collégial sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL. Les salles de spectacle ou amphithéâtres, permettant d’accueillir plus de 750 spectateurs assis, sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Habitation	Tous les usages, sous réserve de la densité minimale prévue à l’article 100. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 et 2, les NOYAUX TRADITIONNELS, un corridor de 400 mètres de chaque côté d’un axe structurant de type 1 et 2, tels qu’illustrés à la carte 22, et la partie d’un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l’autoroute : toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus; toute habitation ou ensemble immobilier, d’une densité de 150 logements à l’hectare et plus.
Industrie	Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faible gabarit.
Parc et récréation	Tous les usages.

Les laboratoires et centres de recherches sont également des usages compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT.

100. Densité résidentielle

La densité résidentielle nette minimale dans les aires d'affectation PÔLE STRUCTURANT est de 70 logements / hectare.

RV-2015-15-04, a. 100;

101. Coefficient d'occupation du sol minimum

Afin d'atteindre une densité d'activité humaine élevée dans les parties des pôles situées en retrait de l'autoroute, la réglementation d'urbanisme devra prévoir un coefficient d'occupation du sol minimum. La densité minimale sera plus élevée autour des principaux arrêts de transport en commun.

Ce coefficient, dans les parties des pôles situées en retrait de l'autoroute, ne devrait pas être inférieur à 60 %. Des exceptions seront possibles pour certaines zones comme celles dédiées aux équipements publics.

RV-2015-15-04, a. 101;

102. Stationnement souterrain et étagé

Dans la partie des pôles située en retrait de l'autoroute, on cherche à créer des milieux de vie présentant une densité relativement élevée. Même en poursuivant des objectifs pour réduire la quantité de déplacements en voiture, la densification s'accompagne d'une présence accrue d'automobiles; et les espaces de stationnement deviennent un enjeu important dans la mesure où ils ont tendance à occuper tout l'espace au sol qui n'est pas occupé par les bâtiments. Cette situation entraîne la création d'îlots de chaleur, imperméabilise le sol et crée des espaces de vie fort inhospitaliers.

C'est pourquoi, dans cette partie des pôles structurants, une partie importante des espaces au sol doit être exempte de stationnement et plutôt faire place à des espaces verts qui contribueront à la qualité de vie, à la qualité de l'environnement, à la durabilité du développement et à son attrait.

Pour atteindre cet objectif, la réglementation doit prévoir une proportion importante de stationnement en souterrain ou sous forme de stationnement étagé. Dans ces zones à forte densité d'activité humaine, la réglementation contiendra des exigences minimales pour les usages autres que la restauration et le commerce de détail. La réglementation contiendra des dispositions visant l'implantation et l'intégration architecturale des stationnements étagés. Ceux-ci devront, entre autres, être situés de façon à limiter leur impact visuel ou être conçus de manière à animer la rue.

RV-2015-15-04, a. 102;

103. Proportion minimale d'habitations

Les pôles structurants doivent devenir des milieux de vie complets dans le but de développer la proximité entre usages et favoriser les déplacements de courte distance, pour répondre à une grande diversité de besoins socio-économiques, pour créer des milieux vivant à toute heure du jour et donner une âme à ces quartiers.

À cet effet, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des zones dans lesquelles elle favorisera une mixité des usages et un minimum de logements par bâtiment. Des normes de contingentement des fonctions non résidentielles pourraient permettre d'atteindre cet objectif.

Ces zones doivent se situer dans les parties des pôles situées en retrait de l'autoroute Jean-Lesage.

SECTION 4 - L'AFFECTATION NOYAU DE PROXIMITÉ

104. Intentions d'aménagement relatives aux noyaux de proximité

Le concept de noyaux de proximité, décrit à l'article 7, vise à concentrer dans des espaces stratégiques des activités urbaines qui favorisent les déplacements sur de courtes distances.

On cherche à consolider ces noyaux de proximité afin de rentabiliser les commerces et services de proximité, tant publics (écoles, centres communautaires, bibliothèques, centres sportifs, transport en commun, services de santé, etc.) que privés, existants ou futurs, dans le but de répondre aux besoins des personnes et de favoriser les déplacements les plus courts possibles. Pour ce faire, on cherche à densifier les noyaux de proximité, notamment en lien avec les axes de transport en commun lorsque c'est possible, et à réaliser des aménagements qui favorisent la marche et l'utilisation de la bicyclette.

Plusieurs noyaux de proximité sont prévus le long de l'axe structurant Guillaume-Couture – des Rivières, favorisant la mise en valeur du transport en commun à haut niveau de service. Ces noyaux de proximité devront alors se consolider autour des stations de transport en commun qui seront aménagées. Conceptuellement, les noyaux de proximité sont des espaces de forme circulaire rayonnant sur une distance de 400 mètres autour des stations du transport en commun à haut niveau de service, ce rayon théorique correspondant approximativement à 5 minutes de marche. Or, la localisation des stations du futur transport en commun à haut niveau de service sera précisée au cours des prochaines années.

Par ailleurs, la carte des grandes affectations du territoire représente des espaces dont la délimitation respecte les critères suivants :

- 1° l'accessibilité dans un rayon de marche d'environ 5 minutes autour des stations projetées (selon des hypothèses qui seront validées ou révisées dans le cadre de l'étude d'avant-projet du transport en commun à haut niveau de service); la délimitation tient compte des trajets piétonniers et non seulement de la distance en ligne droite; en théorie, une distance d'environ 800 mètres pourrait séparer les stations; dans la pratique, certains rayons de desserte des stations se chevaucheront afin d'offrir un service optimal aux usagers;
- 2° la densité d'activité humaine existante : les sites ou les zones à forte densité peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs;
- 3° le potentiel de développement ou de redéveloppement : les espaces situés à proximité des futures stations et offrant un fort potentiel revêtent un caractère stratégique et doivent faire partie d'un noyau;
- 4° les usages de proximité : les sites occupés par des usages de proximité sont favorables; on pense notamment aux services publics à rayonnement local (écoles, centres communautaires, bibliothèques, centres sportifs municipaux, etc.), mais aussi aux commerces et services privés qui permettent de répondre aux besoins des résidents, des travailleurs et des entreprises sur une base régulière;
- 5° la présence d'espaces publics destinés aux piétons : parcs, places publiques, espaces verts publics.

Considérant ces critères, les espaces situés autour des futures stations de transport en commun à haut niveau de service n'ont pas tous un potentiel suffisant pour devenir des noyaux de proximité. En conséquence, on constatera que les noyaux de proximité forment une bande parfois discontinue et de profondeur irrégulière le long de l'axe structurant principal.

Quelques noyaux de proximité existent aussi en dehors des axes structurants. Ils sont tous desservis par transport en commun; mais, le niveau de service varie selon l'ampleur de la demande existante et potentielle.

Dans les noyaux de proximité, on exigera que les projets de développement ou de redéveloppement respectent de fortes densités. Les exigences à cet égard pourront varier selon les critères suivants :

- 1° la desserte par transport en commun et le niveau de service : plus le niveau de service sera élevé, plus la densité exigée devrait l'être également;
- 2° la proximité des arrêts de transport en commun : la densité pourrait être un peu plus faible dans les espaces les plus éloignés des stations de transport en commun;
- 3° la compatibilité avec l'environnement et la taille du site;
- 4° le type de milieu : les densités seront plus élevées en milieu urbain qu'en milieu périurbain.

Les usages à forte densité d'activité humaine ne devraient être implantés que dans les affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL, tant les habitations à forte densité que les établissements à forte densité d'emploi.

On y favorisera une grande mixité d'usages et une prédominance de l'habitation. On pourrait notamment avoir recours à des normes de contingentement visant des usages non résidentiels pour assurer cette prédominance. Aussi, la réglementation d'urbanisme devra y exclure certains usages commerciaux qui présentent généralement une faible densité d'activité humaine ainsi que des usages qui offrent de faibles potentiels de synergie avec l'habitation ou avec les bureaux. En vertu de l'approche ABC (voir article 12), les noyaux de proximité sont le lieu idéal pour implanter des lieux d'emploi de type A; par contre, on évitera d'y implanter des lieux d'emploi de type B ou C.

Les noyaux de proximité sont aussi le lieu idéal pour l'implantation des services publics à rayonnement local. On devra, dans la mesure du possible, favoriser ces localisations ainsi que les pôles, et exclure ces usages dans les autres zones.

On y mettra en place des conditions favorables aux déplacements piétonniers et cyclables. La réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions à cet effet. Ces conditions concernent les infrastructures elles-mêmes, mais également la convivialité du cadre bâti et l'échelle humaine, comme on l'a vu à l'article 24.

Pour la plupart des NOYAUX DE PROXIMITÉ, en particulier pour ceux qui sont prévus le long de l'axe structurant de type 1, l'accès véhiculaire aux propriétés privées et aux espaces de stationnement représente un des principaux enjeux. Il est fondamental d'éliminer le plus possible les espaces de stationnement en cour avant, de les prévoir en cour arrière ou en souterrain, et de réduire le nombre d'accès privés donnant sur l'axe structurant, à défaut de tous les éliminer. Ces orientations sont nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation sur l'axe structurant, pour minimiser les conflits de circulation, pour donner aux piétons le maximum d'espace et pour rendre possibles et attrayants les déplacements piétonniers. Ces orientations devraient entraîner des interventions visant à réserver des espaces pour l'aménagement de rues transversales, pour l'aménagement d'espaces de stationnement communs et communiquant, pour l'aménagement de liens piétonniers, etc.

Le *Schéma d'aménagement et de développement* retient quatre catégories de NOYAUX DE PROXIMITÉ :

- 1° les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 sont situés le long de l'axe structurant de type 1;
- 2° les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 2 sont situés le long d'un axe structurant de type 2;

3° les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 3 sont situés le long d'un axe structurant de type 3;

4° les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 4 sont les autres noyaux de proximité.

Les usages et les densités peuvent varier selon les catégories de NOYAU DE PROXIMITÉ.

105. Usages compatibles et exclusifs

Les usages compatibles avec l’affectation NOYAU DE PROXIMITÉ sont indiqués au tableau 13 ainsi que les usages qui y sont exclusifs.

Tableau 13: Usages compatibles avec l'affectation NOYAU DE PROXIMITÉ

AFFECTATION NOYAU DE PROXIMITÉ	
Catégorie	Usages compatibles et exclusifs, et conditions applicables
Commerce de détail et service (voir le deuxième alinéa de cet article)	Tous les usages, sauf : 1° les usages exclusifs à l’affectation PÔLE STRUCTURANT; 2° les usages à faible densité d’activité humaine comme les usages avec entreposage extérieur; 3° les usages de type B et de type C, selon l’approche ABC. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, les NOYAUX TRADITIONNELS et la partie d’un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l’autoroute : 1° les établissements de services de 2 000 mètres carrés et plus; 2° le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de service, totalisant 2 000 mètres carrés et plus.
Éducation, culture et santé (voir le deuxième alinéa de cet article)	Tous les usages, sauf les établissements d’enseignement de niveau universitaire. Les établissements d’enseignement de niveau collégial sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL. Les salles de spectacle ou amphithéâtres, permettant d’accueillir plus de 750 spectateurs assis sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Habitation	Tous les usages, sous réserve des densités minimales prévues à l’article 106. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 et 2, les NOYAUX TRADITIONNELS, un corridor de 400 mètres de chaque côté d’un axe structurant de type 1 et 2, tels qu’illustrés à la carte 22, et la partie d’un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l’autoroute : 1° toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus; 2° toute habitation ou ensemble immobilier, d’une densité de 150 logements à l’hectare et plus.
Industrie (voir le deuxième alinéa de cet article)	Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faible gabarit.
Parc et récréation	Tous les usages.

La réglementation d’urbanisme précisera la classification des usages compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ en tenant compte des critères suivants :

- 1° la synergie possible avec les usages résidentiels en considérant la fréquence des achats (en biens ou services);

- 2° la synergie possible avec le transport en commun à haut niveau de service, donc les établissements de type A : considérer les besoins de déplacement des employés et de la clientèle (consommateurs, étudiants, etc.) ainsi que les besoins en transport de biens et de marchandises; considérer la superficie de terrain généralement requise;
- 3° la synergie possible avec les usages de type A : considérer les effets de complémentarité et les effets d'entraînement;
- 4° la compatibilité avec un environnement résidentiel : les NOYAUX DE PROXIMITÉ étant composés d'usages sensibles comme l'habitation, certains services et institutions, il faut éviter d'y aménager des usages contraignants ou susceptibles de produire des nuisances inacceptables ou qui pourraient être source de danger.

Une classification des usages qui paraissent compatibles dans les noyaux de proximité est annexée au présent *Schéma d'aménagement et de développement*. Cette classification se veut strictement indicative.

RV-2015-15-04, a. 105;

106. Densité résidentielle

Les normes de densité résidentielle nette minimale dans les aires d'affectation NOYAU DE PROXIMITÉ sont les suivantes :

- 1° pour les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 : 70 logements / hectare;
- 2° pour les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 2 : 35 logements / hectare;
- 3° pour les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 3 : 25 logements / hectare;
- 4° pour les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 4 : 22 logements / hectare.

RV-2015-15-04, a. 106;

107. Coefficient d'occupation du sol minimum

Afin d'atteindre une densité d'activité humaine élevée dans les NOYAUX DE PROXIMITÉ, la réglementation d'urbanisme devra prévoir un coefficient d'occupation du sol minimum. La densité minimale sera plus élevée à proximité des arrêts de transport en commun.

Ce coefficient ne devrait pas être inférieur à 60 %. Des exceptions seront possibles pour certaines zones comme celles dédiées aux équipements publics.

RV-2015-15-04, a. 107;

108. Stationnement souterrain et étagé

Dans les NOYAUX DE PROXIMITÉ, on cherche à créer des milieux de vie présentant une densité relativement élevée. Même en poursuivant des objectifs pour réduire la quantité de déplacements en voiture, la densification s'accompagne d'une présence accrue d'automobiles; et les espaces de stationnement deviennent un enjeu important dans la mesure où ils ont tendance à occuper tout l'espace au sol qui n'est pas occupé par les bâtiments. Cette situation entraîne la création d'îlots de chaleur, imperméabilise le sol et crée des espaces de vie fort inhospitaliers.

C'est pourquoi une partie importante des espaces au sol doit être exempte de stationnement et plutôt faire place à des espaces verts qui contribueront à la qualité de vie, à la qualité de l'environnement, à la durabilité du développement et à son attrait.

Pour atteindre cet objectif, la réglementation doit prévoir une proportion importante de stationnement souterrain ou sous forme de stationnement étagé. Dans ces zones à forte densité d'activité humaine, la réglementation contiendra des exigences minimales pour les usages autres que la restauration et le commerce de détail. La réglementation contiendra des dispositions visant l'implantation et l'intégration architecturale des stationnements étagés. Ceux-ci devront, entre autres, être situés de façon à limiter leur impact visuel ou être conçus de manière à animer la rue.

RV-2015-15-04, a. 108;

109. Proportion minimale d'habitations

Les NOYAUX DE PROXIMITÉ doivent devenir des milieux de vie complets dans le but de développer la proximité entre usages et favoriser les déplacements de courte distance, pour répondre à une grande diversité de besoins socio-économiques, pour créer des milieux vivant à toute heure du jour et donner une âme à ces quartiers.

À cet effet, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des zones dans lesquelles elle favorisera une mixité des usages et un minimum de logements par bâtiment. Des normes de contingentement des fonctions non résidentielles pourraient permettre d'atteindre cet objectif.

RV-2015-15-04, a. 109;

SECTION 5

L'AFFECTATION NOYAU TRADITIONNEL

110. Intentions d'aménagement relatives aux noyaux traditionnels

Par cette affectation, la Ville de Lévis veut maintenir le caractère traditionnel des anciens centres-villes et secteurs centraux de son territoire et affirme sa volonté de les renforcer.

Ces espaces s'apparentent aux NOYAUX DE PROXIMITÉ, mais s'en distinguent par leur caractère traditionnel et la richesse de leur patrimoine. Tradition oblige, ils se sont tous développés autour de l'église. Le Vieux-Lévis pour sa part en compte plus d'une.

Les NOYAUX TRADITIONNELS sont les suivants :

- 1° le Vieux-Lauzon;
- 2° le Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse;
- 3° le Vieux-Saint-David;
- 4° le Vieux-Pintendre;
- 5° le Vieux-Saint-Romuald;
- 6° le Vieux-Saint-Jean-Chrysostome;
- 7° le Vieux-Charny;
- 8° le Vieux-Sainte-Hélène-de-Breakeyville;
- 9° le Vieux-Saint-Rédempteur;
- 10° le Vieux-Saint-Étienne-de-Lauzon;
- 11° le Vieux-Saint-Nicolas.

La délimitation des NOYAUX TRADITIONNELS tient compte des caractéristiques suivantes :

- 1° les usages traditionnels et la mixité des fonctions : outre l'église (ainsi que le cimetière et le presbytère qui y sont souvent jumelés), ils comprennent généralement les équipements traditionnellement associés aux noyaux anciens comme l'école, le centre communautaire, un parc, une résidence pour personnes retraitées, des commerces et services de proximité;
- 2° l'âge des bâtiments qui, généralement, se reflète encore dans leur architecture;
- 3° les rues, le cadastre et les implantations : les rues sont étroites, les terrains n'ont pas de dimensions ni de géométrie uniformes; les bâtiments sont implantés près de la rue; les cours latérales sont souvent étroites, mais peuvent aussi être très variables; en d'autres mots, chaque implantation constituait un projet en soi alors qu'aujourd'hui, on a tendance à produire des lots, des implantations et des bâtiments en série;
- 4° la proximité : sauf exceptions, les NOYAUX TRADITIONNELS couvrent un espace assez restreint et compact qui favorise la proximité.

Les NOYAUX TRADITIONNELS méritent le respect. Tel qu'indiqué à l'article 23, on cherche à revitaliser ces milieux de vie; mais, la densification qui pourrait être favorable à la vitalité des commerces et services de proximité représente aussi une menace pour le caractère traditionnel des lieux. C'est pourquoi certains d'entre eux font présentement l'objet d'un programme particulier d'urbanisme, soit :

- 1° le Vieux-Lauzon;
- 2° le Vieux-Lévis et le secteur de la Traverse;
- 3° le Vieux-Saint-Romuald;

4° le Vieux-Charny;

5° le Vieux-Saint-Nicolas.

Les NOYAUX TRADITIONNELS recèlent des atouts historiques et esthétiques qu'il convient de conserver et de mettre en valeur, d'abord pour la population de ces quartiers, mais également afin d'offrir à l'ensemble des Lévisiennes et des Lévisiens des milieux identitaires forts favorisant le renforcement du sentiment d'appartenance. À titre d'exemple, l'événement « Village en Arts » de Saint-Nicolas suscite la participation des habitants du secteur et également de l'ensemble de la ville et attire des visiteurs. Les touristes et les excursionnistes seront également attirés par la vie de village qui sera recrée et favoriseront le maintien et le développement d'une fonction commerciale et de services distincts.

Les secteurs de la Traverse et du Vieux-Lévis font l'objet d'efforts soutenus visant à les dynamiser et à mieux les faire connaître. Un des objectifs poursuivis est d'attirer sur la rive sud une partie des 4 millions de touristes qui visitent la Capitale-Nationale chaque année et ainsi obtenir des retombées économiques pour la ville et la région. Compte tenu de sa localisation stratégique, le secteur de la Traverse est appelé à desservir une clientèle touristique importante. Les investissements consentis par la Ville de Lévis dans ce secteur témoignent de l'importance de ce NOYAU TRADITIONNEL et de ses potentiels. Le programme particulier d'urbanisme du Vieux-Lévis apportera des précisions aux orientations d'aménagement de ce secteur.

Il faut anticiper et encourager la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de ces secteurs aux fins résidentielles, commerciales, de services administratifs ou autres, malgré les seuils d'exclusivité des affectations PÔLE STRUCTURANT et NOYAU DE PROXIMITÉ. Ces bâtiments que l'on souhaite conserver commandent parfois des fonctions de grande envergure.

Les intentions d'aménagement et de développement sont les suivantes :

- 1° Consolider les NOYAUX TRADITIONNELS; éviter de les étendre, dans la mesure du possible.
- 2° Contribuer aux efforts de revalorisation des NOYAUX TRADITIONNELS en y permettant une mixité d'usages, en y encourageant la tenue d'événements mobilisateurs et identitaires et en y favorisant le maintien et le développement d'emplois.
- 3° Permettre la mixité des usages en portant une attention particulière à l'intégration des projets de construction ou d'occupation dans la trame urbaine existante et, pour ce faire, maintenir des mécanismes de consultation de la population.
- 4° Préserver le caractère des NOYAUX TRADITIONNELS en adoptant des normes et critères d'aménagement qui tiennent compte de l'état des lieux. Permettre la réutilisation des bâtiments notamment institutionnels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir.
- 5° Favoriser l'intégration harmonieuse des bâtiments et des usages à l'intérieur de ces secteurs centraux ainsi que la restauration et le recyclage des bâtiments patrimoniaux.
- 6° Maintenir les services en place et favoriser l'implantation de nouveaux services de proximité, comme les services municipaux, mais également gouvernementaux, éducatifs et de santé.
- 7° Adopter des façons de faire et des normes qui respectent l'échelle humaine, tel qu'expliqué à l'article 24.
- 8° Participer aux efforts de promotion touristique et de revitalisation de ces secteurs traditionnels.

111. Usages compatibles

Les usages compatibles avec l’affectation NOYAU TRADITIONNEL sont indiqués au tableau 14 ainsi que les usages qui y sont exclusifs.

Tableau 14: Usages compatibles avec l'affectation NOYAU TRADITIONNEL

AFFECTATION NOYAU TRADITIONNEL	
Catégorie	Usages compatibles et exclusifs, et conditions applicables
Commerce de détail et service (voir le deuxième alinéa de cet article)	Tous les usages, sauf : 1° les usages exclusifs à l’affectation PÔLE STRUCTURANT; 2° les usages avec entreposage extérieur; 3° les usages de type B et de type C, selon l’approche ABC. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, les NOYAUX TRADITIONNELS et la partie d’un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l’autoroute : 1° les établissements de services de 2 000 mètres carrés et plus; 2° le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de service, totalisant 2 000 mètres carrés et plus. Afin de permettre la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir, tous les usages sont autorisés dans de tels bâtiments sans être limités par les seuils d’exclusivité des PÔLES STRUCTURANTS et des NOYAUX DE PROXIMITÉ.
Éducation, culture et santé (voir le deuxième alinéa de cet article)	Tous les usages dans la mesure où la réglementation d’urbanisme (par exemple, par un règlement sur les plans d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA)) assure leur intégration harmonieuse à la trame urbaine existante, sauf : 1° les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION; 2° les usages avec entreposage extérieur; 3° les usages de type B et de type C, selon l’approche ABC. Les établissements d’enseignement de niveau universitaire sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les établissements d’enseignement de niveau collégial sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL. Les salles de spectacle ou amphithéâtres, permettant d’accueillir plus de 750 spectateurs assis sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL. Afin de permettre la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir, tous les usages sont autorisés dans de tels bâtiments sans être limités par les seuils d’exclusivité des PÔLES STRUCTURANTS et des NOYAUX DE PROXIMITÉ.

AFFECTATION NOYAU TRADITIONNEL	
Habitation	Tous les usages, sauf les usages exclusifs à l’affectation PÔLE STRUCTURANT, et sous réserve de la densité minimale prévue à l’article 112. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 et 2, les NOYAUX TRADITIONNELS, un corridor de 400 mètres de chaque côté d’un axe structurant de type 1 et 2, tels qu’illustrés à la carte 22 et la partie d’un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l’autoroute : 1° toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus; 2° toute habitation ou ensemble immobilier, d’une densité de 150 logements à l’hectare et plus. Afin de permettre la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir, tous les usages sont autorisés dans de tels bâtiments sans être limités par les seuils d’exclusivité des PÔLES STRUCTURANTS et des NOYAUX DE PROXIMITÉ.
Industrie (voir le deuxième alinéa de cet article)	Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faible gabarit. Les laboratoires, les centres de recherches et les entreprises artisanales font partie de cette catégorie.
Parc et récréation	Tous les usages.

La réglementation d’urbanisme précisera les usages compatibles avec les NOYAUX TRADITIONNELS en tenant compte des critères suivants :

- 1° la synergie possible avec les activités existantes;
- 2° la compatibilité avec l’environnement urbain : les NOYAUX TRADITIONNELS étant composés d’usages sensibles comme l’habitation, certains services et institutions, il faut éviter d’y aménager des usages contraignants ou susceptibles de produire des nuisances inacceptables ou qui pourraient être source de danger; aussi, le gabarit des immeubles doit respecter le caractère patrimonial des NOYAUX TRADITIONNELS.

RV-2015-15-04, a. 111;

112. Densité résidentielle

La densité résidentielle nette minimale dans les aires d’affectation NOYAU TRADITIONNEL est de 22 logements / hectare en milieu urbain et de 15 logements / hectare en milieu périurbain.

RV-2015-15-04, a. 112;

SECTION 6

L'AFFECTATION ARTÈRE COMMERCIALE

113. Intentions d'aménagement relatives à l'affectation ARTÈRE COMMERCIALE

L'affectation ARTÈRE COMMERCIALE vise principalement à répondre aux besoins des entreprises de type B, en vertu de l'approche ABC (voir article 12). Il s'agit surtout de commerces et services qui rayonnent à l'échelle de l'arrondissement ou du territoire municipal, qui requièrent une bonne accessibilité véhiculaire, présentent généralement une faible densité d'activité humaine et occupent assez souvent de grandes superficies de terrain notamment en raison de leurs besoins en stationnement ou en entreposage extérieur. Les commerces de véhicules automobiles, les centres jardins et les quincailleries de moyenne surface constituent de bons exemples d'usages typiques des ARTÈRES COMMERCIALES.

Cette affectation est complémentaire aux PÔLES STRUCTURANTS, aux NOYAUX DE PROXIMITÉ et aux NOYAUX TRADITIONNELS.

Cette affectation vise les axes commerciaux suivants :

- 1° certaines parties du boulevard Guillaume-Couture : approximativement entre la rivière Etchemin et le chemin des Îles;
- 2° la route du Président-Kennedy, au sud du chemin Harlaka;
- 3° le prolongement de la rue Wilfrid-Carrier vers l'est;
- 4° le chemin des Îles;
- 5° l'avenue Taniata, au nord de la rue de Saint-Jean-Chrysostome;
- 6° le chemin de Charny;
- 7° la rue de Bernières;
- 8° une partie importante de la route Lagueux, au nord d'Albert-Rousseau.

Il s'agit des voies de circulation nationales et régionales les plus achalandées sur le territoire.

Le développement accéléré des abords de ces routes dans les décennies antérieures fait en sorte que certains tronçons présentent des problèmes de cohabitation d'usages (résidentiels, commerciaux et industriels) ainsi que de sécurité routière. Pour la Ville, il est généralement plus difficile et plus coûteux de corriger ces problèmes.

Le développement et l'aménagement des abords de ces routes doivent donc faire l'objet d'une planification afin d'en préserver le potentiel pour l'implantation de commerces et de services d'envergure locale et régionale et d'en assurer la fonctionnalité et la sécurité. En outre, une grande partie du boulevard Guillaume-Couture sera transformée pour accueillir le futur transport en commun à haut niveau de service. Cet important chantier sera l'occasion pour améliorer la fonctionnalité, la sécurité et l'esthétique de cet axe structurant, tant dans la portion correspondant à l'affectation ARTÈRE COMMERCIALE qu'aux parties vouées aux PÔLES STRUCTURANTS et NOYAUX DE PROXIMITÉ.

Les intentions d'aménagement liées à l'affectation ARTÈRE COMMERCIALE sont les suivantes :

- 1° Offrir des espaces adéquats pour répondre aux besoins des entreprises de type B, selon l'approche ABC.

- 2° Favoriser le développement commercial et de services d’envergure locale de ces ARTÈRES COMMERCIALES. Sans excéder les seuils d’exclusivité réservés aux affectations PÔLE STRUCTURANT et NOYAU DE PROXIMITÉ, il faut autoriser l’implantation d’établissements de taille relativement importante sur les ARTÈRES COMMERCIALES afin de permettre leur viabilité économique. Les marchés d’alimentation et les quincailleries qui recherchent ce genre de localisation possèdent généralement une taille considérable malgré une aire de desserte locale.
- 3° Planifier le développement de manière à préserver ou améliorer la fonctionnalité, la sécurité et l’apparence visuelle en édictant des normes rigoureuses d’aménagement des terrains bordant ces routes ainsi que des normes témoignant d’une préoccupation relativement à l’architecture des bâtiments qui y sont construits; à titre d’exemple, le développement des terrains limitrophes peut être assujetti à la production d’un plan d’implantation et d’intégration architecturale (PIIA) et un contrôle rigoureux des entrées charretières et des usages peut être exercé.
- 4° Prévoir une mutation de certains usages en place et un "renouveau urbain" souhaitable dans certains secteurs.

RV-2015-15-04, a. 113;

114. Usages compatibles

Les usages compatibles avec l’affectation ARTÈRE COMMERCIALE sont indiqués au tableau 15.

Tableau 15: Usages compatibles avec l'affectation ARTÈRE COMMERCIALE

AFFECTATION ARTÈRE COMMERCIALE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Activités para-industrielles	Tous les usages.
Commerce de détail et service	Tous les usages, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Éducation, culture et santé	Tous les usages, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION.
Habitation	Tous les usages, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL, et sous réserve de la densité minimale prévue à l’article 115.
Industrie	Les industries sans contraintes et à faible gabarit. Toutes les activités doivent être effectuées à l’intérieur de bâtiments fermés. De façon générale, l’entreposage extérieur est prohibé ou doit être isolé visuellement des voies de circulation.
Parc et récréation	Tous les usages.

Les laboratoires et centres de recherches sont également des usages compatibles avec l’affectation ARTÈRE COMMERCIALE.

RV-2015-15-04, a. 114;

115. Densité résidentielle

La densité résidentielle nette minimale dans les aires d'affectation ARTÈRE COMMERCIALE est de 22 logements / hectare en milieu urbain et de 15 logements / hectare en milieu périurbain.

RV-2015-15-04, a. 115;

SECTION 7 LES AFFECTATIONS CONSOLIDATION URBAINE ET CONSOLIDATION PÉRIURBAINE

116. Intentions d'aménagement relatives à la consolidation urbaine

Ces affectations visent les espaces de consolidation qui sont consacrés presque de façon exclusive à la fonction résidentielle à l'intérieur du périmètre d'urbanisation.

On a vu à l'article 9 la distinction entre les milieux urbain et périurbain.

Tel qu'expliqué à la section 4 du chapitre 2, la Ville de Lévis entend consolider le tissu urbain dans le but de mieux utiliser les ressources et de faciliter les déplacements. À l'intérieur des aires de consolidation, le *Schéma d'aménagement et de développement* prévoit des zones prioritaires de développement, tel qu'illustré à la carte 6. Le statut de zone prioritaire ne correspond pas à une grande affectation du territoire; par contre, la Ville de Lévis s'engage à adopter des dispositions réglementaires qui permettront, dans les zones non prioritaires, de différer le développement.

Les intentions d'aménagement de la Ville, concernant la consolidation urbaine et périurbaine sont les suivantes :

- 1° Favoriser la construction des terrains vacants viabilisés : à cet égard, la Ville de Lévis applique déjà une taxe sur les terrains vacants desservis.
- 2° Autour des deux pôles et de l'axe structurant principal, unifier le milieu urbain, illustré à la carte 3, en poursuivant et en renforçant les réseaux de circulation locaux.
- 3° Adopter, dans la réglementation d'urbanisme, des dispositions permettant de mettre en réserve les espaces non prioritaires illustrés à la carte 6.
- 4° Harmoniser les interventions prévues au programme triennal d'immobilisation et les priorités d'urbanisation.
- 5° Maintenir à jour les plans directeurs d'infrastructures afin d'assurer la continuité du développement urbain dans le temps et dans l'espace.
- 6° Annuellement, ajuster les zones prioritaires en tenant compte de la croissance réalisée, des tendances et de l'acquisition de connaissances eu égard aux potentiels et contraintes de développement. Maintenir, à chaque année, une offre en espace suffisante pour répondre aux besoins résidentiels des 10 années suivantes tout en favorisant l'abordabilité des logements. À cet effet, prévoir une offre pouvant atteindre deux fois les besoins résidentiels et effectuer un monitoring de la croissance.
- 7° Maintenir en zone prioritaire des espaces suffisants pour soutenir la concentration du développement futur dans les pôles, le long des axes structurants, dans les noyaux de proximité et dans les noyaux traditionnels. La disponibilité d'espace dans les aires de CONSOLIDATION URBAINE et de CONSOLIDATION PÉRIURBAINE sera par conséquent restreinte pour respecter les objectifs établis à l'article 31.
- 8° Dans les aires de CONSOLIDATION URBAINE et de CONSOLIDATION PÉRIURBAINE, prévoir des densités relativement faibles afin de répondre aux

besoins résidentiels et de réserver les densités les plus élevées aux PÔLES STRUCTURANTS, aux NOYAUX DE PROXIMITÉ, en particulier les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 et 2, et aux NOYAUX TRADITIONNELS. Le développement de fortes densités résidentielles en dehors des pôles et axes entraînerait une demande accrue en services et équipements, allant à l’encontre des stratégies de structuration de l’urbanisation et de consolidation urbaine.

- 9° Poursuivre les efforts de rénovation et de valorisation des secteurs déjà construits.
- 10° Respecter la capacité des infrastructures et équipements majeurs d’alimentation en eau et d’assainissement des eaux usées.
- 11° Prendre en considération les contraintes naturelles et les contraintes anthropiques. Ces contraintes sont incidentes sur la disponibilité et la constructibilité des espaces urbains. L’offre réelle en espace développable s’en trouve affectée.

La stratégie de consolidation (voir la section 4 du chapitre 2) permet dorénavant à la Ville de planifier sa croissance et de ne plus être en réaction par rapport aux projets de développement. Les services de la Ville appuieront leur planification sur cette stratégie, notamment à l’égard des services d’aqueduc et d’égouts sanitaire et pluvial, de la répartition des parcs et des équipements récréatifs et de la répartition des logements sociaux.

Dans les aires de CONSOLIDATION URBAINE et de CONSOLIDATION PÉRIURBAINE, la Ville reconnaît certains usages commerciaux et de services existants. On y évitera par contre la multiplication des nouveaux établissements commerciaux ou de services afin de privilégier plutôt la consolidation des NOYAUX DE PROXIMITÉ et des NOYAUX TRADITIONNELS reconnus.

RV-2015-15-04, a. 116;

117. Usages compatibles

Les usages compatibles avec les affectations CONSOLIDATION URBAINE et CONSOLIDATION PÉRIURBAINE sont indiqués au tableau 16.

Tableau 16: Usages compatibles avec les affectations CONSOLIDATION URBAINE et CONSOLIDATION PÉRIURBAINE

AFFECTATIONS CONSOLIDATION URBAINE ET CONSOLIDATION PÉRIURBAINE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Commerce de détail et service	Tous les usages, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Éducation, culture et santé	Tous les usages, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION.
Habitation	Tous les types d’usage résidentiel, sauf les usages exclusifs aux affectations POLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL, et sous réserve des densités minimales prévues à l’article 118.
Industrie	Les industries à caractère artisanal, sans contraintes et à très faible gabarit.
Parc et récréation	Tous les usages.

RV-2015-15-04, a. 117;

118. Densité résidentielle

La densité résidentielle nette minimale est de 22 logements / hectare dans les aires d'affectation CONSOLIDATION URBAINE et de 15 logements / hectare dans les aires d'affectation CONSOLIDATION PÉRIURBAINE,

La densité résidentielle nette minimale est de 25 logements / hectare dans le corridor d'un axe structurant de type 2 ou de type 3, soit approximativement dans un corridor de 400 mètres de chaque côté de l'axe structurant.

La réglementation d'urbanisme pourra prévoir des seuils minimums plus élevés par endroits, lorsque les conditions s'y prêtent.

SECTION 8

L'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET L'AFFECTATION ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION

119. Intentions d'aménagement

L'activité industrielle ou à caractère industriel est regroupée dans les 14 parcs ou zones industriels suivants :

- 1° Parc industriel Lévis-Est
- 2° Parc industriel Lauzon
- 3° Zone industrielle Davie
- 4° Parc industriel Pintendre
- 5° Innoparc de Lévis
- 6° Zone portuaire Hadlow
- 7° Parc industriel Perreault
- 8° Enviroparc l'Auberivière
- 9° Parc industriel Saint-Romuald
- 10° Parc industriel Saint-Jean
- 11° Parc industriel Charny
- 12° Zone industrielle Breaky
- 13° Zone industrielle Villieu
- 14° Parc industriel Bernières

Les activités « à caractère industriel » sont généralement des activités qui requièrent beaucoup de transport de marchandises et beaucoup d'espace sans être précisément des activités de fabrication ou de transformation. Elles comprennent, à titre d'exemples, les services de transport et d'entreposage, le commerce de gros et la distribution, les activités d'entreposage et de fabrication liées aux services de la construction. En outre, plusieurs d'entre elles génèrent des nuisances qu'on cherche à éviter en milieu résidentiel ou commercial. Parce qu'elles ont à peu près les mêmes besoins que les entreprises industrielles en termes de localisation, on privilégie leur implantation dans les parcs et zones industriels.

On a vu à l'article 46 qu'il faut agrandir l'espace réellement disponible pour répondre rapidement et efficacement aux besoins fonciers des entreprises. Conformément aux grandes orientations énoncées à l'article 47, la Ville de Lévis entend assumer le leadership dans le développement des activités industrielles ou à caractère industriel sur son territoire. Considérant que l'entreprise privée parvient difficilement à mettre en valeur les espaces vacants dans les parcs et zones industriels, la Ville doit elle-même disposer de terrains desservis et de terrains facilement développables en quantité importante. La stratégie de la Ville de Lévis à cet égard est expliquée à l'article 47. En conséquence :

- 1° le parc industriel Bernières est agrandi à même des espaces qui ont fait l'objet d'exclusions de la zone agricole, telles que décrétées par la Commission de protection du territoire agricole du Québec;
- 2° le parc industriel Bernières est agrandi le long du chemin Olivier à même des espaces qui étaient voués à des fins commerciales;
- 3° la Ville de Lévis procédera à des investissements immobiliers afin de restaurer la banque de terrains municipaux viabilisés ou facilement viabilisables disponibles à des fins industrielles et para-industrielles.

Les autres intentions d'aménagement et de développement sont les suivantes :

- 1° Poursuivre le développement en respectant le concept du Corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL). Ce concept vise la création d'un ensemble de pôles d'excellence industriels et technologiques dans l'axe des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche, avec, en arrière-plan, la valorisation de conditions d'accès exceptionnelles et d'un milieu de vie de haute qualité. Au pourtour du CITEL, des parcs riverains, des golfs, des boisés et des espaces verts, notamment ces crans rocheux typiques de la ville, forment des zones tampons avec le milieu urbain environnant tout en enrichissant le paysage industriel. La réglementation d'urbanisme doit permettre de préserver ces zones tampons et de maintenir la qualité du paysage au pourtour des parcs et zones industriels.
- 2° Prévoir des aménagements spécifiques visant à optimiser le potentiel de développement des espaces industriels retenus : consolidation des routes d'accès et de desserte, développement de la signalisation et des services offerts, harmonisation avec les fonctions urbaines limitrophes.
- 3° Stimuler le développement de l'Innoparc de Lévis afin de regrouper les entreprises innovantes dans un milieu de prestige, en mesure de favoriser la synergie et d'offrir des emplois hautement valorisés. L'affectation ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION correspond à l'Innoparc de Lévis.
- 4° Offrir aux entreprises un milieu de vie de haute qualité, pouvant répondre aux attentes de celles qui valorisent un environnement de haut standard pour leur développement.
- 5° Prévoir l'embellissement des abords des parcs industriels le long des autoroutes et des artères principales afin de rehausser la qualité visuelle et revaloriser la fonction industrielle de Lévis, et imprégner un nouveau dynamisme.
- 6° Localiser dans les parcs et zones industriels les établissements de type C, selon l'approche ABC décrite à l'article 12.

120. **Usages compatibles avec l’affectation INDUSTRIELLE**

Les usages compatibles avec l’affectation INDUSTRIELLE sont indiqués au tableau 17.

Tableau 17: Usages compatibles avec l'affectation INDUSTRIELLE

AFFECTATION INDUSTRIELLE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Activités para-industrielles	Tous les usages. La réglementation d’urbanisme doit prévoir des dispositions assurant la cohabitation des usages et la qualité de vie dans les zones contiguës.
Agriculture	Dans le parc industriel Lévis-Est : tous les usages, sauf les élevages contraignants. Dans les autres parcs ou zones industriels : aucun usage.
Commerces de détail et services	Les usages offrant une forte possibilité de synergie avec les activités industrielles ou para-industrielles si leur présence dans le parc ou la zone industriel permet de matérialiser cet effet de synergie et de proximité, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Industrie	Tous les usages. La réglementation d’urbanisme doit prévoir des dispositions assurant la cohabitation des usages et la qualité de vie dans les zones contiguës.
Parc et récréation	Les parcs de voisinage seulement.

Certains services et commerces de détail peuvent exercer une forte synergie avec les activités industrielles ou para-industrielles. Ils peuvent être compatibles avec l’affectation INDUSTRIELLE si leur présence permet de matérialiser cet effet de synergie et si leur proximité favorise une mobilité plus durable. À titre d’exemples, un service de garde ou un service de restauration peut répondre aux besoins des travailleurs et donc développer une forte synergie avec les entreprises du parc ou de la zone industriel. Leur proximité géographique avec les entreprises industrielles ou para-industrielles permet de répondre à des objectifs de mobilité durable.

Par contre, même si les services d’affaires peuvent également développer une forte synergie avec les activités industrielles et para-industrielles, comme les services de génie, de comptabilité et de marketing, ces échanges de service peuvent s’effectuer à distance. Généralement, ces services, qui sont de type A (selon l’approche ABC), doivent plutôt être localisés dans les PÔLES STRUCTURANTS, dans les NOYAUX DE PROXIMITÉ, dans les NOYAUX TRADITIONNELS et dans la ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION.

Aussi, dans la mesure où le parc ou la zone industrielle est situé à proximité d’un PÔLE STRUCTURANT, d’un NOYAU DE PROXIMITÉ, d’un NOYAU TRADITIONNEL ou d’une ARTÈRE COMMERCIALE, il paraît préférable de privilégier les usages commerciaux à l’intérieur de ces dernières plutôt que dans l’aire INDUSTRIELLE lorsqu’il est possible et opportun de le faire. C’est le cas notamment du parc industriel Saint-Romuald qui profite des commerces et services situés sur l’ARTÈRE COMMERCIALE de l’avenue Taniata.

121. **Usages compatibles avec l'affectation ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION**

Les usages compatibles avec l'affectation ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION sont indiqués au tableau 18, ainsi que les usages qui y sont exclusifs.

Tableau 18: Usages compatibles avec l'affectation ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION

AFFECTATION ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION	
Catégorie	Usages compatibles et exclusifs, et conditions applicables
Commerce de détail et service	Les activités de recherche, de développement et d’essai en laboratoire, les centres de transfert technologique et les entreprises oeuvrant dans les créneaux de la « nouvelle économie ». Les services offrant une forte possibilité de synergie avec les autres activités et entre les travailleurs, si leur présence dans la ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION permet de matérialiser cet effet de synergie et de proximité, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL. Les usages de type B et de type C, selon l’approche ABC (voir l’article 12).
Éducation, culture et santé	Les établissements d’enseignement collégial et universitaire. Les établissements universitaires sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Les établissements collégiaux sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION.
Industrie	Tous les usages, sauf l’industrie lourde. La réglementation d’urbanisme doit prévoir des dispositions assurant la cohabitation des usages et la qualité de vie dans les zones contiguës.
Parc et récréation	Les parcs de voisinage seulement.

RV-2015-15-04, a. 121;

122. **Normes d’aménagement**

De manière à projeter une image distinctive et de qualité et à intégrer harmonieusement les parcs industriels au tissu urbain, des critères de performance s’appliquent aux affectations INDUSTRIELLE et ZONE D’AFFAIRES ET D’INNOVATION. Ainsi, le plan et les règlements d’urbanisme devront édicter des critères applicables à l’architecture et à l’apparence extérieure des bâtiments, à l’aménagement des aires d’entreposage, à la création d’espaces verts et de zones tampons, à la plantation et l’ensemencement dans les espaces résiduels. Ils devront également répartir par gradation les fonctions industrielles à l’intérieur d’un parc en tenant compte de la compatibilité des usages avec les zones contiguës, notamment celles à vocation résidentielle. Les usages les plus contraignants devraient être isolés par des zones tampons naturelles. En l’absence de tels éléments, des zones tampons devront être créées.

De plus :

- 1° Les aires d’entreposage devraient être contrôlées de façon rigoureuse en front du réseau routier supérieur.
- 2° L’architecture, l’apparence visuelle des bâtiments et l’affichage seront contrôlés pour les secteurs en bordure ou visibles du réseau routier supérieur.

- 3° L'aménagement paysager devra favoriser la protection des boisés d'intérêt, des crans rocheux et des bandes riveraines aux fins de zones tampons, ainsi que la plantation d'arbres en certains endroits sur rue (notamment dans l'Innoparc de Lévis).
- 4° Les activités de raffinage et de stockage de produits dangereux de la raffinerie Valéro ne seront pas autorisées dans la partie de terrain comprise entre le boulevard Guillaume-Couture, le corridor des lignes de transport d'énergie C-783 et C-784, le chemin des Îles et la rivière Etchemin.

SECTION 9
L'AFFECTION RÉCRÉATION

123. Intentions d'aménagement

L’affectation RÉCRÉATION couvre les parties du territoire destinées aux grands espaces récréatifs, publics ou privés, consacrés principalement à l’activité physique, au loisir et au plein air. Sont ainsi affectés les principaux parcs et espaces verts du territoire, soit :

- 1° les golfs de l’Auberivière, de Beaurivage, Les Serres, de Stastny, La Tempête (partie existante et agrandissement projeté);
- 2° les marinas de Lévis et de Saint-Romuald;
- 3° l’ensemble constitué du Lieu historique National du Canada (LHNC) du Fort-Numéro-Un, du Mémorial des Anciens Combattants et du Centre de plein air de Lévis.

La reconnaissance de ces espaces et équipements dans le *Schéma d’aménagement et de développement* offre la possibilité à la Ville d’en protéger le caractère naturel.

Les intentions d’aménagement et de développement sont les suivantes :

- 1° Protéger, contre toute intervention non contrôlée, divers espaces voués à la récréation situés à l’intérieur du périmètre d’urbanisation de Lévis (ou limitrophe).
- 2° Conserver le maximum d’espaces voués aux activités récréatives de plein air et de loisir en milieu urbain.
- 3° Focaliser l’attention des pouvoirs publics sur le potentiel récréatif de sites urbains exceptionnels, incluant les crans rocheux qui constituent une particularité de la géomorphologie lévisienne.

RV-2015-15-04, a. 123;

124. Usages compatibles

Les usages compatibles avec l’affectation RÉCRÉATION sont indiqués au tableau 19.

Tableau 19: Usages compatibles avec l'affectation RÉCRÉATION

AFFECTION RÉCRÉATION	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Parc et récréation	Parc et espace vert, récréation, centre d’interprétation.

RV-2015-15-04, a. 124;

SECTION 10

L'AFFECTATION RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE

125. Grandes orientations

La Ville travaille à la mise en place d'un réseau de « grands parcs urbains ». La réalisation de ce réseau permettra de concilier le développement des fonctions urbaines avec la conservation et la mise en valeur des éléments naturels les plus distinctifs de Lévis. Dans un premier temps, la Ville a consacré des efforts importants afin de s'assurer la réserve des superficies requises à la mise en place de ce vaste réseau de « grands parcs urbains ». Dans certains cas, des acquisitions sont réalisées par la Ville; c'est le cas du parc régional de la Pointe-De La Martinière, dont une dernière cession a été négociée récemment avec le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Exportation. Dans d'autres cas, les acquisitions sont faites par une entreprise qui favorise par la suite l'utilisation du parc par la population. C'est le cas du parc Valéro Les Écartés dont la superficie de 65,5 hectares a été acquise par Ultramar (devenue Valéro) et qui pourrait éventuellement faire l'objet d'une entente avec la Ville. Il peut également s'agir de donation écologique. C'est le cas d'une superficie importante du parc régional de la Pointe-De La Martinière cédée récemment par la société Irving. Enfin, dans d'autres cas, une entreprise contribue au financement des aménagements du parc, comme au parc des Chutes-de-la-Chaudière.

Les grands parcs urbains veulent répondre aux besoins et aux attentes de la population lévisienne en matière de récréation, de culture, de contact avec la nature et de conservation du patrimoine écologique de Lévis. Ce réseau permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens de tous âges et de toutes conditions. Par la suite, ces lieux privilégiés seront graduellement fréquentés par les touristes et excursionnistes qui choisissent Lévis comme destination ou étape de leur voyage, contribuant ainsi à l'essor économique et à la renommée de la ville.

La ville de Lévis est située à la confluence de plusieurs axes cyclables majeurs, dont trois tronçons de la Route verte et la Cycloroute de Bellechasse: un axe est-ouest relie l'Outaouais à la Gaspésie après avoir traversé l'Estrie, un deuxième lien est-ouest davantage dans l'axe du fleuve entre Salaberry-de-Valleyfield et Lévis, un axe nord-sud reliant Rivière-à-Pierre à la Beauce et la Cycloroute de Bellechasse qui relie Lévis à la municipalité d'Armagh dans la MRC de Bellechasse.

Les grands parcs urbains font l'objet d'une affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE.

Les grands parcs urbains sont voués à la récréation et à la conservation. Certaines parties se trouvant dans l'aire de conservation des milieux naturels feront l'objet d'une conservation à l'état naturel. Il s'agit d'une partie des parcs suivants :

- 1° le parc régional de la Pointe-De la Martinière;
- 2° le parc de la rivière Etchemin;
- 3° le parc des Chutes-de-la-Chaudière;
- 4° l'Éco-Parc de la Chaudière;
- 5° les sentiers récréatifs de Saint-Nicolas.

126. Intentions d'aménagement relatives au parc des Chutes-de-la-Chaudière

Ce grand parc urbain, d'une superficie de 84,6 hectares, comprend une chute impressionnante et des promontoires, des sentiers d'interprétation et une centrale hydro-électrique. Il possède une association dédiée, « Les Amis du parc des Chutes-de-la-Chaudière », ainsi qu'un parrain financier, la firme Innergex.

Au départ, ce parc représentait un « résidu de terrain » appartenant au ministère des Transports du Québec après la construction de l'autoroute Robert-Cliche; ce résidu a été « transformé » en halte routière avec l'aménagement d'un belvédère. Par la suite, le gouvernement a construit plusieurs sentiers et une passerelle afin de relier les deux rives. Le ministère a réduit de façon importante ses investissements dans le parc, si bien que certains sentiers devenaient dangereux et le parc se dégradait. À cette époque, le gouvernement a offert le parc à la MRC des Chutes-de-la-Chaudière qui y voyait principalement une « source de dépenses » plutôt qu'une occasion de se doter d'un équipement régional de loisir et touristique. Avec le projet de reconstruction du barrage et de la petite centrale hydroélectrique privée de la firme Innergex (réalisée dans le cadre du programme gouvernemental des petites centrales), l'acquisition par le milieu municipal de cet important équipement devenait moins menaçante. L'aménagement et le développement du parc des Chutes-de-la-Chaudière a fait l'objet de plusieurs consultations publiques, dont une tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

RV-2015-15-04, a. 126;

127. Intentions d'aménagement relatives à l'Éco-Parc de la Chaudière

En avril 1996, la MRC des Chutes-de-la-Chaudière réalisait une étude de cadrage pour l'ensemble du corridor de la rivière Chaudière : le Plan directeur d'aménagement de L'Éco-Parc de la rivière Chaudière. Ce concept prévoyait le développement et la mise en valeur de plusieurs sites répartis le long de la rivière Chaudière. Au total, 18 sites satellites étaient proposés, regroupés autour de trois pôles majeurs : le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le secteur Breakeyville et le secteur Saint-Lambert. Ce dernier pôle ne fait toutefois pas partie du territoire de la nouvelle ville de Lévis.

Un thème est dédié à chacun des sites satellites, reliés à l'histoire et à l'environnement de la rivière Chaudière, tels que : le chemin de fer, la confluence, au temps des Breakey, la rivière harnachée, la toponymie etc.

De ce concept, deux pôles ont été confirmés et aménagés : le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le pôle de Breakeyville (voie cyclable en bordure de la rivière). De plus, un site satellite, sous le thème « Au temps des Breakey », a été développé notamment avec une contribution d'Hydro-Québec.

La planification de L'Éco-Parc de la Chaudière devrait être revue et faire l'objet d'un « Plan directeur de conservation et de mise en valeur » tenant compte des aménagements déjà réalisés et des besoins exprimés par le milieu. Une voie cyclable multifonctionnelle est actuellement aménagée sur l'ancienne voie ferrée « des Breakey » et également sur les terrains de l'entreprise industrielle, en bordure de la rivière Chaudière. Cette voie cyclable, d'environ cinq kilomètres en site propre, fait partie intégrante de la Route verte.

RV-2015-15-04, a. 127;

128. Les intentions d'aménagement relatives au parc de la Rivière-Échemin

Ce grand parc urbain, d'une superficie de 223,9 hectares, comprend le lit de la rivière et les berges sur une distance d'environ 8 kilomètres. Un secteur exceptionnel à l'embouchure, le Domaine Etchemin, offre un beau panorama sur la rive nord et donne sur les rapides de l'Etchemin, une rivière présentant un excellent potentiel pour la pêche sportive. Le Club de ski de fond La Balade est actif dans ce parc. Certains sentiers du centre de ski de fond empiètent sur les terres avoisinantes et font l'objet d'ententes avec les propriétaires.

Ce grand parc urbain comprend une partie des rives de la rivière Etchemin, permettant l'aménagement de sentiers d'interprétation et des aménagements pour la pêche sportive. La Ville a acquis, en juin 2003, une portion importante de ce parc, soit le maillon manquant permettant un jour de relier le Domaine Etchemin (secteur de l'embouchure) aux secteurs du canyon et du marais en amont.

RV-2015-15-04, a. 128;

129. Les intentions d'aménagement relatives au parc les Écarts

Ce grand parc urbain, d'une superficie de 65,5 hectares, acquis en octobre 2003 par la pétrolière Ultramar (devenue Valéro), comprend des boisés impressionnants, surtout localisés au sommet du site, et offre des panoramas impressionnants de la région. La bande riveraine est sensible à l'érosion. Le parc bénéficie d'un parrain financier, Valéro, ainsi que d'une association dédiée, Les Amis du Boisé de l'Auberivière.

Ce grand parc urbain pourra faire l'objet d'une entente entre Ultramar et la Ville concernant les aménagements prévus (élaboration d'un plan directeur de conservation et de mise en valeur) et la gestion du site. Les citoyennes et les citoyens de Lévis seront consultés lors de l'élaboration du plan directeur. Actuellement, Les Amis du Boisé de l'Auberivière ont déjà réalisé des inventaires importants du site et proposé certains concepts d'aménagement.

RV-2015-15-04, a. 129;

130. Les intentions d'aménagement relatives au Parcours-des-Anses

Ce grand parc urbain, d'une longueur de 13 kilomètres, comprend une piste multifonctionnelle asphaltée (vélo, marche, patin) offrant des panoramas exceptionnels sur la rive nord et l'île d'Orléans, et tout un chapelet de parcs souvent directement en bordure du fleuve qui sont des endroits de détente de qualité avec services.

Le Parcours-des-Anses est aménagé sur l'ancienne emprise ferroviaire "Subdivision Montmagny" qui reliait Montréal aux Provinces maritimes. Ce parc fait partie intégrante de la Route verte et en constitue un des fleurons qui permet de bien positionner Lévis sur l'échiquier des destinations cyclables au Québec. Depuis 2004, la Ville rend accessible une partie du Parcours-des-Anses durant l'hiver afin de permettre aux marcheurs de profiter de ce site exceptionnel. C'est un parc de récréation et de détente pour lequel plusieurs volets d'interprétation peuvent être explorés, telle l'interprétation du Petit-Chantier-Davie à l'est de la traverse de Lévis. Un des enjeux pour la Ville consiste à relier de façon plus sécuritaire cette piste multifonctionnelle aux autres secteurs de la ville, notamment Saint-Jean-Chrysostome, Pintendre et le parc des Chutes-de-la-Chaudière.

De plus, les accès publics au fleuve et, de façon générale, la bordure littorale du Saint-Laurent font partie de ce grand parc urbain.

RV-2015-15-04, a. 130;

131. Les intentions d'aménagement relatives au parc le Grand-Tronc

Ce grand parc urbain, d'une longueur de 12,5 kilomètres, comprend une piste multifonctionnelle asphaltée, reliant les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon, et une série de placettes avec mobilier urbain. Cette piste se poursuit jusqu'en Estrie.

Cette piste multifonctionnelle est construite sur une ancienne emprise ferroviaire (Sub. Danville) et fait partie intégrante du réseau de la Route verte. Un des enjeux pour la Ville consiste à relier de façon plus sécuritaire cette piste multifonctionnelle au parc des Chutes-de-la-Chaudière.

RV-2015-15-04, a. 131;

132. Les intentions d'aménagement relatives au parc régional de la Pointe-De La Martinière

Ce grand parc urbain a une superficie de 125 hectares. La Ville prévoit des aménagements permettant de mettre en valeur les panoramas et les boisés exceptionnels de ces terrains par différents équipements d'accueil et d'interprétation et des aménagements cyclo-pédestres; à titre comparatif, le parc des Champs-de-Bataille à Québec a une superficie de 101 hectares. Un concept global d'aménagement et de conservation de ce parc doit être élaboré en suscitant la participation des citoyennes et citoyens de Lévis.

RV-2015-15-04, a. 132;

133. Les intentions d'aménagement relatives à la Grande plée Bleue

Ce grand parc urbain d'une superficie de 1 116 hectares comprend une tourbière exceptionnelle, unique à l'est du Québec.

Ce grand parc urbain a fait l'objet d'un protocole d'entente en mars 2004 entre le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et Canards Illimités Canada. Une autre entente a été conclue entre la Ville de Lévis et Canards Illimités Canada en novembre 2004. Enfin, une troisième entente est intervenue entre la Ville de Lévis et le ministère. La Société de conservation de la Grande plée Bleue est également associée à cette démarche. D'un commun accord, les partenaires se sont unis dans la réalisation du projet de conservation qui visait la création d'une réserve écologique et d'un parc. Après avoir procédé à l'acquisition de gré à gré d'une quinzaine de propriétés entre 2004 et 2006, Canards Illimités Canada a demandé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques de prendre la relève dans la suite des acquisitions. Le ministère est maintenant maître d'œuvre des démarches de protection et viserait la création d'une réserve écologique sur l'ensemble du territoire. Le terrain déjà propriété de la Ville pourrait être utilisé comme parc.

L'objectif est de faire de ce secteur une réserve écologique avec des équipements légers d'interprétation. Il s'agit, globalement, de protéger intégralement la tourbière ouverte (possibilité de sentiers pontés et de tour d'observation). Les équipements d'accueil (bâtiment d'accueil, centre d'interprétation et stationnement) pourraient être aménagés au pourtour. La Grande plée Bleue devra faire l'objet d'un Plan directeur de conservation et de mise en valeur en s'associant la population et les organismes du milieu.

RV-2015-15-04, a. 133;

134. Les intentions d'aménagement relatives à la ferme Chapais

Le site de la Ferme Jean-Charles-Chapais appartient en partie à un propriétaire privé, en partie au gouvernement du Canada. La Ville de Lévis souhaite que cette dernière partie demeure de propriété publique et soit éventuellement convertie en parc urbain comprenant certaines fonctions compatibles et cela compte tenu de la grande qualité des lieux. Il s'agit d'un terrain, d'une superficie de 20,6 hectares, utilisé par le Centre de recherche et de développement sur les sols et les grandes cultures d'Agriculture et Agroalimentaire Canada depuis 1982.

Le site, au cœur de la ville, comprend des zones boisées et un vaste parterre offrant des vues sur le fleuve et la ville de Québec. Il est facile d'accès et il bénéficie déjà d'un cadre des plus enchanteurs, relativement isolé des autres fonctions urbaines par les zones boisées.

La Ville ne prévoit pas nécessairement acquérir cet espace et ne prévoit pas sa conversion à des fins de parc à court terme. Par contre, la Ville de Lévis veut conserver cet espace dans le patrimoine public, préserver ses grandes qualités et lui donner une vocation qui le rende accessible aux citoyennes et aux citoyens.

RV-2015-15-04, a. 134;

135. Les intentions d'aménagement relatives aux sentiers récréatifs de Saint-Nicolas

Le projet de sentiers récréatifs dans le secteur Saint-Nicolas, à proximité du noyau traditionnel, vise à relier entre eux des espaces verts existants et à donner un accès au fleuve Saint-Laurent, à la rivière Aulneuse et à différents sites d'intérêt du quartier.

Les espaces visés pour la création de ce dixième grand parc comprennent des crans rocheux, les abords du fleuve, la rue du Quai, la halte de la chute de la rivière Aulneuse et le parc de la Tour d'eau.

Participant à l'amélioration de la qualité de vie des citoyennes et citoyens, le circuit pédestre d'une dizaine de kilomètres mettra en vedette les paysages et les attraits du quartier historique de Saint-Nicolas et de ses environs. En été, ce sentier pourra être utilisé par les excursionnistes pour faire de la marche, de l'observation de la nature et pour accéder facilement aux attraits du quartier. En hiver, il permettra la marche hivernale et la raquette.

Il offrira donc des activités de plein air entre autres aux jeunes familles du quartier en plus de leur offrir un cadre de vie de grande qualité. Le parc attirera également des visiteuses et visiteurs de toute la région, en plus de conserver les espaces naturels au cœur et aux alentours du village et de mettre en valeur ses atouts, tels que ses accès aux cours d'eau et son patrimoine.

Afin d'en garantir la pérennité, un règlement municipal permettra de créer officiellement ce parc.

Une étude de faisabilité pour le volet technique du projet de sentiers récréatifs sera également effectuée en 2015. Dans une deuxième phase, prévue dès 2016, un plan concept du parc linéaire sera réalisé. La fin de l'ensemble des travaux est prévue en 2017. Des investissements de 714 000 \$ sont prévus au programme triennal des immobilisations 2016-2017-2018 pour réaliser le projet.

RV-2015-15-04, a. 135;

136. Usages compatibles

Les usages compatibles avec l’affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE sont indiqués au tableau 20.

Tableau 20: Usages compatibles avec l'affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE

AFFECTATION RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Parc et récréation	Parc et espace vert, récréation, centre d’interprétation.

Sont compatibles avec l’affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE, tous les usages qui permettent la mise en valeur et la protection des grands parcs urbains selon leur vocation respective en conformité avec les principes et objectifs énoncés à l’article 17 et au deuxième alinéa de l’article 125.

Les activités à connotation culturelle ou scientifique sont compatibles avec cette affectation puisqu’elles ont le potentiel de bien se marier avec les éléments contenus à l’affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE. Dans le cas de la ferme Chapais, les usages actuels seront confirmés dans la réglementation, en plus des usages énoncés précédemment.

SECTION 11

L'AFFECTATION RURALE

137. Intentions d'aménagement

L'affectation RURALE correspond à des parties du territoire qui sont situées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation sans faire partie de la zone agricole.

Tel qu'indiqué à l'article 27, la Ville de Lévis ne planifie aucun développement urbain à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. D'ailleurs, l'affectation RURALE ne vise aucunement à identifier des espaces de développement urbain futur. La stratégie de consolidation urbaine, décrite au chapitre 2, exprime de façon détaillée les orientations à cet égard.

Les espaces visés sont tantôt à l'état naturel, tantôt développés à des fins urbaines ou utilisés à d'autres fins non agricoles. On y trouve entre autres :

- 1° quelques développements de résidences, permanentes ou saisonnières, implantées sur de grands terrains non desservis en aqueduc et égouts; à titre d'exemples, c'est le cas des îlots résidentiels qui se sont implantés autour du lac Bargoné (secteur Lévis) ou du lac Charbonneau (secteur Saint-Nicolas), dans Ville-Guay (secteur Lévis) et sur la rue des Chenaux dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome;
- 2° des activités agricoles;
- 3° des commerces de détail et services, comme sur l'avenue Saint-Augustin dans le secteur Breakeyville;
- 4° des activités industrielles ou à caractère industriel, comme sur la rue John-A.-Scott dans le secteur Breakeyville;
- 5° des activités d'extraction, notamment sur la route Lagueux dans le secteur Saint-Nicolas;
- 6° des activités récréatives, comme le Camping de la Martinière.

D'importantes superficies à l'état naturel font partie de l'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13.

Les intentions d'aménagement et de développement sont les suivantes :

- 1° Autoriser les activités agricoles sans contraintes.
- 2° Reconnaître l'existence des habitations et concentrations d'habitations.
- 3° Confirmer les développements actuels de type champêtre, en autorisant la construction uniquement en bordure des rues publiques ou privées existantes et conformes aux exigences du règlement de lotissement.
- 4° Éviter l'installation de réseaux d'aqueduc et d'égouts dans les aires d'affectation RURALE à moins que les conditions sanitaires ne l'exigent ou pour permettre un raccordement à un site de traitement des eaux usées se trouvant à l'extérieur du périmètre d'urbanisation.
- 5° Reconnaître les activités d'extraction existantes et les confirmer dans la réglementation, sous réserve de la conservation des milieux naturels illustrés à la carte 13.
- 6° Adopter une réglementation permettant de protéger les boisés, les rives, les milieux humides et les talus de forte pente qui font partie de l'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13.
- 7° Éviter les nouveaux usages commerciaux et de services sauf dans les cas suivants :
 - a) s'ils constituent un prolongement d'activités agricoles ou récréatives pratiquées sur le site;

- b) s'ils permettent de répondre à des besoins de proximité qu'il serait difficile de satisfaire autrement compte tenu de l'éloignement des pôles structurants, des noyaux de proximité, des noyaux traditionnels et des axes commerciaux.
- 8° Reconnaître les usages et bâtiments existants. Permettre l'agrandissement ou la réutilisation de bâtiments existants, en particulier s'ils sont conformes à l'approche ABC (voir article 12).

Ces intentions traduisent le souci de la Ville de reconnaître des parties de territoire situées à l'extérieur de la zone agricole mais dont les caractéristiques se rapprochent de celles du milieu rural et champêtre, en y permettant la consolidation de l'existant mais avec l'intention ferme de limiter la croissance et de conserver les milieux naturels. Ces intentions sont conformes à la stratégie de consolidation urbaine, à la stratégie de structuration de l'urbanisation, à la stratégie de mise en valeur du milieu agricole et à la stratégie de conservation des milieux naturels, décrites au chapitre 2.

RV-2015-15-04, a. 137;

138. Usages compatibles

Les usages compatibles avec l'affectation RURALE sont indiqués au tableau 21.

Tableau 21 : Usages compatibles avec l'affectation RURALE

AFFECTATION RURALE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Activités para-industrielles	Tous les usages conformes à l'article 137.
Agriculture	Tous les usages s'ils sont sans contraintes.
Commerce de détail et service	Tous les usages conformes à l'article 137, sauf les usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.
Extraction	Tous les usages, sous réserve de la conservation des milieux naturels illustrés à la carte 13.
Foresterie	Tous les usages s'ils sont sans contraintes.
Habitation	Résidence unifamiliale isolée.
Industrie	Tous les usages conformes à l'article 137.
Parc et récréation	Tous les usages.

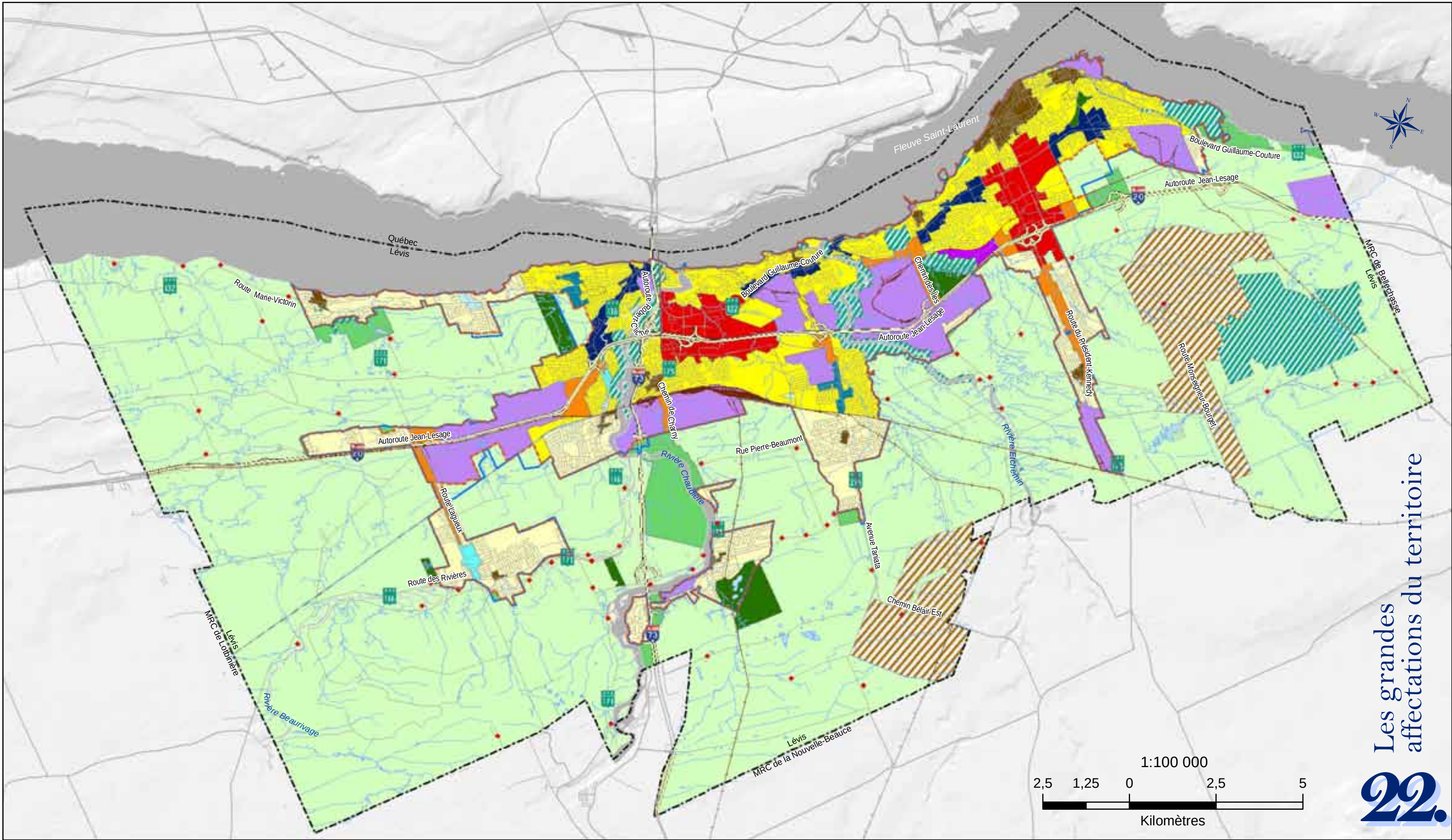
Les activités para-industrielles et le commerce de détail sont compatibles avec l'affectation RURALE sur les lots 1 961 821 et 2 245 188, sous réserve des usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL, pour donner suite à l'ordonnance d'exclusion accordée par le Tribunal administratif du Québec dans le dossier STE-Q-202367-1406.

Les usages et ouvrages décrits à l'article 94 et permettant l'exploitation d'un éventuel terminal méthanier dans le parc industriel Lévis-Est sont compatibles avec l'affectation RURALE, notamment une route de service et un corridor technique.

RV-2015-15-04, a. 138;

139. La densité résidentielle

La densité résidentielle nette ne doit pas excéder 2 logements par hectare.



Les grandes affectations du territoire

22.

SAD
2016

- | | | | | |
|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------|--|
| ♦ Îlot déstructuré | ■ Pôle structurant | ■ Noyau de proximité 3 | ■ Récréo-écologique | ■ Quai en eau profonde |
| ■ Consolidation urbaine | ■ Noyau traditionnel | ■ Noyau de proximité 4 | ■ Récréation | ■ Périmètre d'urbanisation |
| ■ Consolidation périurbaine | ■ Noyau de proximité 1 | ■ Zone d'affaires et d'innovation | ■ Rurale | ■ Périmètre d'urbanisation métropolitain |
| ■ Artère commerciale | ■ Noyau de proximité 2 | ■ Industrielle | ■ Ressources | ■ Limite municipale |
| | | | ■ Élevage contraignant | |

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



CHAPITRE 4

LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT HISTORIQUE, ESTHÉTIQUE ET CULTUREL, ET LES ZONES PRIORITAIRES DE RÉAMÉNAGEMENT

SECTION 1

INTRODUCTION

140. Le contexte lié aux territoires d'intérêt

Le *Schéma d'aménagement et de développement* doit déterminer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel ou esthétique, et peut déterminer toute zone susceptible de faire l'objet d'un réaménagement. La détermination de territoires d'intérêt consiste à identifier ou à circonscrire de tels territoires et à préciser la nature de l'intérêt qu'ils représentent. Ceux-ci doivent présenter des caractéristiques qui leur confèrent un intérêt pour la Ville. L'intérêt suscité par ces territoires doit être significatif et leur identification s'inscrire dans la perspective d'une intervention possible de la Ville en ce qui concerne leur identification, leur protection, leur sauvegarde ou leur mise en valeur.

Les consultations publiques ont permis de constater que de nouvelles préoccupations émergent du milieu, notamment la question de l'identification et de la préservation des éléments les plus significatifs du territoire. Depuis la création de la nouvelle Ville de Lévis, des consultations et des travaux réalisés dans le cadre de la planification stratégique et du Sommet de Lévis, ont permis de dégager une vision d'avenir en matière culturelle, une orientation générale, des objectifs spécifiques et des moyens de mise en œuvre. Tous ces éléments sont reconduits et précisés dans la politique culturelle de Lévis, adoptée par le conseil de la Ville de Lévis le 9 février 2004. Qualifiée de ville de nature et de culture, Lévis doit maintenant mettre en œuvre cette politique, selon les quatre champs d'intervention suivants :

- 1° les arts et les lettres;
- 2° les bibliothèques;
- 3° le patrimoine et l'histoire;
- 4° le tourisme culturel.

SECTION 2

GRANDES ORIENTATIONS

141. Les orientations relatives aux arts et lettres

Les orientations de la Ville de Lévis relatives aux arts et lettres sont les suivantes :

- 1° Favoriser l'accès et la participation des Lévisiennes et Lévisiens à la vie artistique et littéraire locale.
- 2° Soutenir la contribution des artistes et des organismes culturels lévisiens.
- 3° Développer le loisir culturel et la formation aux arts et aux lettres.

RV-2015-15-04, a. 141;

142. Les orientations relatives aux bibliothèques

Les orientations de la Ville de Lévis relatives aux bibliothèques sont les suivantes :

- 1° Améliorer l'accessibilité des services des bibliothèques.
- 2° Développer des services de lecture et de transmission de la connaissance.

RV-2015-15-04, a. 142

143. Les orientations relatives au patrimoine et à l'histoire

Les orientations de la Ville de Lévis relatives au patrimoine et à l'histoire sont les suivantes :

- 1° Mettre en valeur la richesse et la diversité des patrimoines de Lévis.
- 2° Faire connaître l'histoire de Lévis.

Bon nombre de territoires considérés comme présentant un intérêt esthétique, historique ou encore culturel sont des milieux anciens qui doivent faire l'objet d'une attention particulière. Certaines parties des vieux quartiers de la ville de Lévis pourront être désignées à titre de « zones prioritaires de réaménagement » par le plan d'urbanisme.

Les objectifs spécifiques et les intentions d'aménagement sont les suivants :

- 1° favoriser la protection et la mise en valeur des éléments d'intérêt les plus significatifs du territoire;
- 2° appuyer tous les efforts de revitalisation et de réfection des infrastructures des vieux quartiers;
- 3° susciter une réflexion sur les moyens à prendre pour mieux protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt;
- 4° attirer l'attention des pouvoirs publics sur les possibilités de mise en valeur des richesses patrimoniales, culturelles et esthétiques de la ville;
- 5° entamer une réflexion sur la préservation des paysages les plus significatifs de la ville;
- 6° favoriser la réutilisation des bâtiments patrimoniaux notamment aux fins collectives tout en protégeant leur caractère historique;

- 7° entamer une réflexion sur le potentiel de réutilisation des grandes propriétés institutionnelles et religieuses ayant une valeur patrimoniale (bâtie et naturelle), en considérant une intégration harmonieuse à l'environnement limitrophe;
- 8° entamer une réflexion sur le patrimoine religieux de la ville.

RV-2015-15-04, a. 143;

144. Les orientations relatives au tourisme culturel

La Ville de Lévis favorise le développement du tourisme à caractère culturel.

RV-2015-15-04, a. 144;

SECTION 3 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT HISTORIQUE ET CULTUREL

145. Les territoires d'intérêt historique et culturel

Le territoire de la ville de Lévis regorge d'éléments d'intérêt historique et culturel. Éparpillés aux quatre coins de la ville, ces éléments identitaires appartiennent à différents types de patrimoine dont le religieux, l'institutionnel, le domestique, le maritime, l'archéologique, l'industriel, l'agricole et le ferroviaire, soit les patrimoines particuliers représentatifs et significatifs sur le territoire.

Les différents éléments sont illustrés sur les cartes 23 à 23.5 et sont regroupés au sein de huit inventaires joints aux annexes C, soit :

- 1° Annexe C.1 : Le patrimoine archéologique
- 2° Annexe C.2 : Le patrimoine architectural significatif
- 3° Annexe C.3 : Les bâtiments protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels*
- 4° Annexe C.4 : Les sites du patrimoine
- 5° Annexe C.5 : Les lieux historiques nationaux du Canada
- 6° Annexe C.6 : Le patrimoine religieux
- 7° Annexe C.7 : Les zones de concentration d'architecture ancienne
- 8° Annexe C.8 : Les secteurs d'intérêt particulier

Ces inventaires regroupent des éléments d'intérêt historique et culturel, puisés et documentés à même un certain nombre d'études réalisées à ce jour. Il faut toutefois noter que les connaissances liées à ces éléments du patrimoine lévisien continuent d'évoluer au fil de la réalisation des recherches. La poursuite et l'achèvement d'études et d'inventaires permettront donc d'enrichir et de compléter ces inventaires.

De plus, plusieurs sites à potentiel archéologique sont identifiés sur le territoire de Lévis, et correspondent souvent à des terrains situés à environ 60 mètres d'élévation, soit les territoires qui émergeaient lors de la présence de la mer de Champlain. Ainsi, plusieurs crans rocheux représentent un potentiel archéologique puisqu'ils constituaient, il y a 8000 ans, autant d'îles dans la confluence des rivières Chaudière et Etchemin. Ces secteurs à potentiels archéologiques élevés devront être davantage expertisés avant de faire l'objet d'une identification par le *Schéma d'aménagement et de développement*.

RV-2015-15-04, a. 145;

146. Les scénarios d'intervention pour les territoires d'intérêt historique et culturel

Pour chacun des éléments d'intérêt historique et culturel des six premiers grands inventaires énumérés à l'article 145, il existe trois scénarios d'intervention possibles :

- 1° Scénario d'intervention 1 – identification : les éléments d'intérêt historique et culturel sont uniquement identifiés au schéma.
- 2° Scénario d'intervention 2 – identification et protection par des intentions d'aménagement : les éléments d'intérêt historique et culturel sont identifiés au schéma et des mesures de protection seront précisées au plan et aux règlements d'urbanisme de la Ville (pouvant inclure l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale).

- 3° Scénario d'intervention 3 – identification, protection et mise en valeur : les éléments d'intérêt historique et culturel sont identifiés au schéma et seront protégés par le plan et les règlements d'urbanisme; des mesures de mise en valeur sont proposées.

Les intentions d'aménagement peuvent commander la mise en vigueur d'une réglementation ultérieure de la Ville.

Pour chacune des zones et chacun des secteurs des deux derniers inventaires (annexes C.7 et C.8) énumérés à l'article 145, il existe trois scénarios d'intervention possibles :

- 1° Scénario d'intervention 1 : zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, long terme.
- 2° Scénario d'intervention 2 – zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme.
- 3° Scénario d'intervention 3 – zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme.

RV-2015-15-04, a. 146;

147. Inventaire et scénarios d'intervention : le patrimoine archéologique (69 éléments)

Plusieurs sources ont permis d'alimenter l'inventaire des éléments du patrimoine archéologique. Le projet « Recherche et carte interactive » avait déjà permis d'identifier les sites connus, précisés d'un code Borden. Ceux-ci sont dans l'inventaire. La plupart des éléments identifiés aux schémas des deux ex-MRC ont également été intégrés à l'inventaire. Enfin, quelques vestiges connus ont été ajoutés à la liste. Toutefois, les zones de potentiel préhistorique et historique identifiées récemment, lors du dépôt préliminaire d'une étude réalisée par le Groupe de recherches en histoire du Québec, n'ont pas été incluses en raison de leur nombre (64 zones de potentiel archéologique préhistorique et 51 zones de potentiel archéologique historique), et ce, en raison du manque de précision de ces données. Enfin, huit zones de potentiel archéologique historique ont été retirées en raison du bouleversement majeur qu'elles ont subi depuis les dernières études qui ont mené initialement à leur identification.

De façon générale, tous ces éléments d'intérêt de l'inventaire « Patrimoine archéologique », décrits à l'annexe C.1, font l'objet du scénario d'intervention 1 (identification), sauf à l'égard des cas suivants :

- 1° le parc des Chutes-de-la-Chaudière 2 (Ce Et-680) fait l'objet du scénario d'intervention 3 – identification, protection et mise en valeur;
- 2° le premier moulin Breakey qui fait l'objet du scénario d'intervention 2 – identification et protection par des intentions d'aménagement.

RV-2015-15-04, a. 147;

**148. Inventaire et scénarios d'intervention :
le patrimoine architectural significatif (184 éléments)**

La majeure partie de la sélection des éléments du patrimoine architectural significatif a été réalisée à partir du fichier de l'inventaire patrimonial, plus particulièrement de l'évaluation patrimoniale individuelle des bâtiments.

La valeur intrinsèque et l'état d'authenticité furent utilisés pour procéder à la sélection. La valeur intrinsèque ou valeur patrimoniale correspond à un jugement sur l'ensemble des qualités extérieures du bâtiment, en référence à l'authenticité, l'usage, les qualités artistiques, l'âge, la matérialité, l'état de conservation et le symbolisme. Les cotes relatives à la valeur intrinsèque sont : exceptionnelles, supérieures, fortes, moyennes et faibles. L'état d'authenticité, quant à lui, fait référence à l'état d'origine du bâtiment, c'est-à-dire sa fidélité par rapport à son état d'origine présumé (extérieur). Les cotes relatives à l'état d'authenticité sont : excellent, bon, moyen, faible, mauvais.

À partir de ces deux valeurs d'évaluation, une liste de bâtiments a été créée et apparaît à l'annexe C.2. Trente-cinq bâtiments possédant une valeur intrinsèque exceptionnelle combinée à un état d'authenticité excellent sont identifiés. Quatorze bâtiments possédant une valeur intrinsèque jugée exceptionnelle ainsi qu'un état d'authenticité bon sont également identifiés. Un seul bâtiment possède une valeur intrinsèque exceptionnelle ainsi qu'un état d'authenticité moyen. Soixante-dix-neuf bâtiments ayant une valeur intrinsèque supérieure et un état d'authenticité excellent sont identifiés. Quarante-deux bâtiments ont une valeur intrinsèque jugée supérieure et un état d'authenticité jugé bon. Aucun bâtiment n'est décrit comme possédant une valeur intrinsèque exceptionnelle et un état d'authenticité faible. De même, aucun bâtiment ne possède une valeur intrinsèque exceptionnelle et un état d'authenticité mauvais.

Enfin, 12 éléments proviennent des anciens projets de schéma d'aménagement révisés et schémas d'aménagement révisés. De plus, les éléments dont la vocation d'origine et/ou actuelle s'apparente au domaine religieux, institutionnel, militaire, public ou encore industriel significatifs ainsi qu'un ensemble patrimonial significatif ont également été identifiés.

Les scénarios d'intervention retenus sont :

- 1° Scénario d'intervention 1 : élément domestique de grand intérêt patrimonial.
- 2° Scénario d'intervention 2 : ancien élément du patrimoine religieux hautement significatif (propriété privée affectée à une nouvelle fonction); élément important de l'histoire locale; élément du patrimoine institutionnel, public, militaire ou industriel significatif; élément du patrimoine religieux hautement significatif; élément historique hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral; élément déjà assujetti à un PIIA visant la conservation du patrimoine.
- 3° Scénario d'intervention 3 : élément du patrimoine religieux hautement significatif qui est soit classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine; élément historique hautement significatif qui est soit classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine; élément historique significatif reconnu par le gouvernement fédéral et appartenant à la Ville.

**149. Inventaire et scénarios d'intervention :
les bâtiments protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* (12 éléments)**

Tous les bâtiments bénéficiant d'une protection en vertu de la *Loi sur les biens culturels* sont identifiés dans cet inventaire et apparaissent à l'annexe C.3.

Étant donné le statut conféré, soit par les autorités provinciales, soit par les autorités municipales à ces éléments d'intérêt incontestable, seul le scénario d'intervention 3 a été retenu.

RV-2015-15-04, a. 149;

**150. Inventaire et scénarios d'intervention :
les sites du patrimoine (2 ensembles d'éléments)**

Tous les ensembles constitués en sites du patrimoine en vertu de la *Loi sur les biens culturels* sont identifiés à l'annexe C.4.

Étant donné le statut conféré par les autorités municipales à ces ensembles constitués en sites du patrimoine, un seul scénario d'intervention a été prévu, soit le scénario 3 qui s'applique aux ensembles d'éléments hautement significatif, constitués en sites du patrimoine par les autorités municipales.

RV-2015-15-04, a. 150;

**151. Inventaire et scénarios d'intervention :
les lieux historiques nationaux du Canada (5 éléments ou ensembles d'éléments)**

Tous les éléments ou ensembles d'éléments bénéficiant d'une reconnaissance comme lieu historique national du Canada sont identifiés à l'annexe C.5.

Étant donné le statut significatif conféré par les autorités fédérales, les scénarios suivants ont été retenus pour les lieux historiques nationaux du Canada :

- 1° Scénario 2 : élément historique ou ensemble d'éléments hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral.
- 2° Scénario 3 : élément historique ou ensemble d'éléments hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral et appartenant à la Ville.

RV-2015-15-04, a. 151;

152. Inventaire et scénarios d'intervention : le patrimoine religieux (62 éléments)

Les éléments retenus dans l'inventaire du patrimoine religieux que l'on retrouve à l'annexe C.6 sont des églises, chapelles, croix de chemin et calvaires (situés en bordure de route) et cimetières paroissiaux (incluant les calvaires de cimetières et monuments). Cet inventaire n'inclut pas les chapelles de congrégations puisque les éléments institutionnels figurent à l'inventaire « Patrimoine architectural significatif ». Les cimetières de congrégations ne figurent pas à l'inventaire; par contre, les jardins et les institutions forment un ensemble indissociable. Étant donné qu'ils sont inclus sous la grande dénomination de leur cimetière et que l'inventaire est partiel, ceux-ci ne nécessitent pas une identification particulière.

Les scénarios d'intervention reliés à l'inventaire du patrimoine religieux sont les suivants :

- 1° Scénario d'intervention 1 : élément commémoratif d'intérêt (cimetières).
- 2° Scénario d'intervention 2 : élément du patrimoine religieux significatif (croix de chemin et calvaires) et ancien élément du patrimoine religieux hautement significatif (propriété privée affectée à une nouvelle fonction).
- 3° Scénario d'intervention 3 : élément du patrimoine religieux hautement significatif, classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine.

RV-2015-15-04, a. 152;

**153. Inventaire et scénarios d'intervention :
les zones de concentration d'architecture ancienne (16 éléments)**

Toutes les zones cartographiées dans le cadre de l'inventaire patrimonial en tant que zones de concentration d'architecture ancienne sont identifiées dans l'inventaire que l'on retrouve à l'annexe C.7

Selon les recommandations présentées dans le rapport de l'inventaire patrimonial, ces zones de concentration devront faire l'objet d'un règlement sur les PIIA afin de protéger leur intérêt patrimonial selon les trois (3) scénarios d'intervention suivants :

- 1° Scénario d'intervention 1 : zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, long terme.
- 2° Scénario d'intervention 2 : zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme.
- 3° Scénario d'intervention 3 : zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme.

RV-2015-15-04, a. 153;

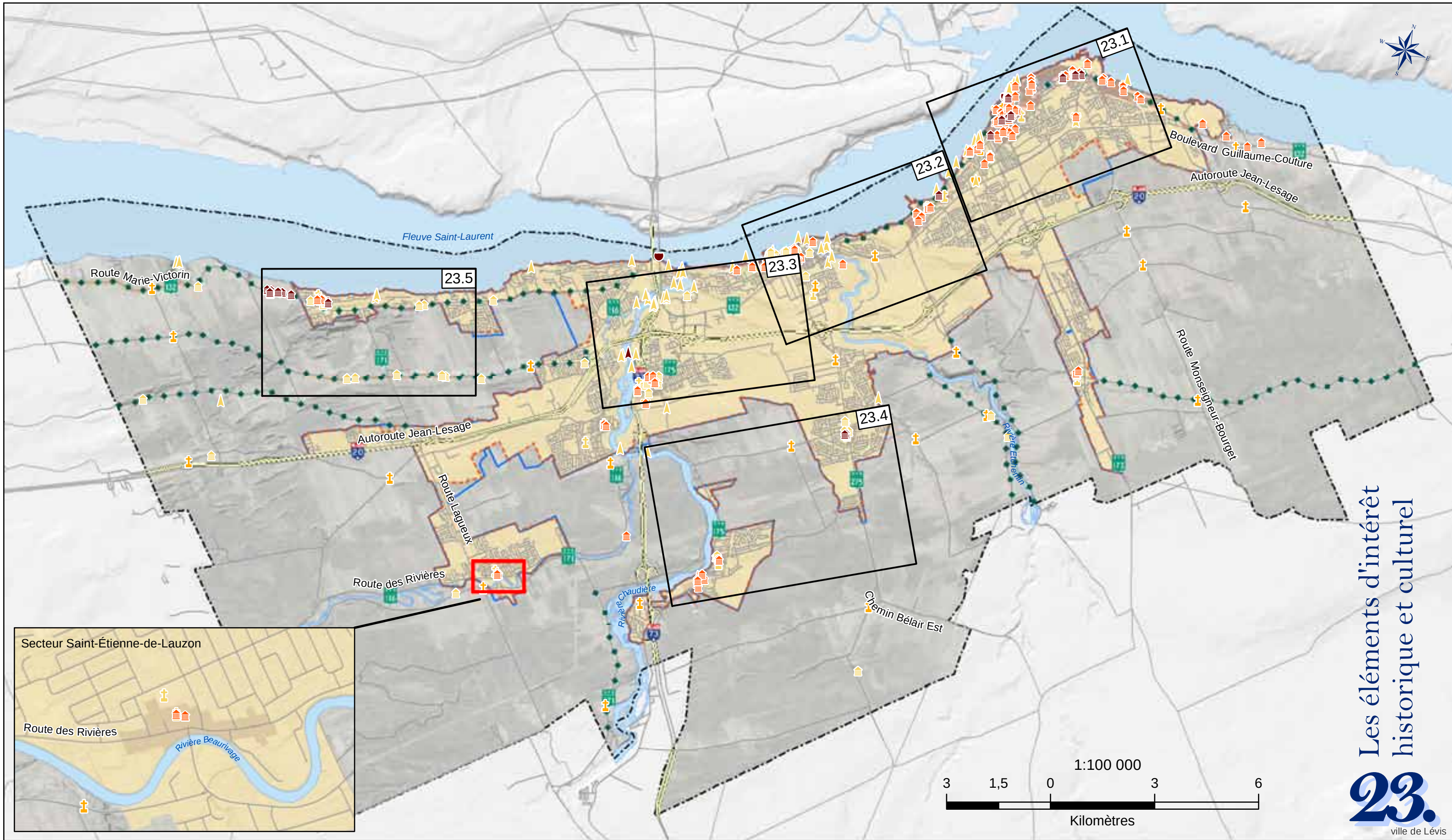
154. Inventaire et scénarios d'intervention :les secteurs d'intérêt particulier (13 éléments)

Tous les secteurs cartographiés dans le cadre de l'inventaire patrimonial en tant que secteurs d'intérêt particulier sont identifiés dans l'inventaire que l'on retrouve à l'annexe C.8.

Selon les recommandations présentées dans le rapport de l'inventaire patrimonial, ces secteurs d'intérêt devront faire l'objet d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de protéger leur intérêt patrimonial selon les 2 scénarios d'intervention suivants :

- 1° Scénario d'intervention 2 : zones/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme.
- 2° Scénario d'intervention 3 : zones/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme.

RV-2015-15-04, a. 154;



Les éléments d'intérêt
historique et culturel

23.
ville de Lévis

SAD
2016

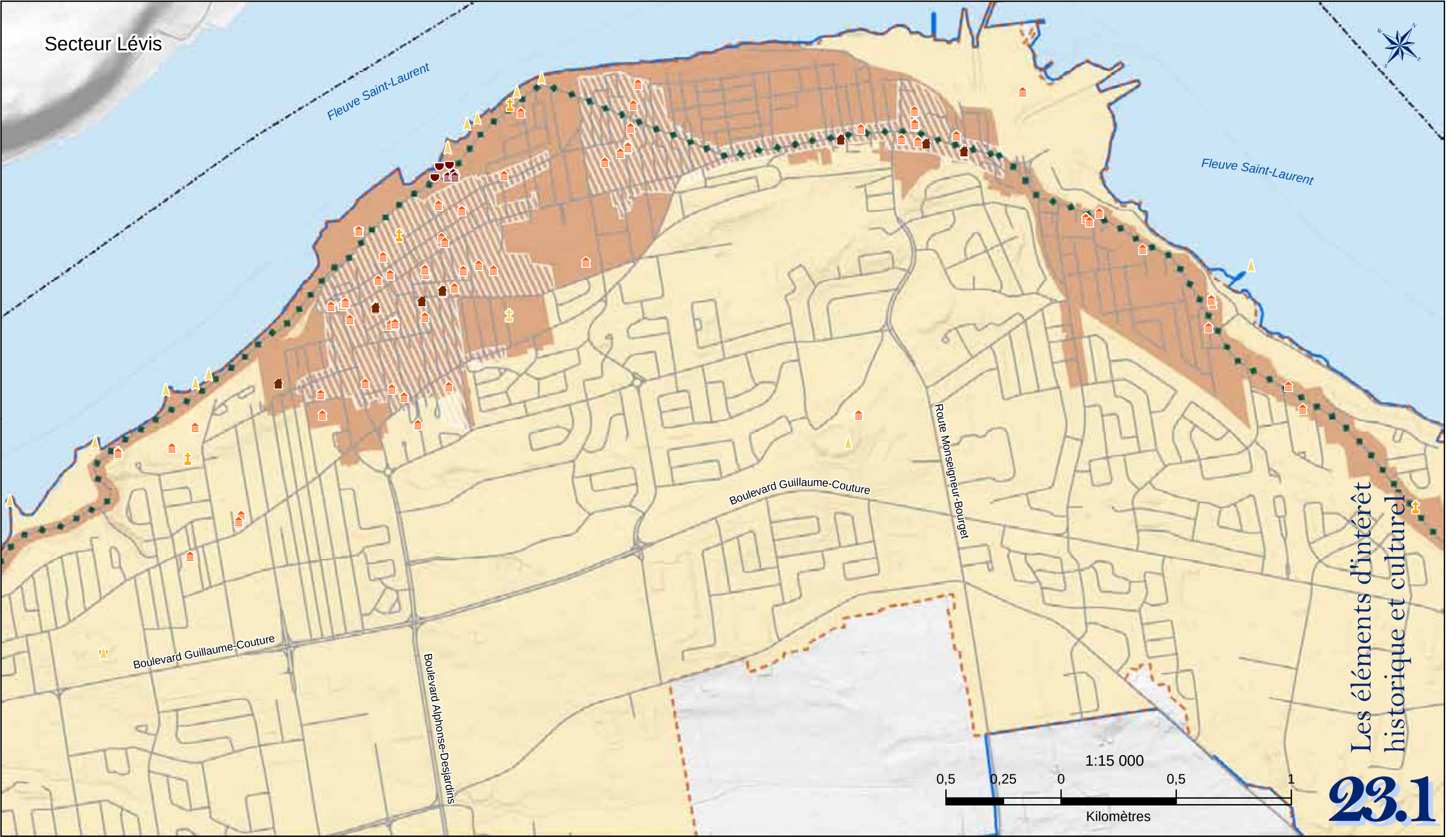
scénario d'intervention			
1	2	3	
			Bâtiment protégé
			Lieu historique national du Canada
			Patrimoine archéologique
			Patrimoine architectural
			Patrimoine religieux

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Secteur d'intérêt particulier
			Site du patrimoine
			Zone de concentration d'architecture ancienne
			Axe routier identitaire
			Périmètre d'urbanisation
			Périmètre d'urbanisation métropolitain
			Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





scénario d'intervention			scénario d'intervention		
1	2	3	1	2	3
Bâtiment protégé			Secteur d'intérêt particulier		
Lieu historique national du Canada			Site du patrimoine		
Patrimoine archéologique			Zone de concentration d'architecture ancienne		
Patrimoine architectural			Périmètre d'urbanisation métropolitain		
Patrimoine religieux			Limite municipale		
			Périmètre d'urbanisation		

Secteurs Saint-Romuald et Lévis



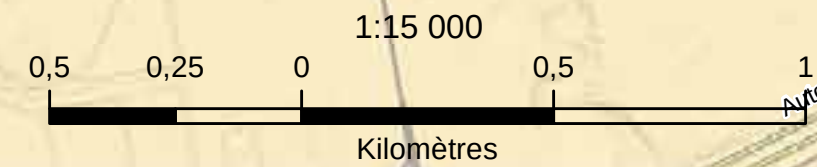
Fleuve Saint-Laurent

Boulevard Guillaume-Couture

Rivière Etchemin

Chemin des Îles

Autoroute Jean-Lesage



Les éléments d'intérêt
historique et culturel

23.2

SAD
2016

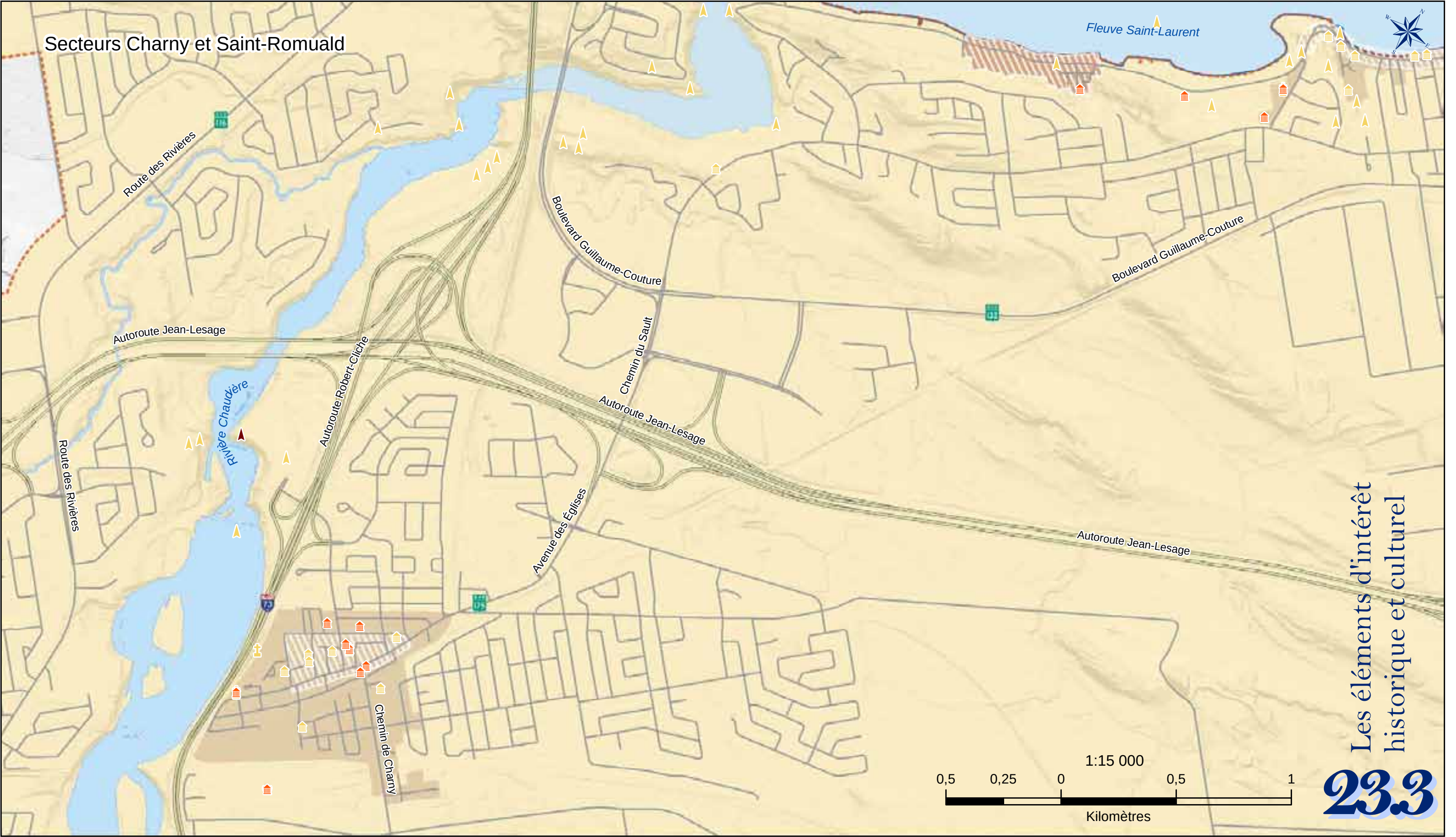
scénario d'intervention			
1	2	3	
			Bâtiment protégé
			Lieu historique national du Canada
			Patrimoine archéologique
			Patrimoine architectural
			Patrimoine religieux

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Secteur d'intérêt particulier
			Site du patrimoine
			Zone de concentration d'architecture ancienne
			Axe routier identitaire
			Périmètre d'urbanisation
			Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





Les éléments d'intérêt
historique et culturel

23.3

SAD
2016

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Bâtiment protégé
			Lieu historique national du Canada
			Patrimoine archéologique
			Patrimoine architectural
			Patrimoine religieux

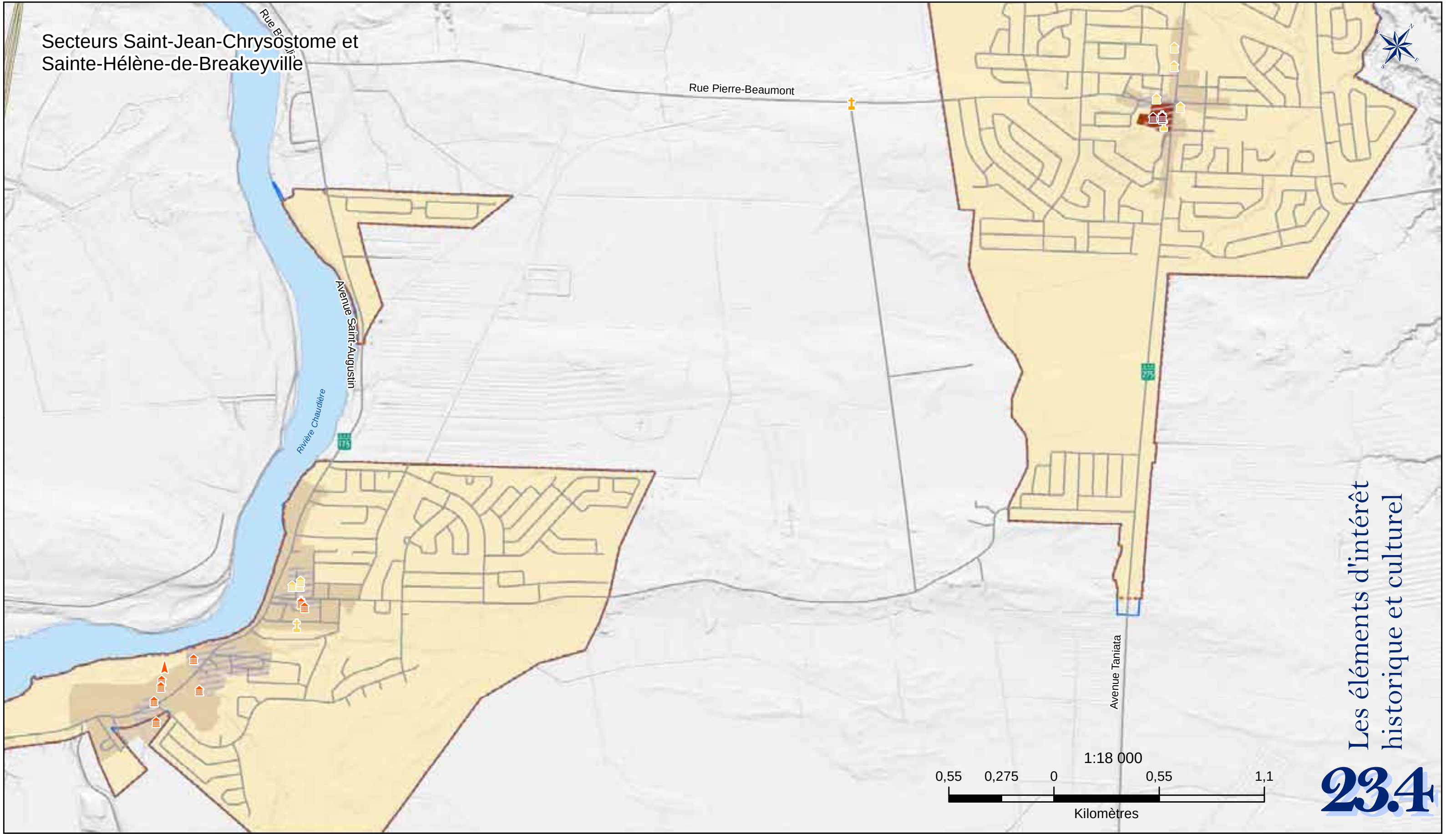
scénario d'intervention			
1	2	3	
			Secteur d'intérêt particulier
			Site du patrimoine
			Zone de concentration d'architecture ancienne
			Axe routier identitaire
			Périmètre d'urbanisation
			Périmètre d'urbanisation métropolitain
			Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



Secteurs Saint-Jean-Chrysostome et
Sainte-Hélène-de-Breakeyville



Les éléments d'intérêt
historique et culturel

23.4

SAD
2016

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Bâtiment protégé
			Lieu historique national du Canada
			Patrimoine archéologique
			Patrimoine architectural
			Patrimoine religieux

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Secteur d'intérêt particulier
			Site du patrimoine
			Zone de concentration d'architecture ancienne
			Axe routier identitaire
			Périmètre d'urbanisation
			Périmètre d'urbanisation métropolitain
			Limite municipale

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





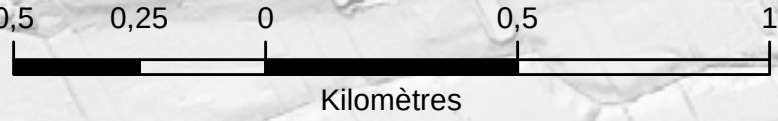
Fleuve Saint-Laurent

Route Marie-Victorin

Route Lagueux

Les éléments d'intérêt
historique et culturel

1:15 000



23.5

scénario d'intervention			
1	2	3	
			Bâtiment protégé
			Lieu historique national du Canada
			Patrimoine archéologique
			Patrimoine architectural
			Patrimoine religieux
			Secteur d'intérêt particulier
			Site du patrimoine
			Zone de concentration d'architecture ancienne
			Axe routier identitaire
			Périmètre d'urbanisation
			Périmètre d'urbanisation métropolitain
			Limite municipale

SECTION 4

LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE

155. Les territoires d'intérêt esthétique

Les territoires d'intérêt esthétique constituent des paysages humanisés ou naturels (en milieu urbain ou rural) dont les éléments ou leur composition présentent des caractéristiques visuelles et identitaires remarquables. La localisation de ces éléments d'intérêt esthétique apparaît sur la carte 11. De plus, la description de chacun de ces éléments apparaît sur l'annexe D jointe au présent schéma, regroupés en cinq inventaires :

- 1° les points ou zones d'intérêt visuel;
- 2° les falaises bordant le fleuve et les rivières;
- 3° les crans rocheux;
- 4° les axes routiers identitaires;
- 5° les anses du fleuve.

En sus de ces cinq inventaires, la carte 11 identifie des chutes et plages d'intérêt.

Ces inventaires regroupent des éléments d'intérêt esthétique puisés et documentés à même un certain nombre d'études réalisées à ce jour. Évidemment, ces inventaires pourront être mis à jour au fur et à mesure des recherches effectuées.

RV-2015-15-04, a. 155;

156. Les scénarios d'intervention pour les territoires d'intérêt esthétique

Pour chacun des éléments d'intérêt esthétique des cinq grands inventaires décrits à l'article 155, il existe trois scénarios d'intervention possibles :

- 1° Scénario d'intervention 1 : identification : les éléments d'intérêt esthétique sont uniquement identifiés au schéma.
- 2° Scénario d'intervention 2 : identification et protection par des intentions d'aménagement : les éléments d'intérêt esthétique sont identifiés au schéma et des mesures de protection seront précisées au plan et aux règlements d'urbanisme de la Ville (pouvant inclure l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale).
- 3° Scénario d'intervention 3 : identification, protection et mise en valeur : les éléments d'intérêt esthétique sont identifiés au schéma et seront protégés par le plan et les règlements d'urbanisme; des mesures de mise en valeur sont proposées.

Le plan d'urbanisme validera et, au besoin, complétera cette identification et prévoira des mécanismes de protection pour les éléments les plus significatifs conformément aux objectifs des différentes politiques de la Ville, notamment la politique culturelle, la politique de foresterie urbaine et le *Plan de gestion des milieux naturels*.

RV-2015-15-04, a. 156;

157. Les points ou zones d'intérêt visuel

Ces éléments décrits à l'annexe D sont reproduits sur la carte 11. Ces éléments portent sur des paysages exceptionnels et authentiques de Lévis, tant en bordure du fleuve et des rivières, qu'en milieu champêtre ou dans la trame urbaine ancienne.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection de ces éléments pourront se traduire au plan et aux règlements d'urbanisme de la Ville par un contrôle des usages à proximité et en ayant recours, au besoin, à un PIIA, afin d'assurer que la qualité de l'environnement de ces éléments pourra ainsi être maintenue.

RV-2015-15-04, a. 157;

158. Les falaises bordant le fleuve et les rivières

Pour l'observateur situé à Québec, les falaises de Lévis sont bien connues et constituent un élément fondamental du paysage. Leur dénivellation peut atteindre plus d'une cinquantaine de mètres et une pente de plus de 100 %, comme on peut le constater dans le secteur de la Terrasse de Lévis. Les plus importantes sont illustrées à la carte 11.

Les falaises bordant le fleuve et les rivières et ayant globalement plus de 30 % de pente et 20 mètres de dénivellation sont illustrées sur la carte 11.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection des falaises se traduiront au plan et aux règlements d'urbanisme par une obligation d'identifier ces falaises et par des règles régissant ou prohibant les constructions et la coupe d'arbres.

RV-2015-15-04, a. 158;

159. Les crans rocheux

Les crans rocheux sont identifiés sur la carte 11. Ces crans rocheux constituent une formation géomorphologique caractéristique de Lévis. À cause de leurs fortes pentes et de leurs dénivellations importantes, ces crans rocheux sont difficilement accessibles. Les pentes et le sommet de ces crans rocheux sont couverts d'arbres matures et majestueux qui contribuent à la beauté du paysage lévisien et lui confèrent une identité particulière.

Les crans rocheux les plus importants font partie de l'aire de conservation des milieux naturels. Les orientations relatives aux crans rocheux sont indiquées aux articles 40 à 42, qu'ils soient situés dans l'aire de conservation ou non.

RV-2015-15-04, a. 159;

160. Les axes routiers identitaires

Les axes routiers identitaires apparaissent sur les cartes 23 à 23.5.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection de ces axes routiers se traduiront au plan d'urbanisme par leur identification et aux règlements d'urbanisme, notamment par l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

RV-2015-15-04, a. 160;

161. Les anses du fleuve

L'identification des anses du fleuve provient de plusieurs inventaires et sont identifiés sur la carte 11. Plusieurs de ces anses lévisiennes sont chargées d'histoire et ont joué un rôle économique ou social important au cours des derniers siècles.

Les intentions d'aménagement visent l'identification et la protection de l'environnement de ces anses par le biais du plan et des règlements d'urbanisme; dans la mesure du possible, la protection des habitats et l'accès public au fleuve seront favorisés.

Pour l'anse Ross, le plan d'urbanisme devra reconnaître la protection dont doit bénéficier ce secteur et la réglementation d'urbanisme devra, dans la mesure du possible, prohiber tout usage pouvant mettre en péril la biodiversité de ce secteur. Plus particulièrement, l'anse Ross recèle l'Habitat floristique de la vergerette de Philadelphie sous-espèce de Provancher, laquelle est protégée par la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. Les restrictions prévues à cette loi et aux règlements adoptés en vertu de celle-ci s'appliquent donc à cet habitat floristique.

RV-2015-15-04, a. 161;

162. Chutes et plages

Ces éléments d'intérêt esthétique sont identifiés à la carte 11 à titre d'information, contribuant ainsi au rôle « d'outil de connaissance » du *Schéma d'aménagement et de développement*. Ces éléments d'intérêt seront identifiés au plan d'urbanisme et pourront faire l'objet de mesure de protection ou de mise en valeur. Ils constituent généralement des composantes associées aux cours d'eau et seront protégés en vertu des dispositions issues de la *Politique (provinciale) de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*.

RV-2015-15-04, a. 162;

CHAPITRE 5 LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

SECTION 1 LES CONTRAINTES NATURELLES

163. Les contraintes naturelles

Le *Schéma d'aménagement et de développement* doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique ou pour des raisons de protection environnementale. Les orientations portant sur la santé, la sécurité, et le bien-être public et la protection de l'environnement (article 21) et sur la conservation des milieux naturels (article 16) appuient les intentions d'aménagement du présent chapitre et les dispositions applicables du *Document complémentaire*.

Le gouvernement du Québec a adopté, le 18 mai 2005, la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* (décret 468-2005). Le *Document complémentaire* du *Schéma d'aménagement et de développement* reprend les dispositions de cette politique et intègre les dernières modifications adoptées par les décrets 709-2008 et 702-2014.

RV-2015-15-04, a. 163;

164. Les intentions d'aménagement portant sur les contraintes naturelles

La Ville de Lévis poursuit les orientations suivantes :

- 1° Identifier les territoires soumis à des contraintes naturelles.
- 2° Régir l'occupation dans les zones de contraintes.
- 3° Protéger les personnes et les biens dans les zones à risques.
- 4° Protéger l'environnement.
- 5° Contribuer aux efforts de conservation de la biodiversité.

Ces intentions d'aménagement sont atteintes par l'identification, dans le *Schéma d'aménagement et de développement*, de zones de contraintes naturelles particulières et par l'énoncé, dans le *Document complémentaire*, des normes applicables aux zones ainsi déterminées.

RV-2015-15-04, a. 164;

165. La sécurité publique

Les zones de contraintes pour des raisons de sécurité publique déterminées par le *Schéma d'aménagement et de développement* concernent les parties de territoire qui peuvent être affectées par divers phénomènes naturels susceptibles de compromettre la sécurité des citoyennes et des citoyens ou l'intégrité de leurs biens, entraînant ainsi des coûts pour les divers paliers de gouvernement.

Les zones de contraintes naturelles sont les plaines inondables (cartes 24 à 24.4) et les zones à risques de mouvement de terrain (carte 25). Cette dernière catégorie comprend les zones à risques de glissement de terrain et les secteurs de fortes pentes.

RV-2015-15-04, a. 165;

166. Les plaines inondables

Le *Schéma d'aménagement et de développement* distingue deux types de plaines inondables, soit :

- 1° la plaine inondable de grand courant qui correspond aux parties de territoire pouvant être inondées par une crue de récurrence de 20 ans;
- 2° la plaine inondable de faible courant qui correspond aux parties de territoire pouvant être inondées par une crue de récurrence de 100 ans, au-delà de la limite de la plaine inondable de grand courant.

Les plaines inondables sises sur le territoire de la ville de Lévis sont identifiées sur les cartes 24 à 24.4. Par contre, il faudra, avec les autorités compétentes, effectuer un suivi des changements climatiques et de leurs effets sur le niveau des eaux notamment. Il est possible que les hautes marées soient de plus en plus problématiques. En même temps, il est possible que le niveau du fleuve Saint-Laurent s'abaisse si l'apport d'eau provenant des Grands-Lacs s'amenuise. La conjonction des divers phénomènes peut néanmoins entraîner une plus grande récurrence des sinistres dus aux changements climatiques. Une telle tendance semble déjà se manifester. Au besoin, il faudra ajuster les normes en conséquence, sur recommandation des autorités compétentes.

Le *Document complémentaire* établit, pour les plaines inondables identifiées, les normes minimales que la Ville devra intégrer dans sa réglementation d'urbanisme. Ces normes visent essentiellement à interdire la plupart des constructions, des ouvrages et des travaux dans les zones inondables, le tout en respect de la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables* du gouvernement provincial.

RV-2015-15-04, a. 166;

167. Les risques de mouvement de terrain

Selon la nature du sol, deux grands types de mouvement de terrain se produisent et sont susceptibles de se reproduire à Lévis : les glissements et les éboulis. Les premiers surviennent dans les talus constitués de dépôts meubles. Les éboulis sont caractéristiques des talus rocheux.

En outre, les experts nous informent que tous les talus présentant une dénivellation de plus de 5 mètres et une inclinaison de 20 degrés ou plus peuvent présenter des risques d'instabilité.

Les mesures qui sont prises par la Ville de Lévis varient selon la nature des risques et selon les connaissances acquises. Certaines zones de glissement potentiel sont bien connues. Les informations à cet égard proviennent des experts du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Différentes expertises, plus ou moins spécifiques et plus ou moins détaillées, permettent également à la Ville de Lévis d'améliorer constamment ses connaissances concernant les talus rocheux. Cependant, le territoire n'a pas fini de révéler toutes ses caractéristiques. Et l'on en sait suffisamment pour affirmer que les talus de forte pente ne sont pas tous identifiés.

Dans ces circonstances, la Ville de Lévis adopte un principe de précaution et applique en conséquence des mesures favorisant la sécurité des biens et des personnes.

RV-2015-15-04, a. 167;

168. Les zones à risques de glissement de terrain

Les zones à risques de glissement de terrain correspondent aux parties de territoire constituées de dépôts meubles pour lesquelles il a été possible d'établir l'existence de risques d'érosion brutale; ces zones sont identifiées sur la carte 25. Si d'autres zones d'instabilité sont identifiées, elles pourront être ajoutées au plan et aux règlements d'urbanisme.

Le *Document complémentaire* établit les normes minimales que la Ville devra traduire dans sa réglementation à l'égard de ces zones de contraintes. Ces normes visent, entre autres, à régir les interventions au sommet, dans la pente et à la base des talus identifiés comme zones à risques de glissement de terrain.

Toutefois, compte tenu du fait que la méthode utilisée pour déterminer les zones à risques de glissement de terrain peut comporter certaines imprécisions, le *Document complémentaire* prévoit des modalités visant à permettre certaines interventions lorsqu'un ingénieur en géotechnique peut démontrer que le projet ne réduira pas la stabilité du terrain ou que les travaux correctifs qu'il recommande sont effectués. Le *Document complémentaire* précise les dispositions applicables à ce sujet.

La carte 25 montre quatre types de zones à risques de glissement de terrain, selon que le degré de risque est élevé, moyen, faible ou hypothétique. Le *Document complémentaire* ne prévoit aucune norme concernant les zones à risques hypothétiques. Par contre, il faut éviter d'implanter dans ces zones des ouvrages ou usages à caractère stratégique, tels des équipements qui offrent des services publics essentiels (caserne de pompiers, poste de police, hôpital, etc.), qui hébergent une clientèle vulnérable (hôpital, école, résidence pour personnes âgées, garderie, résidence supervisée, etc.) ou des établissements ou activités susceptibles de défaillance technologique qui pourraient porter de graves préjudices aux personnes ou à l'environnement en raison de la présence de substances toxiques ou inflammables (notamment les entreprises qui utilisent, produisent, entreposent ou rejettent des matières dangereuses).

RV-2015-15-04, a. 168;

169. Les secteurs de fortes pentes associés aux talus rocheux

La carte 25 identifie les secteurs à fortes pentes associés aux talus rocheux. Ces secteurs représentent un ensemble de terrains caractérisés par la présence de talus rocheux dont la hauteur est d'au moins 5 mètres avec une inclinaison moyenne d'au moins 20 degrés. Parmi les talus rocheux, on note la présence des falaises et des escarpements bordant le fleuve Saint-Laurent et les rivières, telles que Chaudière, Aulneuse, Etchemin et à la Scie. Les collines ou crans rocheux ainsi que les crêtes rocheuses de formes allongées, très présents dans les secteurs Saint-Nicolas et Saint-Romuald, figurent parmi les secteurs à fortes pentes associés aux talus rocheux.

Les talus rocheux compris dans ces secteurs représentent un ensemble d'endroits où des mouvements dans le roc se sont produits ou sont susceptibles de se produire en raison de leur hauteur, de leur inclinaison et de la composition locale du roc. Ces informations proviennent de plusieurs sources. D'une part, elles proviennent d'experts en mécanique des roches qui ont effectué, à la demande de la Ville, une inspection sommaire de certains talus rocheux. D'autre part, ces informations font suite à des chutes de roc constatées soit par les citoyens, soit par des experts du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports; ces derniers sont régulièrement interpellés pour valider la stabilité des talus à la suite d'éboulis rocheux.

Les endroits où les mouvements de roc ont été le plus constatés, au cours des dernières années, sont en bordure de la falaise longeant le fleuve Saint-Laurent, la rue Saint-Laurent ou le chemin du Fleuve. Aussi, des instabilités de terrain ont été notées dans les parois rocheuses en bordure du talus rocheux adjacent à la rue de la Montagne ou en bordure de certains crans rocheux situés dans les secteurs de Saint-Nicolas et Saint-Romuald.

Les roches en place sont essentiellement d'origine sédimentaire, soit du grès et du shale. Le grès est une roche grise et particulièrement massive offrant une dureté élevée, ce qui résulte en des falaises plus abruptes; mais, sa stratification (sens original de déposition de sédiments) est souvent difficile à distinguer. En général, ce type de roche permet une bonne assise pour les bâtiments et les constructions implantés près de la ligne de crête d'un talus rocheux.

De couleur rouge, verte ou grise, le shale est une roche sédimentaire à grains fins et la stratification est bien développée. Il s'agit d'une roche de faible dureté, généralement friable, souvent feuilletée et sensible à l'érosion. Généralement, sous l'effet du gel-dégel, la roche de surface se disloque graduellement impliquant de petites masses rocheuses.

Bien qu'il s'agisse de deux types de roche bien distincts, on note souvent des grès schisteux ou encore des shales relativement massifs. C'est une des raisons qui explique l'existence des crêtes rocheuses ainsi que des surplombs constitués de grès plus résistants que le shale qui se désagrège plus facilement.

Les éboulements superficiels de cailloux résultent surtout du shale qui est présent presque partout dans les talus rocheux.

Selon les experts consultés, les écroulements de masses rocheuses importantes sont plutôt rares. Dans la plupart des cas, les écroulements rocheux impliquent des blocs isolés variant de quelques kilogrammes à plusieurs tonnes.

Selon les experts, les problèmes d'instabilité ont pour origine la nature de la roche en place (type, pendage des lits vers l'extérieur du massif, fracturation de la roche). Les cycles de gel-dégel constituent le principal agent causant des mouvements dans le roc, et ce, par l'ouverture graduelle des fissures, conduisant à une rupture éventuelle des blocs.

Ainsi, les principaux facteurs influant sur le risque d'écroulement rocheux sur le territoire lévisien sont : la géologie structurale de la roche en place, la hauteur du talus et sa pente. Les fortes précipitations observées au cours des dernières années comme les redoux en période hivernale contribuent aussi à accélérer le processus des éboulis rocheux. Des interventions humaines peuvent être aussi un facteur déstabilisant en accélérant le processus naturel de dégradation. En effet, la coupe d'arbres, l'excavation au pied du talus, la surcharge sur le bord supérieur du talus (construction, remblai ou autres stockages), peuvent avoir pour effet de déstabiliser les talus en place.

Considérant les facteurs d'instabilité associés aux caractéristiques physiques et naturelles des talus rocheux présents sur le territoire, des éboulis ou chutes de blocs se produisent et sont susceptibles de se produire, et ce, un peu partout dans les secteurs de fortes pentes associés aux talus rocheux. Les experts ne peuvent prédire le moment où ces mouvements de roc se produiront, mais, le simple fait de connaître les endroits où ces mouvements peuvent apparaître justifie une certaine prudence à l'égard de ces secteurs.

Par conséquent, dans les secteurs de fortes pentes associés aux talus rocheux, tels qu'illustrés à la carte 25, certaines constructions ou ouvrages sont interdits dans une forte pente ainsi que dans les abords d'une forte pente.

Le *Document complémentaire* établit les constructions ou ouvrages qui sont autorisés et ceux qui sont interdits. Toutefois, une interdiction peut être levée, sur autorisation préalable, en application d'un règlement adopté en vertu de l'article 145.42 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (L.R.Q., c. A-19.1). De plus, aucune interdiction prévue ne peut être interprétée comme empêchant la réalisation de constructions ou d'interventions destinées à assurer la sécurité, ou lorsqu'il s'agit de procéder à l'entretien, à la rénovation ou à la réparation usuelle d'une construction ou d'un ouvrage.

Dans ses règlements d'urbanisme, la Ville de Lévis peut procéder à l'ajout d'autres secteurs de fortes pentes associés aux talus rocheux ou prévoir des dispositions réglementaires plus restrictives afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes.

Le *Document complémentaire* établit les normes minimales que la Ville doit intégrer dans sa réglementation d'urbanisme.

RV-2015-15-04, a. 169;

170. Les autres talus à fortes pentes

D'autres talus à fortes pentes, d'une hauteur minimale de 5 mètres avec une inclinaison moyenne d'au moins 20 degrés, sont présents un peu partout sur le territoire. Ceux-ci ne sont ni dans une zone de glissement de terrain ni dans un secteur de fortes pentes associés aux talus rocheux. En effet, aucune enquête n'a été effectuée dans ces talus pour en découvrir les caractéristiques, le risque ou les instabilités potentielles. Selon les photos aériennes récentes, on peut constater que ces autres talus à fortes pentes sont généralement occupés que ce soit à proximité du pied ou au sommet.

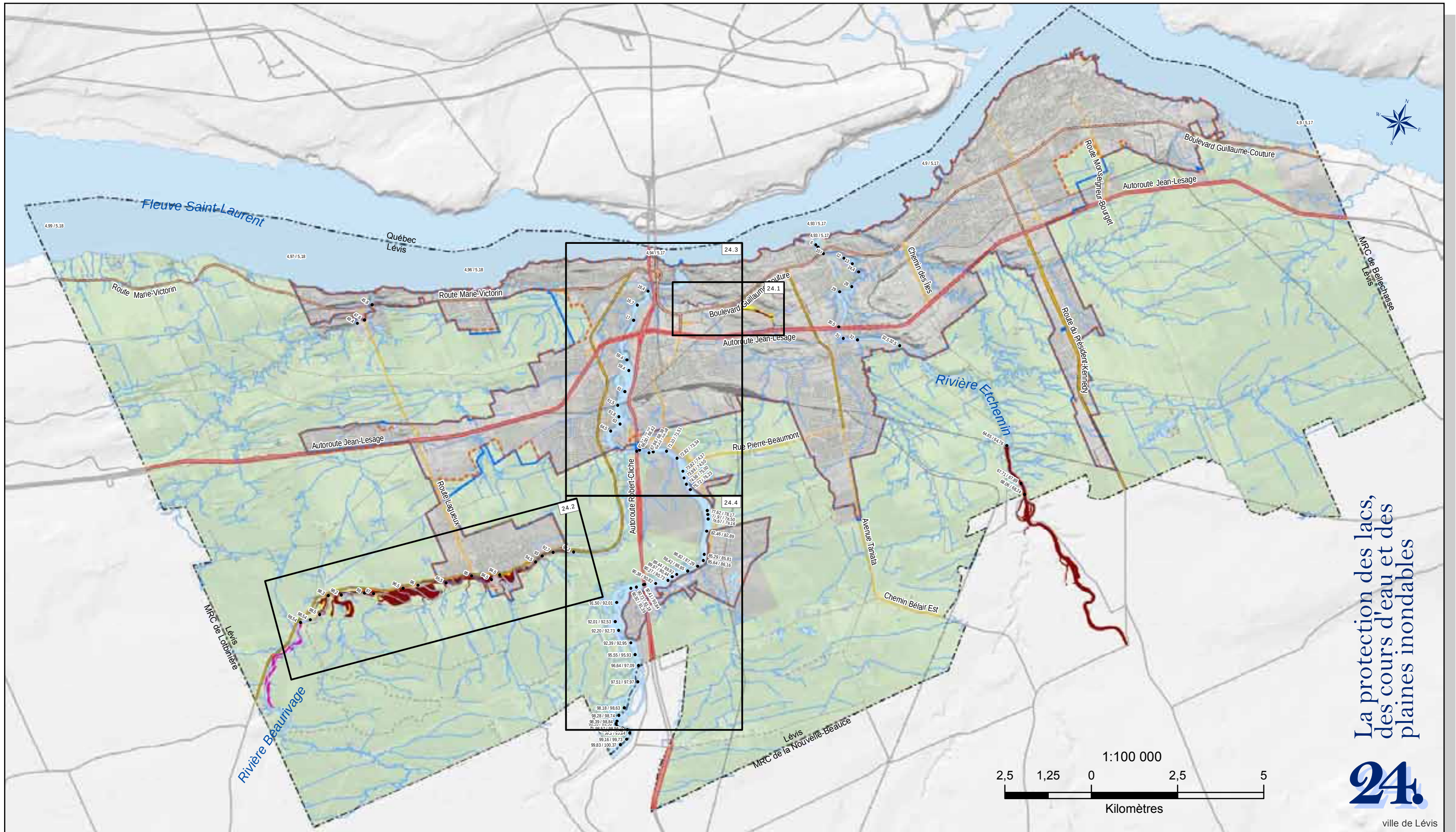
À titre de prévention et en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité civile (L.R.Q., c. S-2.3)*, notamment les articles 5 à 7 obligeant les personnes et l'autorité réglementaire à faire preuve de prévoyance et de prudence dans un lieu où l'occupation du sol est notoirement soumise à des contraintes particulières en raison de la présence d'un risque majeur ou mineur, il est requis de régir les interventions dans un talus à fortes pentes ou à proximité de celui-ci.

De plus, les ingénieurs qui œuvrent sur notre territoire, notamment, pour évaluer la stabilité des talus dans le cadre d'un projet de construction, et ce, à l'égard de l'article 145.42 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, nous rappellent dans les rapports déposés à la Ville, qu'un talus à fortes pentes est un milieu naturel sensible et que des règles minimales doivent y être observées. Ces règles de base sont les suivantes :

- 1° aucune excavation permanente ne doit être pratiquée au pied ou dans la pente du talus;
- 2° aucun remblai ne doit être effectué au sommet ou dans le talus, sans contrôle géotechnique, que ce soit en sol, en enrochement ou même des déchets de pelouse, de branches d'arbres, d'arbustes, etc.;
- 3° aucun déboisement non contrôlé;
- 4° aucun travail dans le talus ou au sommet conduisant à concentrer les eaux de ruissellement et risquant de déstabiliser les pentes. L'écoulement naturel de l'eau de pluie et de fonte des neiges est privilégié, comme ce qui se produit présentement.

Ainsi, les règlements d'urbanisme devront, à l'approche d'un talus à fortes pentes, prévoir minimalement des dispositions réglementaires afin d'assurer la sécurité des citoyens et la pérennité des constructions.

RV-2015-15-04, a. 170



SAD
2016

- 4,9 / 5,17 Cote d'inondation 20 ans/100 ans
- Zone de grand courant (20 ans)
 - Zone de faible courant (100 ans)
 - Plaine inondable (SAD)
 - Cours d'eau
 - Zone agricole
 - Périmètre d'urbanisation
 - Périmètre d'urbanisation métropolitain
 - Limite municipale

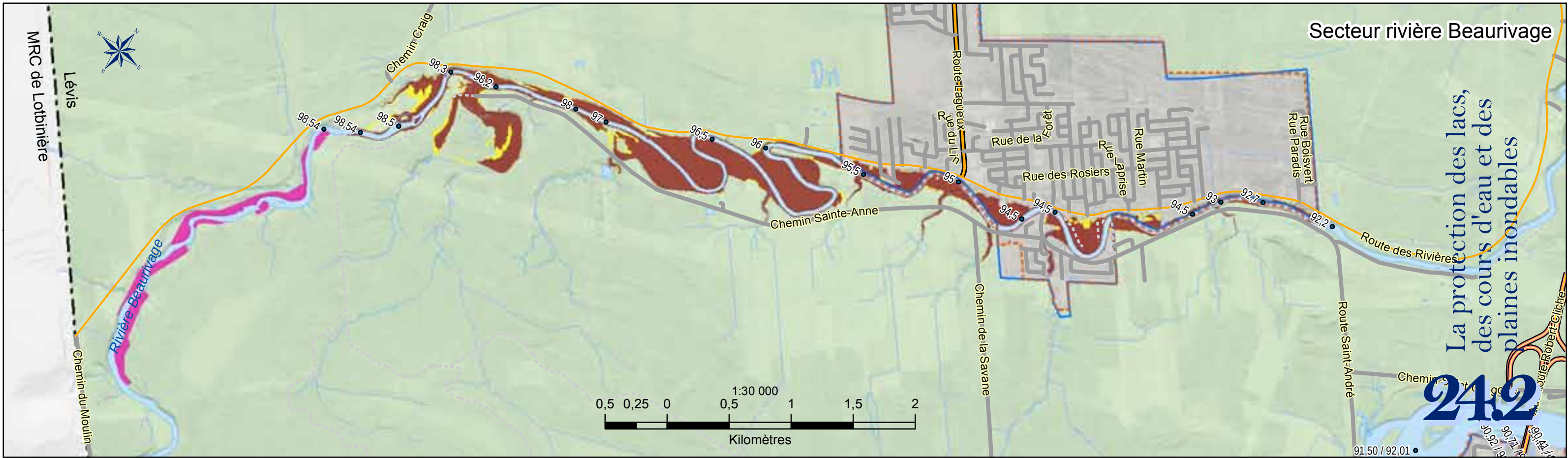
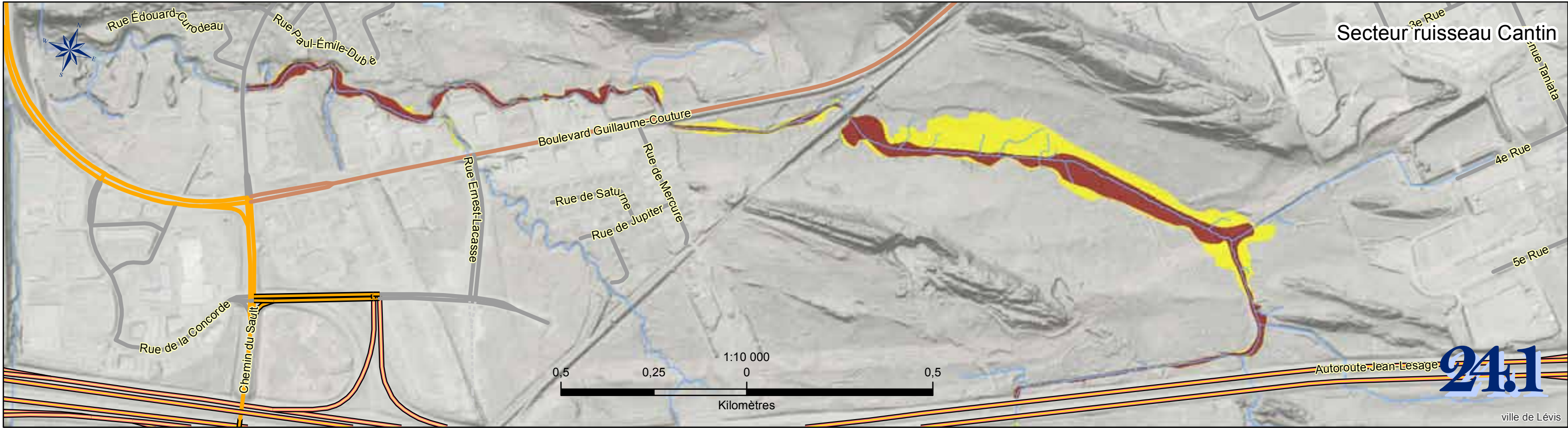
Zone de grand courant :
Cette zone correspond à la partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de vingt ans.

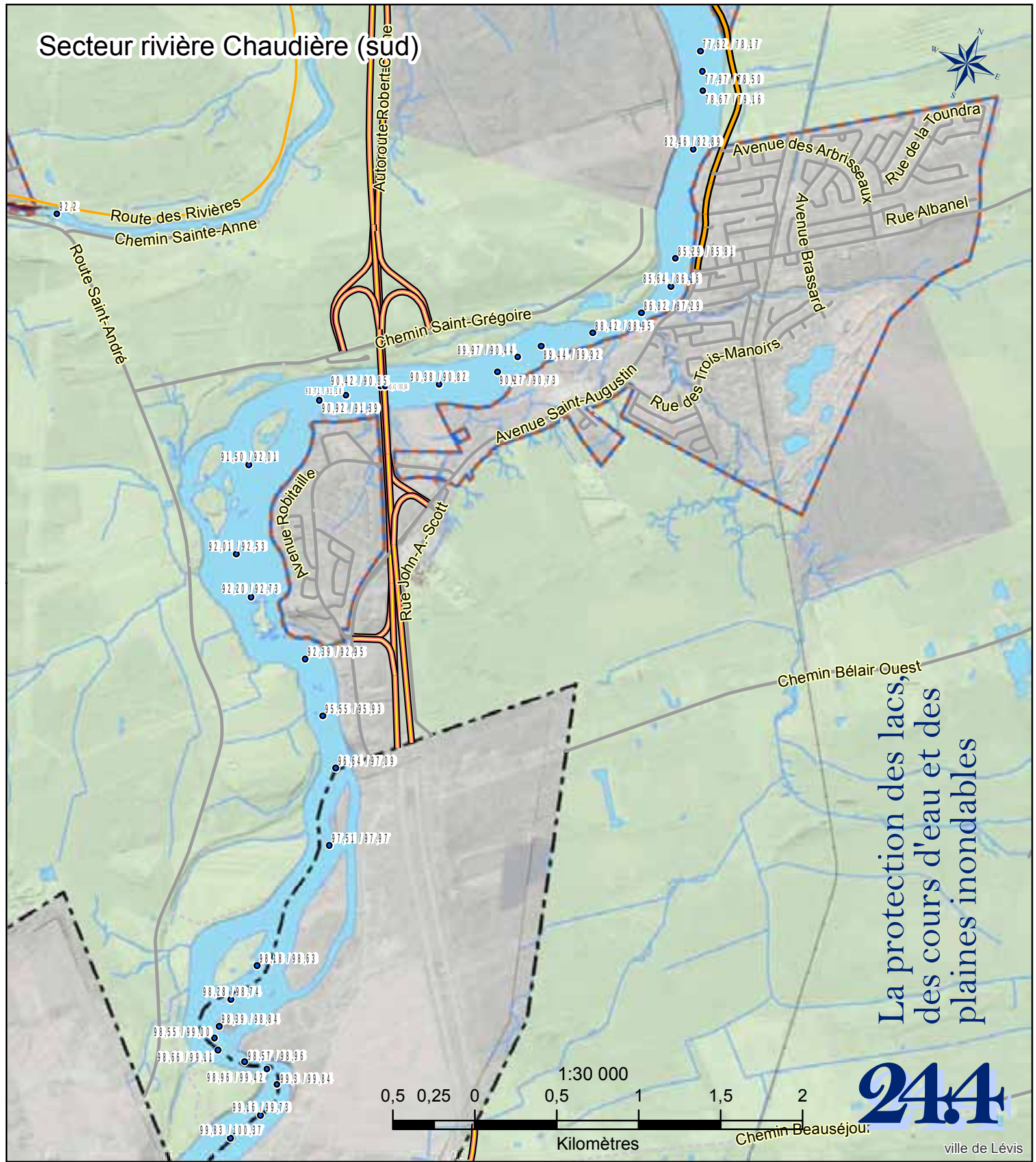
Zone de faible courant :
Cette zone correspond à la partie de la plaine inondable, au delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut-être inondée lors d'une crue de récurrence de cent ans.

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste







SAD
2016

4,9 / 5,17
● Cote d'inondation 20 ans / 100 ans

■ Zone de grand courant (20 ans)
■ Zone de faible courant (100 ans)
■ Plaine inondable (SAD)

— Cours d'eau
■ Zone agricole
■ Périimètre d'urbanisation
■ Périimètre d'urbanisation métropolitain
■ Limite municipale

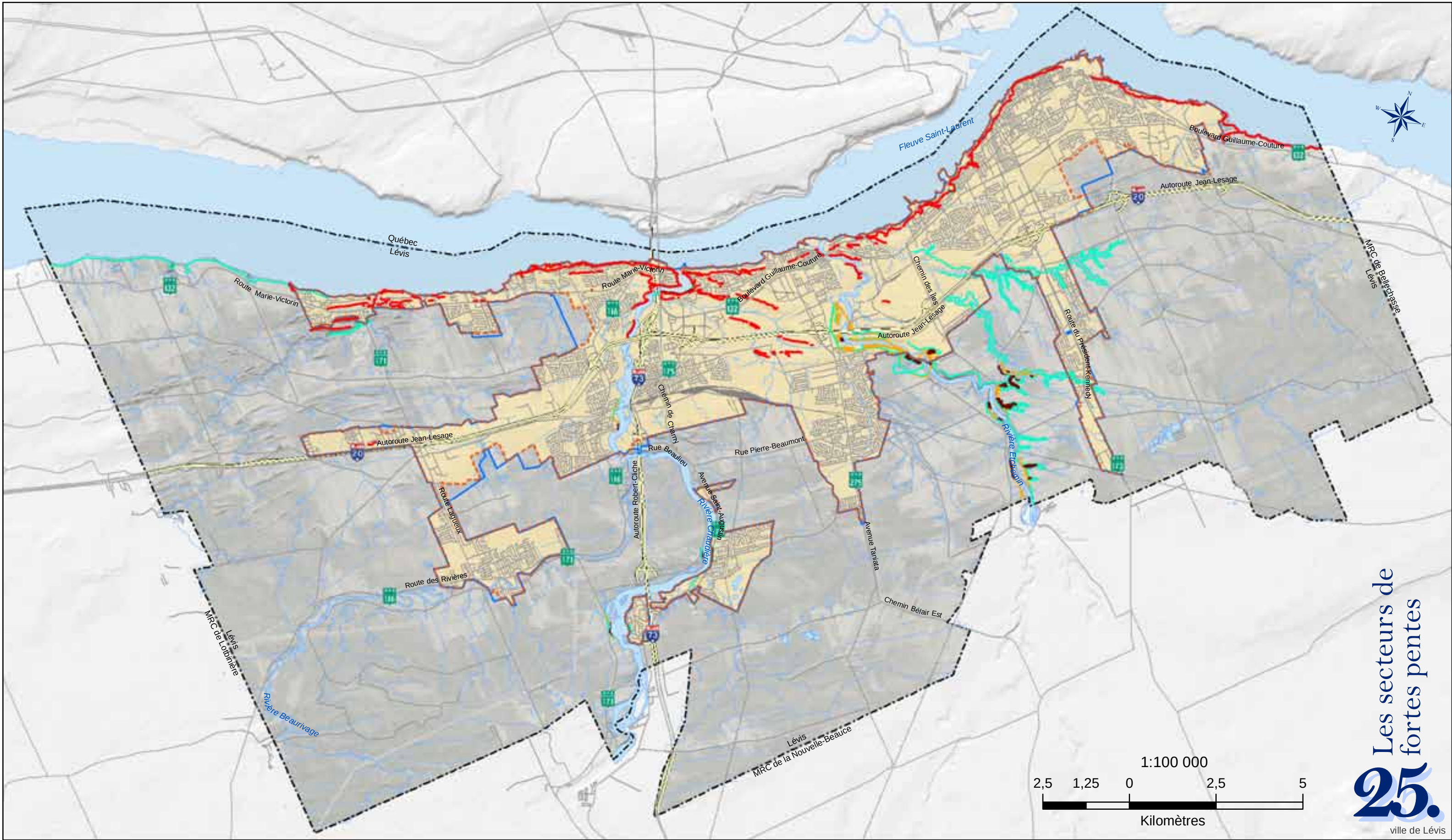
Zone de grand courant:
Cette zone correspond à la partie d'une plaine inondable qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de vingt ans.

Zone de faible courant:
Cette zone correspond à la partie de la plaine inondable, au-delà de la limite de la zone de grand courant, qui peut être inondée lors d'une crue de récurrence de cent ans.

Date: Avril 2016
Cartographie: Renée Brochu
Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
Source: Ville de Lévis

Dominic
DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
Pierre ASSELIN, urbaniste
Marie-Jeanne
GAGNON-BEAULIEU, urbaniste





SAD
2016

- Secteur à forte pente associé aux talus rocheux
- Risque élevé de glissement de terrain
- Risque moyen de glissement de terrain
- Risque faible de glissement de terrain
- Risque élevé de glissement de terrain
- Risque hypothétique de glissement de terrain
- Périmètre d'urbanisation
- Périmètre d'urbanisation métropolitain
- Limite municipale

Date: Avril 2016
 Cartographie: Renée Brochu
 Projection: Québec MTM zone 7 (NAD 83)
 Sources: Ville de Lévis, Ministère de la sécurité publique

Dominic DESLAURIERS, directeur de l'urbanisme
 Pierre ASSELIN, urbaniste
 Marie-Jeanne GAGNON-BEAULIEU, urbaniste



SECTION 2 LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES

171. Les contraintes anthropiques

Le *Schéma d'aménagement et de développement* doit déterminer les voies de circulation dont la présence dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

Le *Schéma d'aménagement et de développement* peut également déterminer les immeubles et les activités dont la présence ou l'exercice dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

La carte 26 identifie certaines sources de contraintes anthropiques actuellement présentes sur le territoire.

La principale contrainte associée aux voies de circulation est le bruit. À cet effet, les dispositions de la *Politique sur le bruit routier* du MTMDET (mars 1998) seront prises en compte à l'exclusion du cadre déjà bâti avant l'entrée en vigueur de la politique. Ainsi, le MTMDET a clairement signifié que les mesures correctrices d'atténuation (ex.: mur antibruit) des nouveaux développements pour lesquelles un permis de construction a été délivré après mars 1998 devront à l'avenir être entièrement assumées par les municipalités et leurs partenaires (les promoteurs, les propriétaires, etc.). Le contrôle de l'occupation du sol constitue le meilleur moyen de prévenir les impacts économiques et sociaux et les effets sur la santé d'une exposition inacceptable au bruit de la circulation routière.

L'utilisation du sol à proximité de certaines des sources de contraintes anthropiques identifiées sera contrôlée de façon à éviter que des usages sensibles (notamment résidentiels, institutionnels et récréatifs) s'implantent dans des parties de territoire exposées à des nuisances. Les normes imposées aux usages sensibles sont généralement le corollaire de celles que doivent respecter les usages contraignants dans les règlements édictés en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (principe de réciprocité).

D'autres sources de contraintes anthropiques sont identifiées de façon à ce que le terrain où elles se situent ne puisse faire l'objet d'une autre utilisation, ou que certaines conditions soient remplies avant qu'une nouvelle utilisation du sol y soit possible. Ceci est notamment le cas des dépotoirs désaffectés.

Les intentions d'aménagement à l'égard des contraintes anthropiques sont les suivantes:

- 1° Identifier les parties de territoire soumises à des contraintes anthropiques, tant pour ce qui est des nuisances que des risques.
- 2° Régir l'occupation du sol dans ces parties de territoire.
- 3° Éviter d'exposer la population à de nouvelles contraintes anthropiques majeures ou d'augmenter l'importance des nuisances et des risques existants en utilisant, entre autres, le principe de réciprocité.

172. Les contraintes de bruit aux abords des voies de circulation

Le *Schéma d'aménagement et de développement* identifie les tronçons routiers et autoroutiers qui, selon un modèle théorique, génèrent des niveaux de bruit susceptibles d'affecter la santé et le bien-être de la population.

Les tronçons routiers et autoroutiers identifiés comme sources de contraintes sont ceux situés à l'intérieur d'un isophone de 55dBA Leq(24h) déterminé selon le « débit journalier moyen estival » – DJME – où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h. Ces tronçons sont identifiés à l'annexe E.

Sur une partie de ces tronçons, les normes issues de la *Politique sur le bruit routier* du MTMDET ne s'appliqueront pas à l'égard des usages existants, qu'ils soient résidentiels, institutionnels ou récréatifs, en raison de leur inapplicabilité. Il en est de même pour les parties de tronçons routiers et autoroutiers où les conditions de développement rendent inapplicable la *Politique sur le bruit routier* du MTMDET. Dans les autres cas, des mesures d'atténuation devront être considérées pour diminuer les contraintes liées au bruit routier.

Ce sont surtout les corridors autoroutiers qui soulèvent de véritables enjeux relatifs au bruit de la circulation. Toutes les autres voies identifiées à l'annexe E sont déjà soit développées, soit affectées à des fins commerciales ou industrielles, soit situées en zone agricole où le bruit routier n'aura pas d'incidences. En bordure des autoroutes cependant, il existe d'importants espaces à consolider à des fins urbaines. Il est important d'y prendre en considération le bruit de la circulation pour assurer le bien-être des futurs résidents et la qualité de vie de manière générale. Au besoin, les mesures d'atténuation du bruit doivent être envisagées dès la phase de planification concernant le développement des espaces potentiellement affectés par le bruit. Les corridors autoroutiers concernés sont illustrés à la carte 26.

Le long des autres voies de circulation, il faudra surtout éviter d'implanter de nouveaux usages sensibles au bruit tels les écoles primaires et secondaires, les centres d'hébergement. Les tronçons déjà voués à des fins résidentielles pourront être consolidés.

RV-2015-15-04, a. 172;

173. Les autres sources de contraintes anthropiques existantes

Outre les voies de circulation, les sources de contraintes anthropiques suivantes sont actuellement présentes sur le territoire :

- 1° les gravières, les sablières et les carrières;
- 2° la raffinerie Valéro;
- 3° les sites de compostage industriel;
- 4° les usines de traitement de l'eau potable;
- 5° les usines ou étangs de traitement d'eaux usées;
- 6° les dépôts à neige;
- 7° la gare de triage Joffre;
- 8° l'usine d'équarrissage du secteur Charny.

RV-2015-15-04, a. 173;

174. Les gravières, les sablières et les carrières

L'exploitation des gravières, des sablières et des carrières génère du bruit, des poussières et de la circulation lourde qui constituent des nuisances pour la santé et le bien-être du public. De plus, dans certains cas, les conditions d'exploitation autorisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et la Commission de protection du territoire agricole du Québec ont occasionné une baisse du niveau de la nappe phréatique, ce qui a engendré des difficultés d'approvisionnement en eau potable aux résidences situées à proximité.

RV-2015-15-04, a. 174;

175. La raffinerie Valéro

Les activités de la raffinerie génèrent du bruit et des odeurs qui constituent des nuisances potentielles pour la santé, la sécurité et le bien-être du public. La raffinerie et ses installations portuaires sont aux limites des secteurs Saint-Romuald et Saint-David. Sur le site de la raffinerie, il y a également la présence d'un lieu d'élimination de déchets dangereux (ancien site GERLED). Il s'agit d'un bassin de traitement appartenant à Valéro et contenant des boues huileuses et des sols contaminés avec de l'huile (lagune du réservoir 5001). Ce site, identifié à la carte 26, est en voie d'être décontaminé et démantelé.

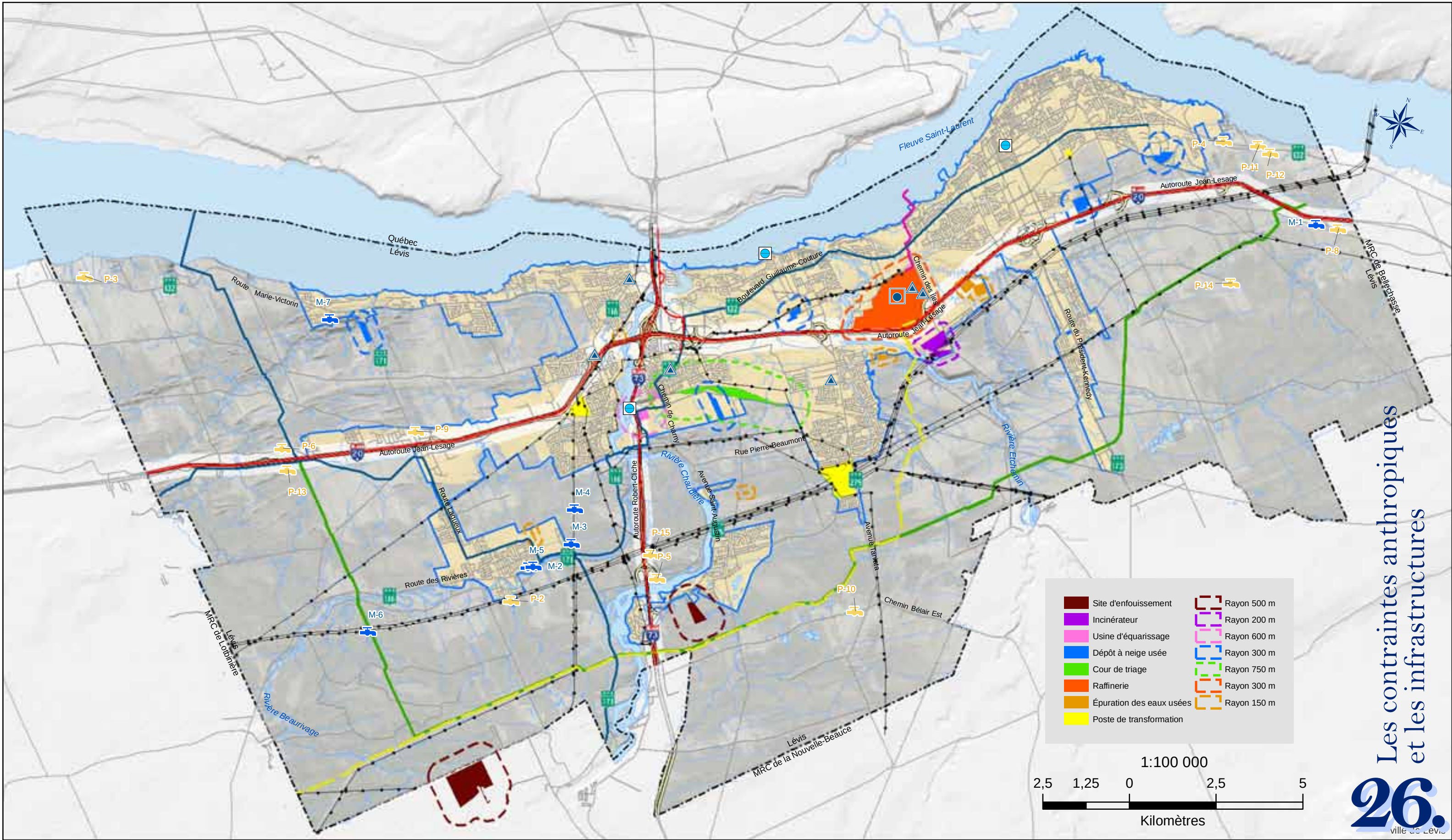
Le site de la raffinerie est identifié à la carte 26.

RV-2015-15-04, a. 175;

176. Le projet de terminal méthanier

Si le projet de terminal méthanier se réalise, le *Schéma d'aménagement et de développement* sera modifié afin de prévoir, autour de ces installations, des rayons de protection et de contrôle de l'urbanisation conformément aux exigences gouvernementales applicables.

RV-2015-15-04, a. 176;



Les contraintes anthropiques et les infrastructures

26.

ville de Lévis

CHAPITRE 6

LES ÉQUIPEMENTS MAJEURS MUNICIPAUX, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION

177. Les équipements majeurs municipaux, de santé et d'éducation

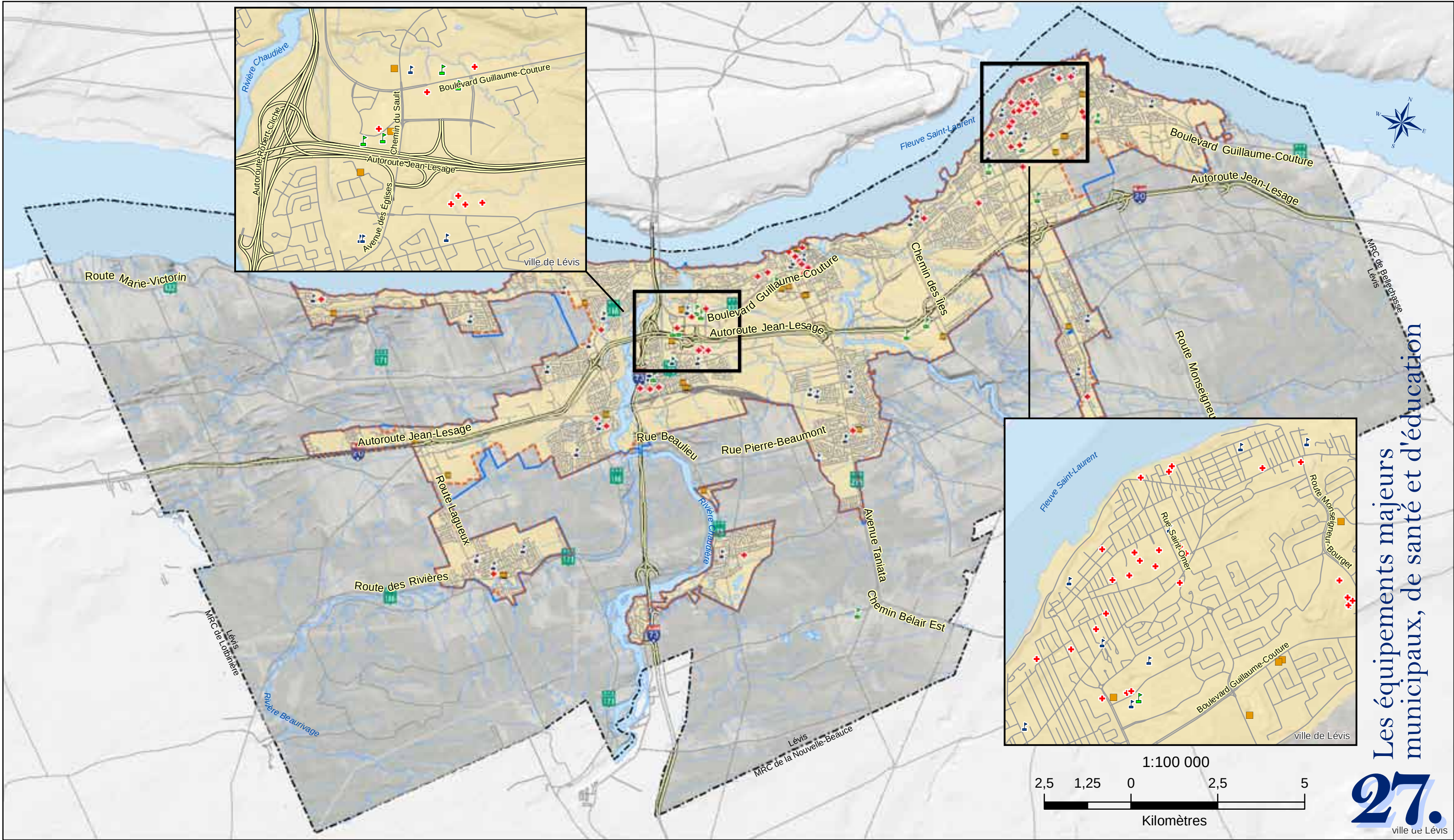
Le schéma dresse différents inventaires des équipements majeurs présents sur le territoire selon quatre grandes catégories :

- 1° les immeubles municipaux, selon leurs différentes fonctions;
- 2° les établissements d'enseignement publics primaires et secondaires;
- 3° les établissements d'enseignement postsecondaires, incluant les centres de formation professionnelle, les établissements d'enseignement collégial et universitaire;
- 4° les établissements de santé.

Ces équipements sont identifiés à la carte 26 et énumérés à l'annexe F du présent *Schéma d'aménagement et de développement*.

D'autres équipements et infrastructures sont identifiés sur d'autres cartes jointes au *Schéma d'aménagement et de développement* et décrits ou proposés dans d'autres chapitres.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux projette le réaménagement de la clinique d'hémato-oncologie de l'Hôtel-Dieu de Lévis.



Adopté le 25 avril 2016

Gilles Lehouillier, maire

Marlyne Turgeon, greffière

