

CODIFICATION ADMINISTRATIVE

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

Numéro du règlement	Articles concernés et/ou modifiés	Avis de motion	Date d'entrée en vigueur
RV-2008-07-60		2008-05-16	2008-09-16
RV-2015-15-04	Remplace le RV-2008-07-60	2016-04-25	2016-06-29
RV-2016-16-15	Art. 98, 99, 100, 105, 107, 108 et 111 Carte 22	2016-10-11	2016-12-09
RV-2017-16-64	Article 91, Cartes 22, 24, 24.1 et 25	2017-03-27	2017-05-31
RV-2018-17-84	Art. 118, article 13 doc complémentaire, cartes 6, 7, 14, 22	2018-05-14	2018-07-11
RV-2018-18-30	Article 13 doc complémentaire	2018-09-27	2018-10-26
RV-2018-18-54	Art. 39 et 40, Cartes 5, 9 et 22	2018-10-09	2019-04-23
RV-2019-19-07	Cartes 9, 22, 24 et 24.4	2019-03-25	2019-09-04
RV-2020-19-99	Art. 125, 126 et 136	2020-01-27	2020-07-29
RV-2020-20-47	Carte 6	2020-07-06	2020-12-01
RV-2020-20-76	Cartes 9, 24, 24.3 et 24.4	2020-11-23	2021-04-08
RV-2021-21-17	Art. 13, 49, 59, 86.1, 94, 119, 138 et 176	2021-04-26	2021-06-23
RV-2020-20-73	Art. 6, 67, 70, 78, 84, 85, 98, Cartes 19 et 22	2020-11-09	2021-07-14
RV-2020-20-14	Art. 34, 35, 87, 93, 94, 95, 97, chapitre 3, chapitre 15 et article 2 doc complémentaire. Cartes 7.1 et 22	2020-02-24	2021-12-14
RV-2022-22-02	Carte 6	2022-04-11	2022-09-26

Numéro du règlement	Articles concernés et/ou modifiés	Avis de motion	Date d'entrée en vigueur
RV-2022-22-11	<p>Art. : 2.1, 4, 14, 16, 16.1, 16.2, 17, 19, 20, 22, 24.1, 24.2, 24.3, 35.1, 42, 43, 51 à 67, 68, 69, 70.1, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 79, 79.1, 80, 83, 84, 85, 86, 86.2, 86.3, 86.4, 86.5, 86.6, 86.7, 86.8, 86.9, 86.10, 86.11, 86.12, 86.13, 87, 88, 91, 116, 120, 121 et 140 à 162.</p> <p>Cartes : 4.1, 7.1, 11, 14, 18, 19, 20, 21, 21.1, 21.2, 21.3, 21.4, 21.5, 21.6, 21.7, 21.8, 21.9, 21.10, 22, 25 et 26</p> <p>Doc. compl. : art. 19, 31, Chapitre 5 (titre), Chapitre 5 section 1 (titre), Chapitre 14 (art. 68 à 101)</p> <p>Annexes : A, B, C, D, E, F, G, H et I</p>	2022-04-25	2022-12-16



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;](#)

2.1 Les documents de planification

Ce Schéma d'aménagement et de développement s'inscrit en continuité des politiques et plans adoptés par la Ville dans les dernières années. Parmi ceux-ci, notons les suivants :

1° Plan d'action en développement durable

Le Plan d'action en développement durable de la Ville de Lévis a été adopté en 2014. Ce plan énonce divers objectifs visant à améliorer les performances de la Ville en matière de développement durable. Ces objectifs s'orientent autour de l'environnement, de l'économie, de la vie communautaire et de la gouvernance.

2° Plan d'action favorisant un vieillissement actif

Le Plan d'action favorisant un vieillissement actif a été adopté en 2012. Ce plan exprime des besoins et des objectifs en lien avec l'aménagement du territoire s'arrimant ainsi au Schéma d'aménagement et de développement. Il est ainsi question de maintien des aînés dans leur milieu de vie de même que de penser la mobilité pour l'adapter à différents types de clientèles, y compris les aînés.

3° Plan de gestion des milieux naturels

Le plan de gestion des milieux naturels a été adopté en 2015. Il s'agit d'un outil de planification visant à réduire les impacts de l'urbanisation sur l'environnement et le paysage en évitant le morcellement des milieux naturels d'intérêt écologique et social dont la Ville désire assurer la pérennité.

4° Plan directeur du réseau cyclable

Il est prévu d'adopter un plan directeur du réseau cyclable à court terme. Ce plan définira la stratégie de réfection et de développement des réseaux utilitaires et récréatifs pour les prochaines années. Le plan proposera une typologie des voies cyclables devant être privilégiée lors d'une réfection ou d'une extension du réseau cyclable.

5° Politique culturelle

La politique culturelle a été adoptée en 2014. Cette politique contient, notamment, des objectifs en lien avec le patrimoine et l'histoire. Ainsi, on y énonce une volonté de protéger et mettre en valeur le patrimoine afin de renforcer l'identité lévisienne.

6° Politique de développement social et communautaire

La politique de développement social et communautaire a été adoptée en 2019. Elle vise à maintenir, voire même rehausser, la qualité de vie de la population lévisienne et de répondre à ses attentes. Pour ce faire, cinq axes d'intervention sont formulés, dont la mobilité des personnes, l'habitation et le milieu de vie et le développement de quartiers à l'échelle humaine. Ces axes ont tous un lien direct avec l'aménagement du territoire et conséquemment avec le Schéma d'aménagement et de développement. Certaines stratégies pourront s'inscrire en continuité de la politique, c'est le cas de la stratégie de logement social et abordable adoptée en 2021.

7° Politique de foresterie urbaine

La politique de foresterie urbaine a été adoptée en 2012. Elle témoigne des bénéfices associés à la présence d'arbres en ville. Les axes pertinents de cette politique en matière d'aménagement du territoire visent à augmenter les bénéfices environnementaux générés par la forêt urbaine, améliorer la qualité du paysage et sensibiliser les propriétaires privés à l'importance de la forêt urbaine.

8° Politique environnementale

La politique environnementale a été adoptée en 2021 et son plan d'action sera adopté à court terme. Plusieurs engagements liés à l'aménagement du territoire y sont abordés, dont la conservation des milieux naturels et la lutte et l'adaptation aux changements climatiques.

9° Plan de développement de la zone agricole (PDZA)

En 2016, la Ville de Lévis a mis en place son PDZA. Il s'agit d'un document faisant état de la situation de l'agriculture sur le territoire afin de répondre adéquatement aux besoins du secteur agricole. Il comprend 22 actions concrètes et réalistes visant à stimuler le développement de l'agriculture et à pérenniser le territoire agricole.

[RV-2022-22-11, a. 1, 2022-12-16;](#)

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.

[RV-2015-15-04, a. 3:](#)

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 et de qualité qui ne reposent pas que 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; RV-2022-22-11, a. 2, 2022-12-16;](#)

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.

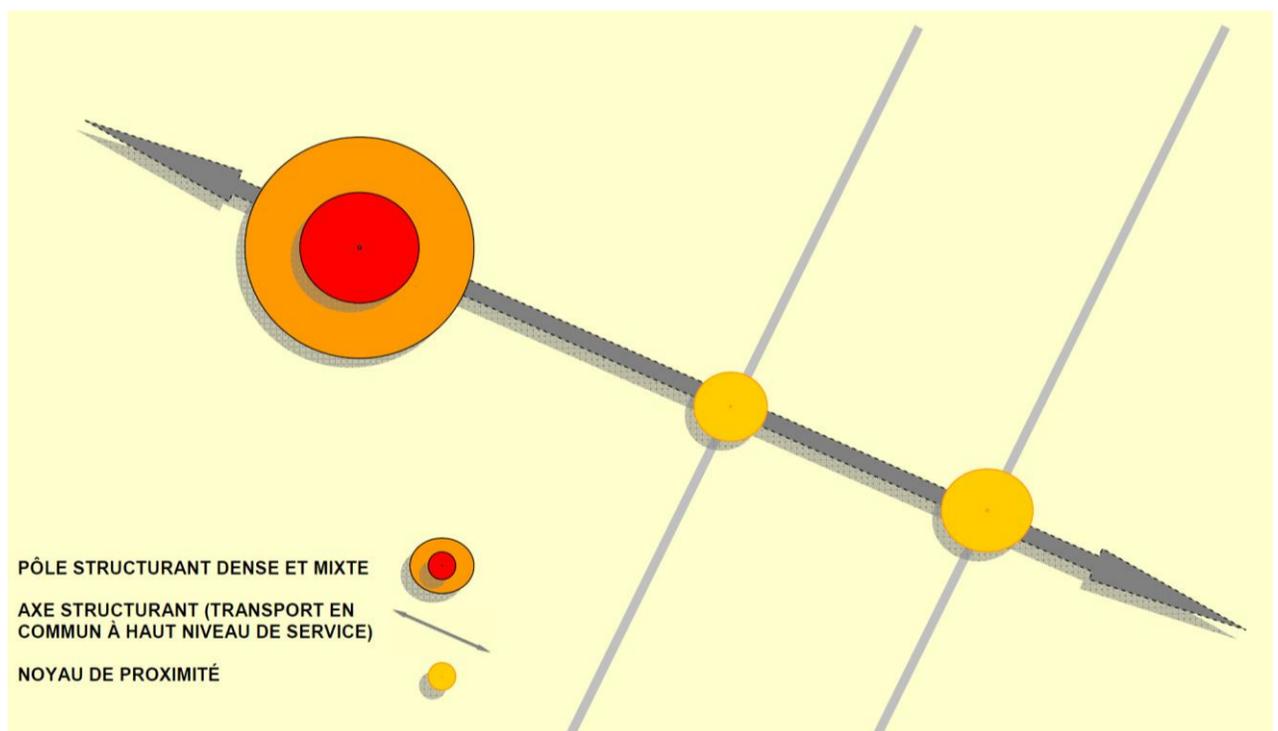


Figure 1 : Le concept des pôles structurants, axes structurants et noyaux de proximité

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 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 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 projet de transport en commun à Lévis et le projet de Réseau structurant de transport en commun (RSTC) à Québec relieront les 12 grandes destinations de la CMQ, notamment les deux pôles lévisiens. En outre, on sait que, en 2015, près de 11 000 logements se trouvaient déjà dans l'aire d'influence de l'axe structurant de type 1 à Lévis.

Tableau 1 : Les 12 principales zones de destination de l'enquête Origine-Destination 2017, 24 h -Tous les modes et motifs sauf « Retour au travail »

Zone	Nombre de déplacements
Colline parlementaire / Vieux-Québec	65 200

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).

À jour au 30 janvier 2023

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

Zone	Nombre de déplacements
Plateau centre de Sainte-Foy	57 300
Secteur Lebourgneuf	57 200
Université Laval / Cégep de Sainte-Foy / Les Halles Sainte-Foy / Quartier QB	51 500
Saint-Roch / Vieux-Port	33 800
Lévis centre / Président-Kennedy / Alphonse-Desjardins (pôle Desjardins)	22 000
Méga-centre Beauport	21 300
Méga-centre Rive-Sud (pôle Chaudière)	19 400
Trait-Carré / Charlesbourg / Cégep Limoilou Campus de Charlesbourg	17 700
Secteur boul. Wilfrid-Hamel	16 600
Parc industriel Jean-Talon / Parc industriel Duberger	13 300
Mouvement Desjardins / UQAR (pôle Desjardins)	12 000

Source: Ville de Lévis d'après MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC, RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA CAPITALE, SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE LÉVIS, COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE QUÉBEC, VILLE DE QUÉBEC ET VILLE DE LÉVIS (2019), Enquête Origine-Destination 2017 sur la mobilité des personnes dans la région de Québec-Lévis – 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.

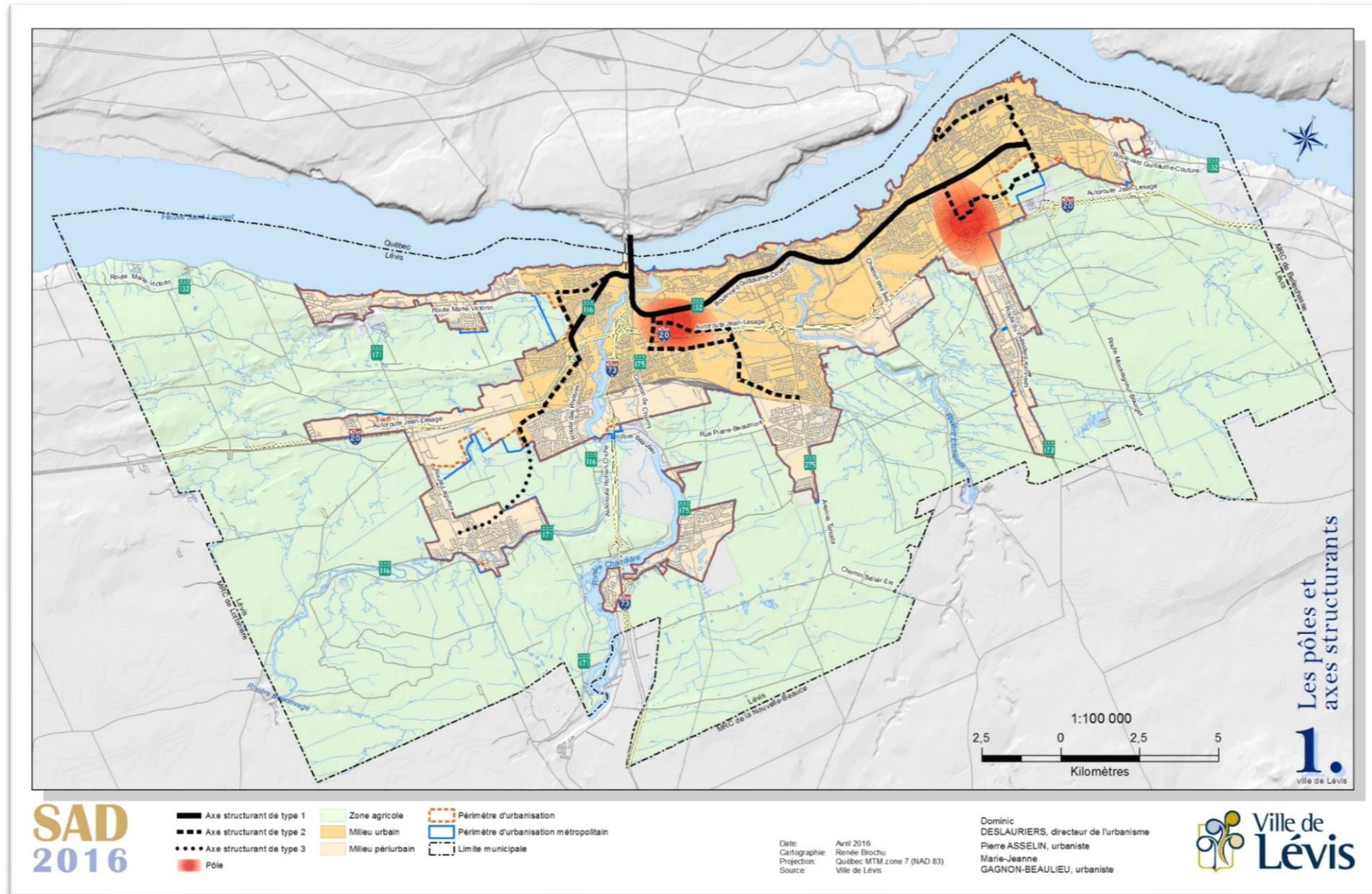
- 1° un lien entre la Traverse de Lévis et le boulevard Guillaume-Couture est prévu via la rue de l'Entente et la route Monseigneur-Bourget desservant ainsi l'Hôtel-Dieu de Lévis et le cégep Lévis-Lauzon en plus d'assurer la continuité avec le service du traversier;
- 2° le pôle Desjardins sera desservi 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.

[RV-2015-15-04, a. 6; RV-2020-20-73, a. 1, 2021-07-14;](#)



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.

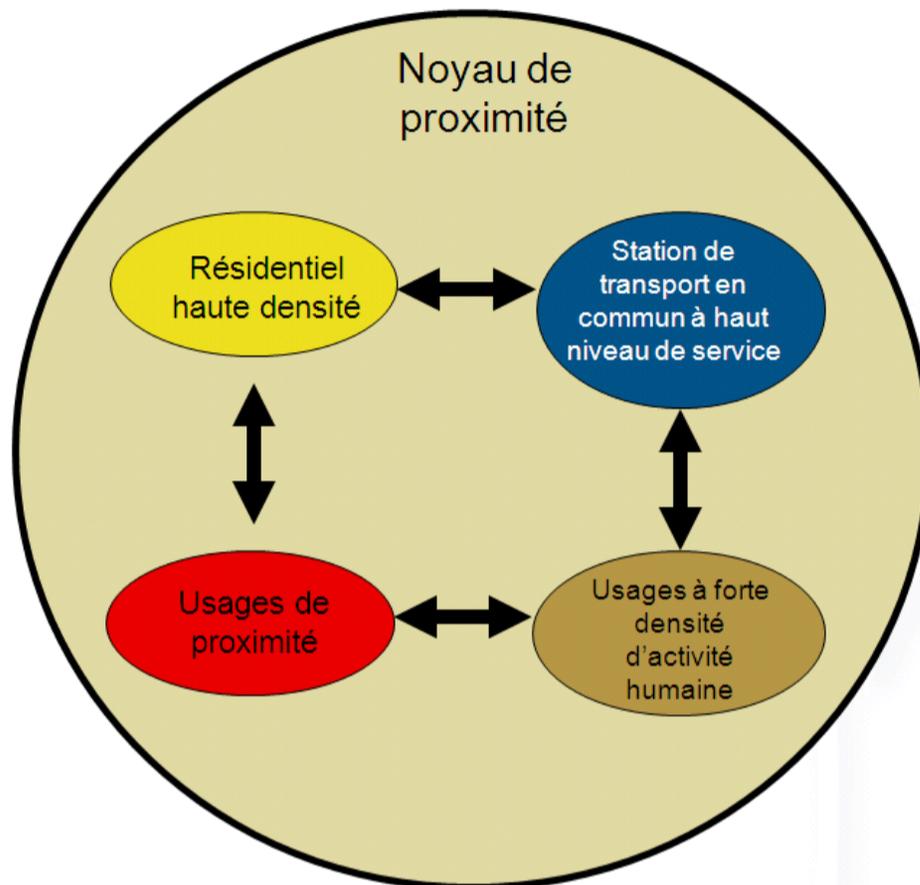


Figure 2: Les synergies recherchées à l'intérieur d'un noyau de proximité

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.

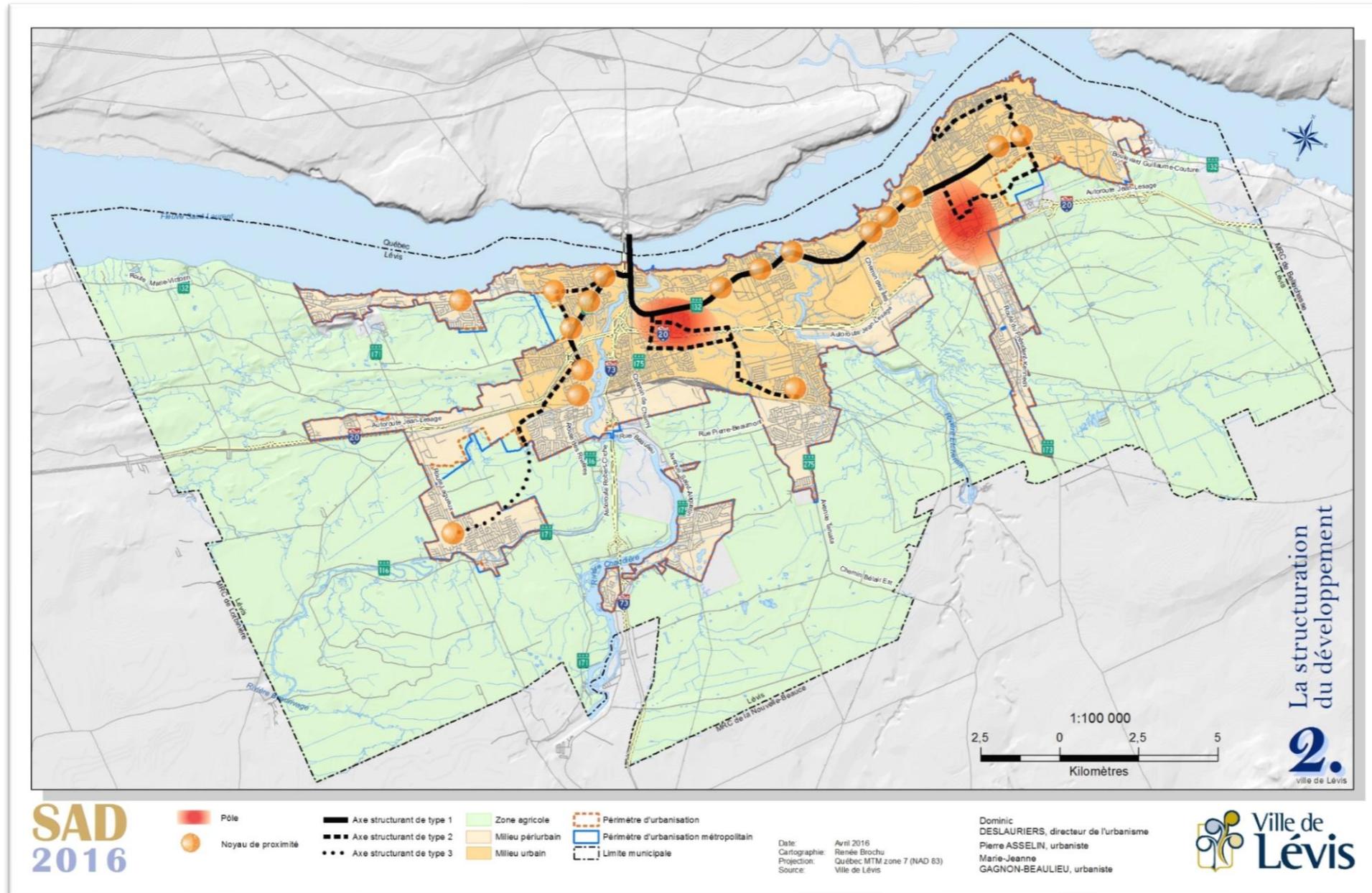
Les noyaux de proximité y correspondent à des espaces de 400 mètres de rayon tracés autour de stations de transport en commun, notamment les stations qui serviront d'échange avec les lignes de rabattement, et ils incluent généralement des activités de proximité existantes. Les potentiels de consolidation 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;](#)



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**

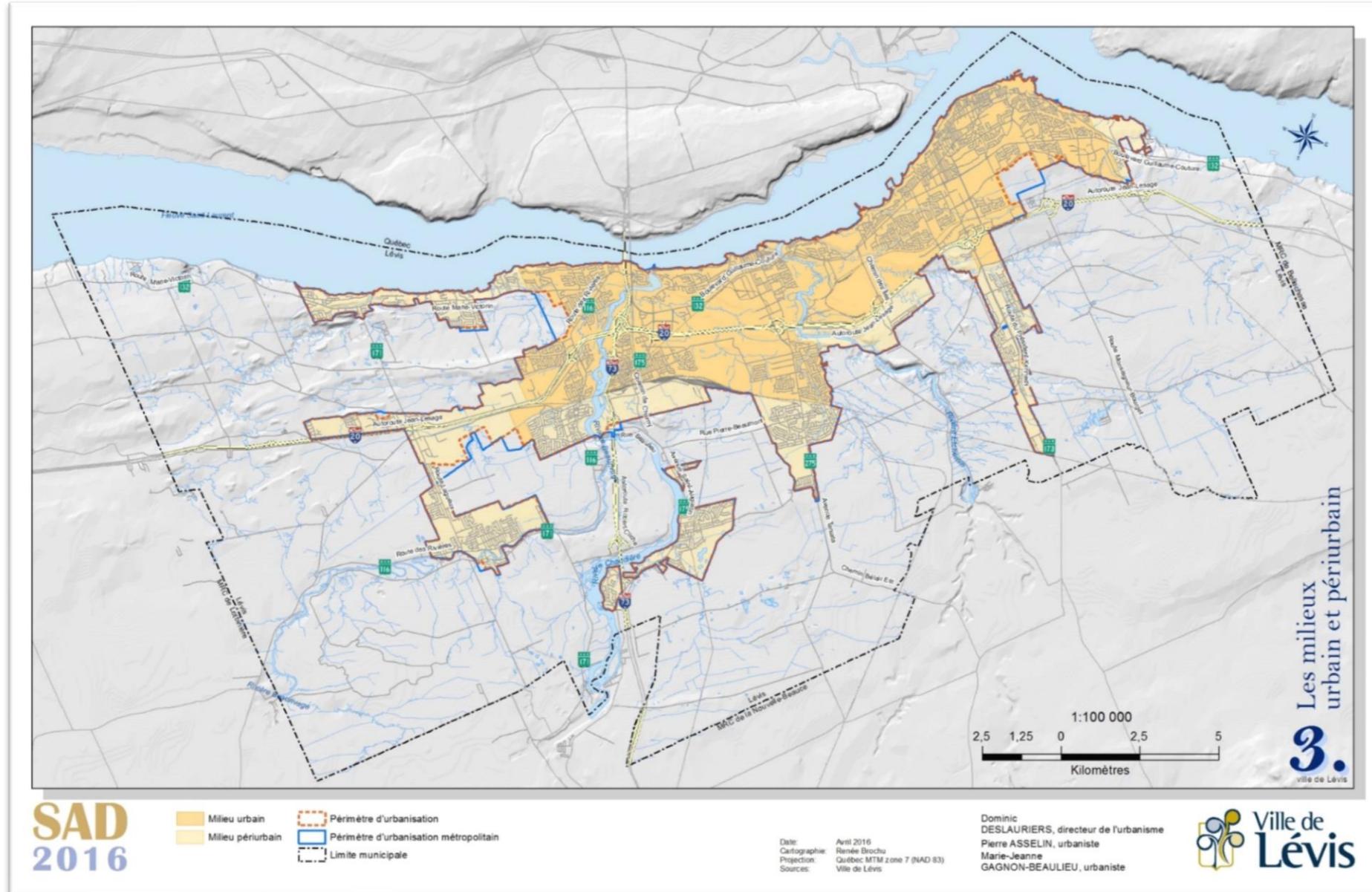
On cherche, dans les pôles, dans les noyaux et le long des axes structurants, à optimiser le rendement des services de transport en commun. À ces fins, il y a donc lieu d'y maximiser la densité de l'activité humaine en général. On entend par là toute forme d'activité, que ce soit pour le travail, les 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;](#)



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 classifier 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'entrepôt 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. 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.

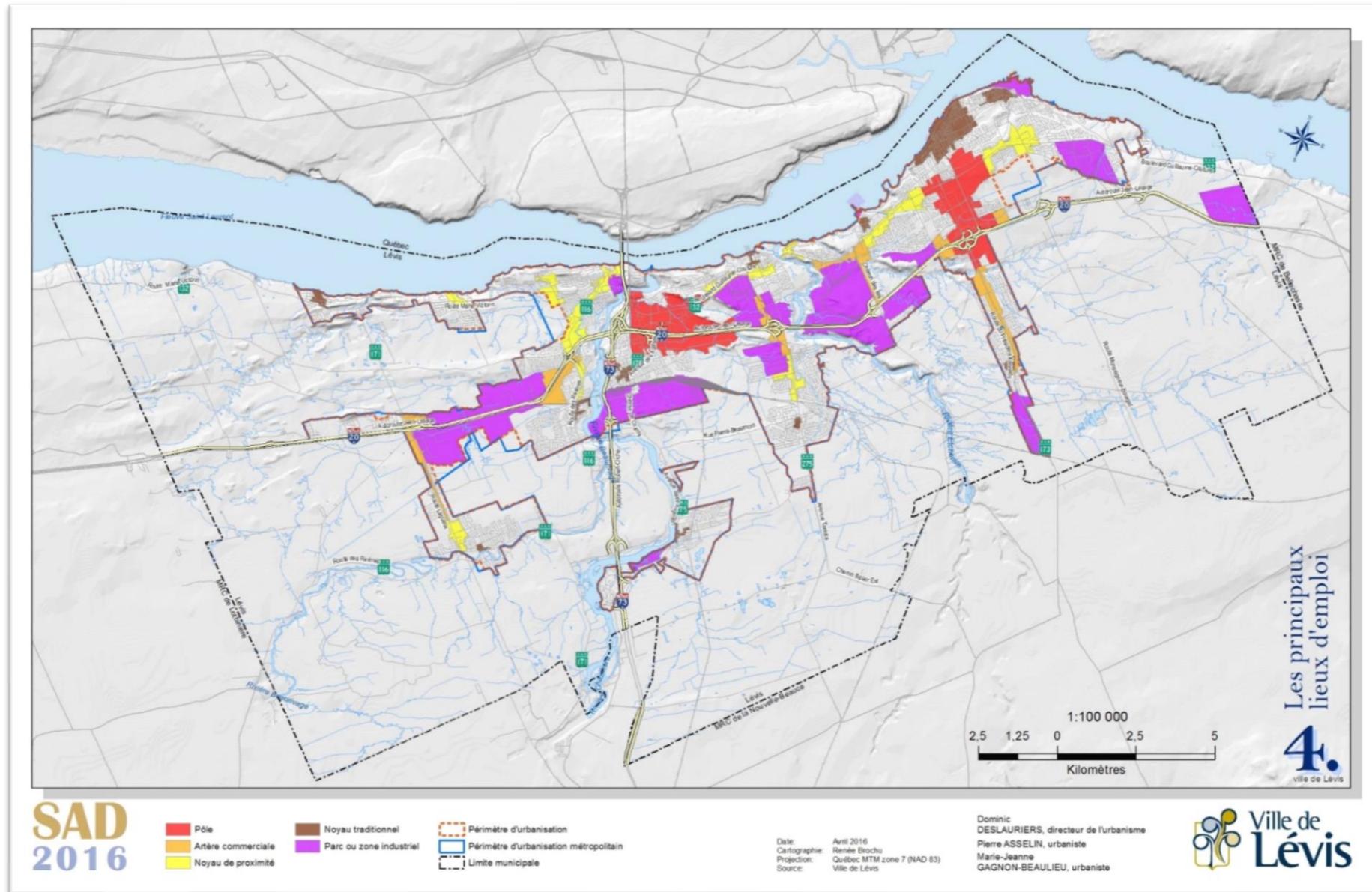
La Ville de Lévis souhaite maintenir la vocation industrielle des deux premiers et consolider le développement du parc industriel Pintendre.

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 terme. 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'entrepôt, 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.

[RV-2015-15-04, a. 13; RV-2021-21-17, a.1, 2021-06-23;](#)



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.

La qualité des milieux de vie passe aussi par le souci accordé à l'intégration des nouveaux projets de développement d'une densité différente aux milieux existants, à la diversité architecturale et au bien-être des humains qui résident dans les bâtiments, à l'intégration de la nature en ville, de même qu'à l'accès à des espaces naturels et publics appropriés.

[RV-2015-15-04, a. 14; RV-2022-22-11, a. 3, 2022-12-16;](#)

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. Actuellement, les aires protégées par un statut légal correspondent à 7 % du territoire (tant aquatique que terrestre). D'une part, on cherche à densifier le milieu urbain, comme expliqué précédemment. D'autre part, cette stratégie est accompagnée de plusieurs lignes directrices qui permettent de réaliser un rapprochement entre les lieux de vie et les milieux naturels, soit :

- 1° Reconnaître l'importance essentielle des milieux naturels dans le fonctionnement du territoire et le maintien de la qualité de vie;
- 2° Approfondir la caractérisation des milieux naturels sur le territoire afin de les catégoriser en fonction du niveau de protection à appliquer (de conservation stricte à bonification);
- 3° Analyser l'opportunité d'augmenter le pourcentage des aires protégées sur le territoire par les outils pertinents;
- 4° Conserver et aménager des corridors écologiques permettant d'assurer la connectivité entre les milieux naturels;
- 5° Octroyer un statut particulier à ces corridors écologiques;
- 6° Conserver et mettre en valeur des crans rocheux qui ont une valeur écologique, paysagère et identitaire;
- 7° Protéger et mettre en valeur les cours d'eau et les milieux humides.

L'ensemble de ces orientations constitue une condition de succès de la densification urbaine à Lévis. Par ailleurs, densifier le milieu urbain permet d'effectuer une meilleure gestion des espaces naturels qui sont hautement valorisés par les Lévisiennes et les Lévisiens. Les différents éléments conservés permettront donc d'augmenter la qualité de vie des citoyens tout en assurant une diversité d'habitats potentiels pour la faune et la flore. D'ailleurs, le Plan de gestion des milieux naturels (PGMN), décrit à la section 6, sera complété en 2022 par le Plan régional des milieux humides et hydriques (PRMHH) conformément à Loi concernant la conservation des milieux humides et hydriques (2017, c.14). Ce plan, qui tiendra compte de la gestion intégrée de l'eau par bassin versant, identifiera les milieux humides et hydriques d'intérêt ainsi que des potentiels de création et de restauration dans un objectif de zéro perte nette. Par la protection de milieux naturels d'importance, le PGMN et le PRMHH participent à l'amélioration de la qualité de vie et de l'environnement et apportent plusieurs bénéfices à la collectivité tels que la conservation des paysages significatifs, l'amélioration de la qualité de l'air, l'atténuation des impacts des changements climatiques, l'atténuation des nuisances (bruits, odeurs, poussières, etc.), la régulation et la filtration de l'eau de surface et souterraine, la conservation de la biodiversité en plus des impacts positifs sur la santé physique et mentale de la population.

[RV-2015-15-04, a. 15;](#) [RV-2022-22-11, a. 4,](#) [2022-12-16;](#)

À jour au 30 janvier 2023

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

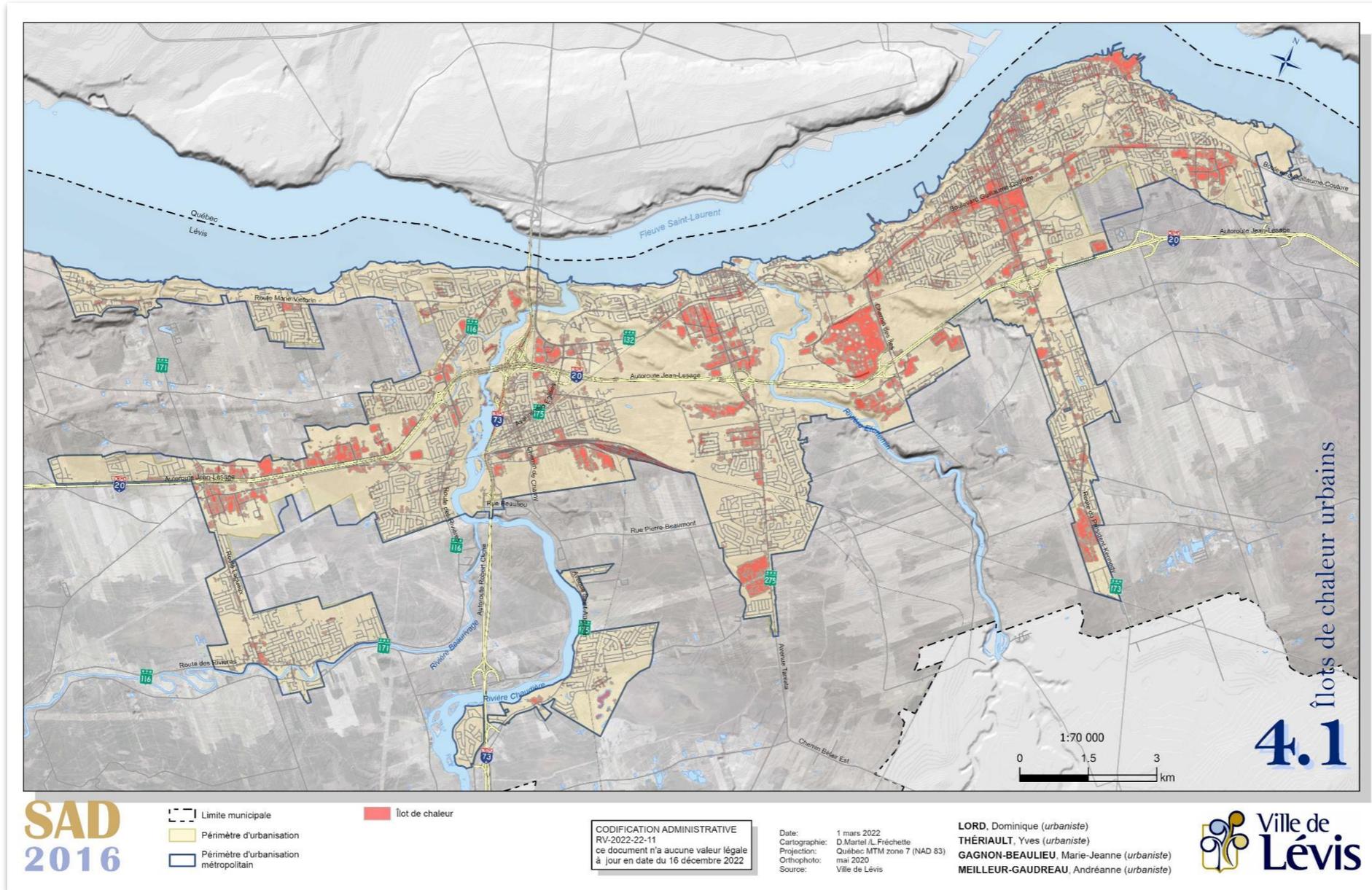
Ville de Lévis

16.1 Îlots de chaleur urbains

Un îlot de chaleur urbain est généralement défini comme une zone urbanisée dont les températures moyennes sont plus élevées par rapport à des secteurs plus naturels à proximité. Ces derniers se retrouvent à différents endroits dans la ville et touchent tous les types de secteurs. Généralement, ils sont le résultat des causes suivantes, soit : la diminution du couvert végétal, l'imperméabilisation du sol, l'utilisation de matériaux de recouvrement à faible albédo, l'augmentation des gaz à effet de serre, la morphologie urbaine et la production de chaleur anthropique. Les îlots de chaleur urbains ont des impacts importants en matière d'environnement et de santé publique. En effet, les recherches démontrent que la présence d'îlots de chaleur urbains a des impacts sur la santé des individus en raison du stress thermique qu'ils engendrent de même que des impacts sur l'environnement (de l'augmentation du smog, de la consommation énergétique pour la climatisation, de la consommation en eau potable). Ainsi, dans un souci de qualité de vie et d'optimisation des ressources, il convient de porter une attention particulière à cette problématique. L'orientation quant aux îlots de chaleur est donc d'éviter leur création et de travailler à leur réduction en diminuant leur quantité et leur taille. La carte 4.1 présente les secteurs d'îlots de chaleur urbains selon des données recueillies par l'Institut national de santé publique du Québec. Ces données comprennent des espaces situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation sans couvrir l'ensemble du territoire. Le plan d'urbanisme identifiera, de manière plus précise, les îlots de chaleur sur le territoire. Afin d'éviter la création des îlots de chaleur, de limiter leur taille et de favoriser leur réduction, les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Revoir les exigences et façons de faire pour encourager la protection des arbres en place, ainsi que la conservation d'espaces viables pour la plantation au sein des projets de développement;
- 2° Revoir les exigences en matière de plantation d'arbres, de mesures de verdissement, d'imperméabilisation des sols, de gestion des eaux pluviales ou de mesures associées aux bâtiments, le tout adapté aux milieux concernés;
- 3° Analyser la possibilité de revoir la quantité minimale de cases de stationnement et de prévoir une quantité maximale de cases de stationnement dans les secteurs d'îlots de chaleur urbains;
- 4° Repenser les concepts d'îlots de verdure afin qu'ils soient adaptés au climat québécois, répartis de manière à éviter la création d'îlots de chaleur urbains et propices à créer des lieux de détente;
- 5° Favoriser l'agriculture urbaine puisqu'elle agit comme véhicule de verdissement des quartiers;
- 6° Favoriser des matériaux de revêtement extérieur, de toiture et de recouvrement de sol pâle ou qui reflètent la chaleur dans les secteurs localisés dans un îlot de chaleur urbain;
- 7° Aménager des îlots de fraîcheur notamment par une réintroduction et une mise en scène de l'eau ou l'ajout de végétaux dans l'espace public;
- 8° Mettre en place un programme de lutte aux îlots de chaleur urbains.

[RV-2022-22-11, a. 5, 2022-12-16.](#)



16.2 Protection des arbres

Les arbres contribuent grandement à la qualité des milieux de vie. Les bénéfices des arbres pour la collectivité en milieu urbain sont nombreux. En effet, les arbres participent au rafraîchissement de l'air ambiant et atténuent les effets d'îlots de chaleur urbains. Ils améliorent la qualité de l'air par la production d'oxygène, l'absorption de polluants, la filtration des poussières et stockage du carbone. Par leur capacité d'absorption de l'eau, ils diminuent le ruissellement des eaux de pluie et ainsi les risques de surcharge du réseau municipal. Les arbres contribuent au maintien de la biodiversité et bonifient l'ambiance et le paysage urbain. Enfin, ils favorisent l'amélioration de la santé physique et le bien-être psychologique des citoyens.

Quant aux terrains ou aux projets de développement, les arbres peuvent également engendrer des bénéfices. Ils contribuent à l'esthétique et l'attractivité du projet, améliorent le confort thermique et acoustique à l'intérieur des bâtiments et favorisent les économies d'énergie. De plus, les arbres accentuent l'acceptabilité sociale des projets immobiliers et offrent de l'intimité aux résidents. Enfin, ils contribuent à l'augmentation des valeurs foncières.

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant que les villes exigent la présence d'arbres sur les terrains. Or, souvent, il s'agit d'arbres qui sont plantés à la suite de la réalisation d'un projet de construction puisque les arbres existants ont dû être coupés pour différentes raisons. Ce faisant, l'ensemble des bénéfices associés aux arbres sont atténués. En coupant les arbres matures sur les terrains pour en replanter de plus petits, on augmente les délais avant que la présence d'un arbre devienne véritablement avantageuse autant d'un point de vue collectif qu'individuel. Compte tenu des nombreux avantages que représente la conservation des arbres sur les terrains, la Ville de Lévis souhaite que ceux-ci soient pris en considération dans l'analyse des nouveaux projets de développement et des nouvelles constructions.

Les lignes directrices à cet égard sont les suivantes :

- 1° Privilégier la conservation des arbres matures et appliquer la séquence : éviter, minimiser, compenser lorsque des arbres doivent être coupés ou des superficies déboisées pour permettre la réalisation d'un projet;
- 2° Dans les nouveaux projets de développement, privilégier des concepts de lotissement qui minimisent l'impact sur la topographie et des techniques de construction qui limitent le déboisement;
- 3° Dans les nouveaux projets de développement, analyser la possibilité de conserver une superficie des terrains à l'état naturel. Pour ce faire, le lotissement devra être adapté en conséquence;
- 4° Dans le cas d'un projet de construction, évaluer la possibilité de conserver une partie des arbres matures présents sur le site en fonction de leur âge, de leur importance et de leur possibilité de survie;
- 5° Préserver en priorité les arbres faisant partie d'un corridor écologique afin d'assurer une continuité d'arbres matures sur l'ensemble du développement et du territoire.

[RV-2022-22-11, a. 5, 2022-12-16;](#)

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.

Par ailleurs, la Ville de Lévis possède un certain nombre d'espaces publics qu'elle souhaite valoriser. Elle vise ainsi l'aménagement d'espaces publics de qualité dans les différents milieux afin, notamment, de répondre aux besoins de socialisation. De plus, ceux-ci favorisent la mixité sociale, participent à l'émergence d'un sentiment d'appartenance à la communauté et favorisent la revitalisation des quartiers. Il s'agira d'espaces polyvalents répondant aux besoins des usagers, s'appuyant sur les paysages caractéristiques des milieux, tout en ayant une fonction urbaine prédominante. Ils bonifieront donc les milieux de vie existants. À cet effet, les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Actualiser le plan directeur des parcs et espaces verts dans une approche de planification intégrée du territoire;
- 2° Mettre en place des aménagements qui permettront l'émergence de lieux de socialisation au cœur des quartiers et qui reflèteront l'histoire et les caractéristiques du milieu d'insertion;
- 3° Proposer, dans certains cas, des places éphémères qui permettront de valider les besoins en termes d'aménagement. Ces places ont pour avantage d'être peu coûteuses, de nécessiter peu d'aménagements et de pouvoir être retravaillées afin de vérifier différentes alternatives dans un objectif de création d'un espace permanent;
- 4° Animer certains espaces publics sous-utilisés choisis dans un souci d'équité entre les quartiers;
- 5° Mettre de l'avant la participation citoyenne et la concertation dans la création des projets prévus sur les espaces publics afin de favoriser le sentiment d'appartenance au milieu;
- 6° Assurer la préservation, la valorisation et l'utilisation des espaces verts en milieu urbain;
- 7° Favoriser le verdissement et le développement d'une canopée diversifiée dans les parcs et espaces publics afin d'améliorer le confort des usagers;
- 8° Faire une place aux œuvres d'art et prévoir des espaces créatifs et ludiques dans certains parcs et espaces publics urbains.

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 aux différents enjeux sociaux existants sur le territoire.

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; RV-2022-22-11, a. 8, 2022-12-16;](#)

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 urbanisés, et ce, en considérant les particularités

de certains milieux de vie, soit les milieux construits ainsi que les milieux en transition et en développement.

Pour les milieux construits, les lignes directrices sont les suivantes :

- 1° Porter une attention particulière à la rénovation et à l'insertion des bâtiments dans les secteurs d'intérêt patrimonial et prévoir la réhabilitation des secteurs déstructurés;
- 2° Assurer la bonification sinon le maintien du paysage architectural des secteurs d'intérêt patrimonial;
- 3° Inventorier, protéger et mettre en valeur les espaces publics d'intérêt (certaines emprises de rues, placettes, etc.) afin qu'ils deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis;
- 4° Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale;
- 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.

Pour les projets de construction rencontrant une ou plusieurs de ces situations :

- 1° Bâtiment comptant 100 unités de logement et plus;
- 2° Secteur de développement comportant une densité égale ou supérieure à 150 logements à l'hectare;
- 3° Bâtiment comportant une superficie d'implantation au sol de 3 500 mètres carrés et plus;
- 4° Bâtiment de 6 étages et plus.

Les lignes directrices sont :

- 1° Présenter une qualité et une diversité architecturale par rapport aux bâtiments existants environnants;
- 2° Prévoir des mesures de mitigation environnementale telles que, notamment, l'infiltration sur le site des eaux de ruissellement, la plantation d'arbres ou encore l'aménagement de toit vert ou blanc ou des murs végétalisés;
- 3° Pour les bâtiments situés aux intersections, privilégier une architecture contribuant au fait que ces bâtiments constituent un point de repère dans le paysage urbain;
- 4° Prioriser, selon toute mesure que la Ville pourra juger appropriée (notamment par l'adoption d'une grille d'évaluation des projets), les projets répondant aux critères qu'elle pourra cibler en matière de développement durable, et d'architecture durable, afin que les projets soient des vecteurs de qualité et d'innovation;
- 5° Dans le cas de projets d'insertion dans les secteurs d'intérêt patrimonial, assurer une intégration optimale dans le milieu;
- 6° Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale afin, notamment, d'assurer la mise en œuvre des lignes directrices prévues au présent alinéa;
- 7° Exiger, lorsque cela est opportun, l'enfouissement des fils dans les nouveaux développements et poursuivre les efforts pour l'enfouissement dans les secteurs existants.

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. Le plan d'urbanisme identifiera des principes d'aménagement et de constructions pour des quartiers et des bâtiments durables et pourra prévoir des cibles à atteindre. De plus, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions à cet effet.

[RV-2015-15-04, a. 20; RV-2022-22-11, a. 9, 2022-12-16;](#)

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.

La stratégie exposée à la section 9 vise la compréhension, la préservation et la mise en valeur des paysages identitaires lévisiens.

[RV-2015-15-04, a. 22; RV-2022-22-11, a. 10, 2022-12-16;](#)

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

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-Saint-Étienne-de-Lauzon	70	2	17	41	11
Vieux-Saint-Nicolas	71	5	17	15	4
TOTAL	5021	123	339	41	15

[RV-2015-15-04, a. 23;](#)

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.

[RV-2015-15-04, a. 24:](#)

24.1 La diversité des habitats

La Ville de Lévis a à cœur la diversité des milieux de vie et l'inclusion sociale. Ses volontés prennent d'ailleurs forme à l'intérieur de la Politique de développement social et communautaire de même que dans le Plan d'action qui l'accompagne. En termes de diversité d'habitats, les lignes directrices sont :

- 1° Favoriser le développement de logements diversifiés, de qualité et répondant aux besoins et aux réalités des différents sous-groupes de la population;
- 2° Maintenir et développer des milieux de vie agréables et harmonieux;
- 3° Maintenir des milieux de vie sécuritaires;
- 4° Analyser la possibilité de permettre les unités d'habitation accessoires;
- 5° Favoriser l'accessibilité universelle des transports actifs et collectifs.

[RV-2022-22-11, a. 11, 2022-12-16:](#)

24.2 Milieux de vie complets

Dans le cadre du présent schéma d'aménagement, l'offre résidentielle a fait l'objet d'une attention particulière afin de pouvoir répondre aux besoins de différents types de ménages en termes de densité. Or, il convient, à même les quartiers, de favoriser des milieux de vie complets, c'est-à-dire des milieux de vie dans lesquels une personne, quels que soient son âge et sa condition, peut s'épanouir. Cela suppose non seulement une diversité des typologies résidentielles, mais également une diversité de services. Ainsi, les lignes directrices à cet égard sont :

- 1° Favoriser des projets qui diversifient, poursuivent ou complètent l'offre existante quand il s'agit d'insertion dans un milieu;
- 2° Augmenter graduellement les densités des quartiers existants afin de soutenir l'offre commerciale de proximité et de transport en commun;
- 3° Promouvoir l'offre de service et de commerce de proximité;
- 4° S'assurer de la présence de services et d'espaces publics pouvant répondre aux besoins de plusieurs clientèles distinctes.

[RV-2022-22-11, a. 11, 2022-12-16:](#)

24.3 L'innovation par le cadre bâti

On l'a vu précédemment, la Ville souhaite favoriser un cadre bâti de qualité et mettre de l'avant des facteurs d'innovation dans le cas de certains projets. Afin d'assurer une vitrine pour les techniques innovantes en matière de cadre bâti, les lignes directrices sont :

- 1° Encourager des projets sur notre territoire qui mettent de l'avant :
 - a. Des matériaux et des techniques de construction durables et innovantes;

- b. Une gestion de l'énergie optimale;
 - c. Un souci particulier à la qualité de vie des habitants du bâtiment;
 - d. Une gestion optimale des eaux sur le site et dans le bâtiment (privilégier l'infiltration in situ);
 - e. L'évolutivité des bâtiments;
 - f. Une gestion optimale des matières résiduelles sur le site et dans le bâtiment;
 - g. Une mise en valeur du contexte d'insertion (historique, paysager, etc.).
- 2° Cibler des sites stratégiques afin d'y prévoir un cadre bâti et un aménagement de haute qualité. Cette ligne directrice pourra se concrétiser notamment par l'achat de terrains ou encore par la mise en place de plans d'aménagement d'ensemble.

[RV-2022-22-11, a. 11, 2022-12-16;](#)

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).

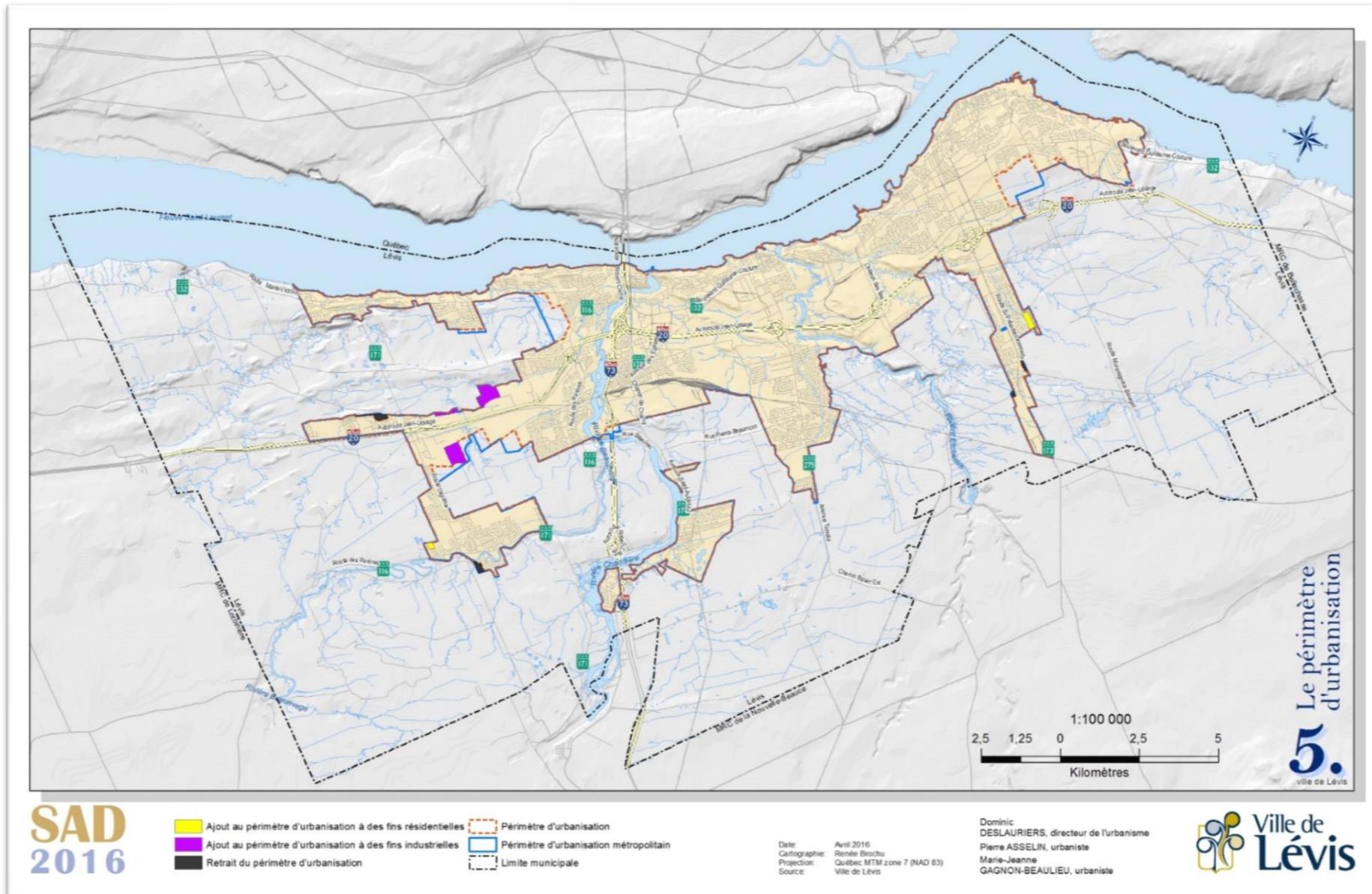
Deux autres exclusions ont été ordonnées afin de permettre la consolidation de développements résidentiels existants : une première dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon, au nord de la rue des Dahlias (3,67 ha); une deuxième dans le secteur Pintendre, à l'ouest de la rue Roberge (9,78 ha). Ces agrandissements 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).

[RV-2015-15-04, a. 27;](#)



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.

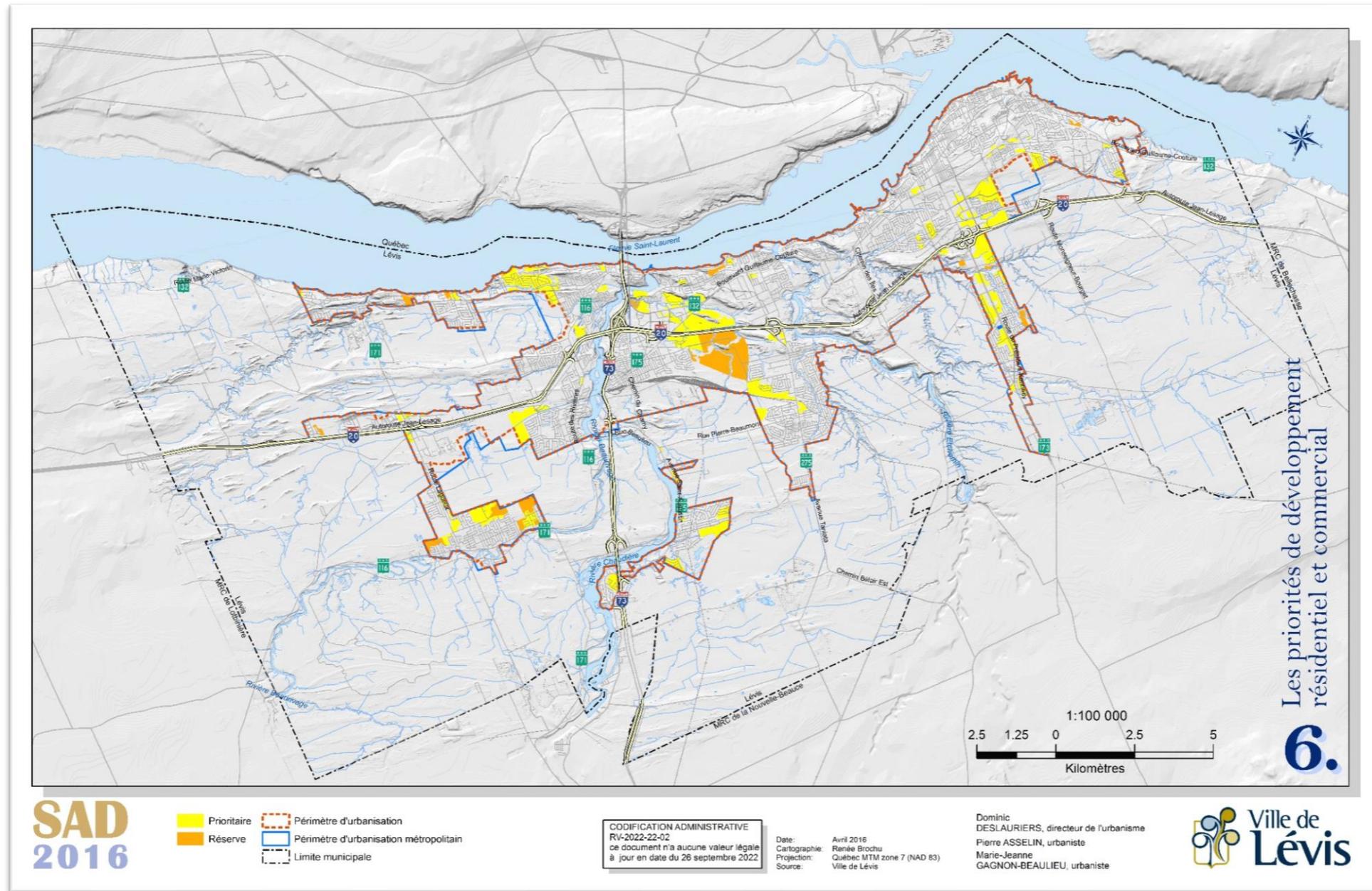
Par contre, en l'absence de réseaux d'aqueduc ou d'égout, la salubrité publique pourrait commander une desserte en infrastructures dans certains quartiers existants afin d'assurer la salubrité publique. Dans certains cas, la mise en place de telles infrastructures justifie parfois la consolidation urbaine 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.

[RV-2015-15-04, a. 28;](#)



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.

[RV-2015-15-04, a. 29:](#)

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, permuter 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:](#)

À jour au 30 janvier 2023

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

Ville de Lévis

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.

[RV-2015-15-04, a. 33;](#)

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) a été adopté en octobre 2016 par la Ville de Lévis. 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. Pour ce faire, des pistes telles que le développement de l'agrotourisme, l'agriculture de proximité, l'agriculture à temps partiel et le support aux pratiques agricoles en émergence sont mises de l'avant. Au total, le PDZA comporte 22 actions qui reflètent cette vision du développement de la zone agricole.

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. Cependant, certains éléments tels que le manque de relève ou encore le lien entre le milieu urbain et rural pourraient être améliorés. Dans ce contexte, la Ville de Lévis désire se prévaloir des possibilités offertes par le volet 2 de l'article 59 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* de façon à ce que puisse être autorisée, à certaines conditions, la construction de résidences sur des terrains de dimensions suffisantes pour ne pas déstructurer le milieu agricole. Les prochains articles aborderont la manière dont la Ville entend se prévaloir de cette disposition. La demande à portée collective qui a été déposée dans ce cadre s'est inspiré des différentes opportunités et menaces à l'agriculture relevées dans le PDZA afin d'assurer le lien avec ce document de planification et de s'inscrire en continuité de la vision concertée qui y est énoncée.

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.

[RV-2015-15-04, a. 34; RV-2020-20-14, a. 1, 2020-12-14;](#)

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, tirées 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 à la population de consommer des produits locaux.

La Ville de Lévis a procédé à la caractérisation de son territoire agricole afin de mettre en œuvre les possibilités prévues à l'article 59 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*, soit de permettre la construction de résidences sur des lots d'une superficie suffisante pour ne pas déstructurer le milieu agricole. Pour ce faire, l'ensemble du territoire, situé en zone agricole provinciale, a été divisé en trois types de secteurs, soit :

- 1° Agricole dynamique : Ensembles homogènes caractérisés par la prédominance de l'agriculture. Les sols présentent généralement un bon potentiel pour l'agriculture ou la sylviculture, sont cultivés et on y retrouve une part significative d'entreprises agricoles actives qui marquent clairement le paysage. Les données à caractère économique permettent de confirmer le dynamisme agricole et sa prépondérance.
- 2° Agroforestier : Ensembles où l'agriculture, bien que toujours présente dans le milieu, y est moins dynamique. Le nombre d'entreprises agricoles, de bâtiments, la nature des activités, leur valeur et les revenus y sont souvent moindres. Les sols cultivés y sont moins présents et on y retrouve une présence plus significative de superficies sous couvert forestier ou d'usages non agricoles. La pratique de l'agriculture peut donc y être plus isolée ou, à tout le moins, faire l'objet de davantage de contraintes (ex. : qualité des sols, accessibilité, milieux humides, etc.).
- 3° Forestier : Grands ensembles où la forêt est prédominante, voire quasi exclusive. Les formes d'agriculture, lorsque présentes dans cette zone, sont compatibles avec la réalité forestière du milieu.

Les principaux critères qui ont été utilisés pour la catégorisation du territoire sont les suivants :

- 1° Les caractéristiques biophysiques du territoire agricole et son occupation par les activités agricoles (superficies occupées par l'agriculture, superficies sous couvert forestier, relief ou autres contraintes physiques à la pratique de l'agriculture, dont la présence d'activités non agricoles).
- 2° Le potentiel des sols qu'on y retrouve (classes de sol et leur répartition en hectares).
- 3° La présence d'activités agricoles (nombre de fermes, taille, localisation des bâtiments agricoles).

- 4° Les activités économiques présentes associées à l'agriculture et leur apport (revenus agricoles, valeur économique des fermes, autres activités en lien avec l'agriculture, etc.).
- 5° La présence d'autres contraintes naturelles (ex : milieu humide).

La majorité du territoire agricole lévisien, soit environ 45 %, est constituée de secteurs dynamiques alors que 30 % sont des secteurs agroforestiers et 25 % des secteurs forestiers tels qu'illustrés sur la carte 7.1.

En procédant à cette caractérisation du territoire agricole, 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.

Permettre, en l'encadrant, le démarrage et l'émergence de productions agricoles exploitées par des agriculteurs à temps partiel ainsi que les résidences rattachées ou en complément à ces productions.

[RV-2015-15-04, a. 35; RV-2020-20-14, a. 2, 2020-12-14;](#)

35.1 Les activités agricoles à l'intérieur du périmètre d'urbanisation

L'agriculture urbaine consiste à encourager certaines activités agricoles en milieu urbain. Elle est également considérée comme un mouvement citoyen de réappropriation de l'espace urbain à des fins de production alimentaire à petite échelle ainsi qu'un outil de développement territorial durable pour les collectivités. En plus d'être pluriel, cet outil est multifonctionnel puisqu'il participe à remplir les fonctions suivantes :

- Économiques : favorise les circuits courts (circuit de distribution locale), réduit les dépenses alimentaires des ménages, augmente la consommation de fruits et légumes frais;
- Sociales : les jardins communautaires et collectifs sont des lieux d'intégration sociale, de responsabilisation, d'éducation et d'échanges;

- Environnementales : améliore le cadre de vie, augmente la biodiversité, participe à la gestion écologique des eaux de pluie et des déchets organiques, etc.;
- Paysagères : améliore le paysage urbain.

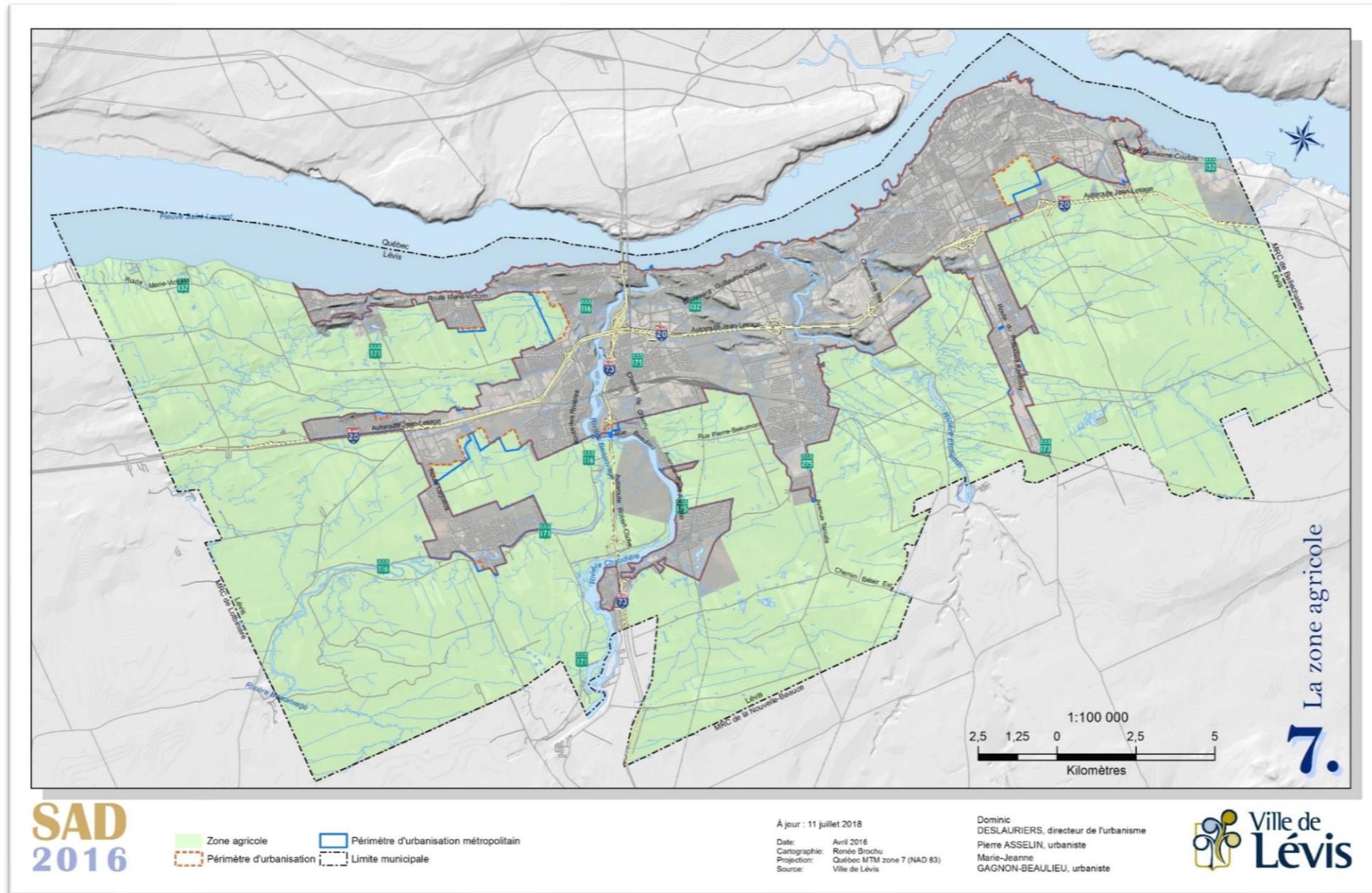
L'agriculture urbaine, véritable carrefour d'innovations sociales et techniques, peut prendre différentes formes et être initiée par différents acteurs. Les citoyens, les entreprises et les organismes qui désirent pratiquer de nouvelles formes d'agriculture urbaine (ex. : jardins en façade ou sur les toits, poulaillers domestiques, ruches urbaines, cultures verticales, etc.) pourront parfois être encadrés par la Ville. Par ailleurs, la Ville veillera, lorsque possible, à poser des actions afin de favoriser l'agriculture urbaine. Pensons, entre autres, aux aménagements comestibles, à l'écopâturage ou à l'insertion d'arbres à fruits ou à noix dans certains parcs urbains. Finalement, les initiatives citoyennes, associées à l'agriculture urbaine, pourront également être soutenues par l'organisation municipale.

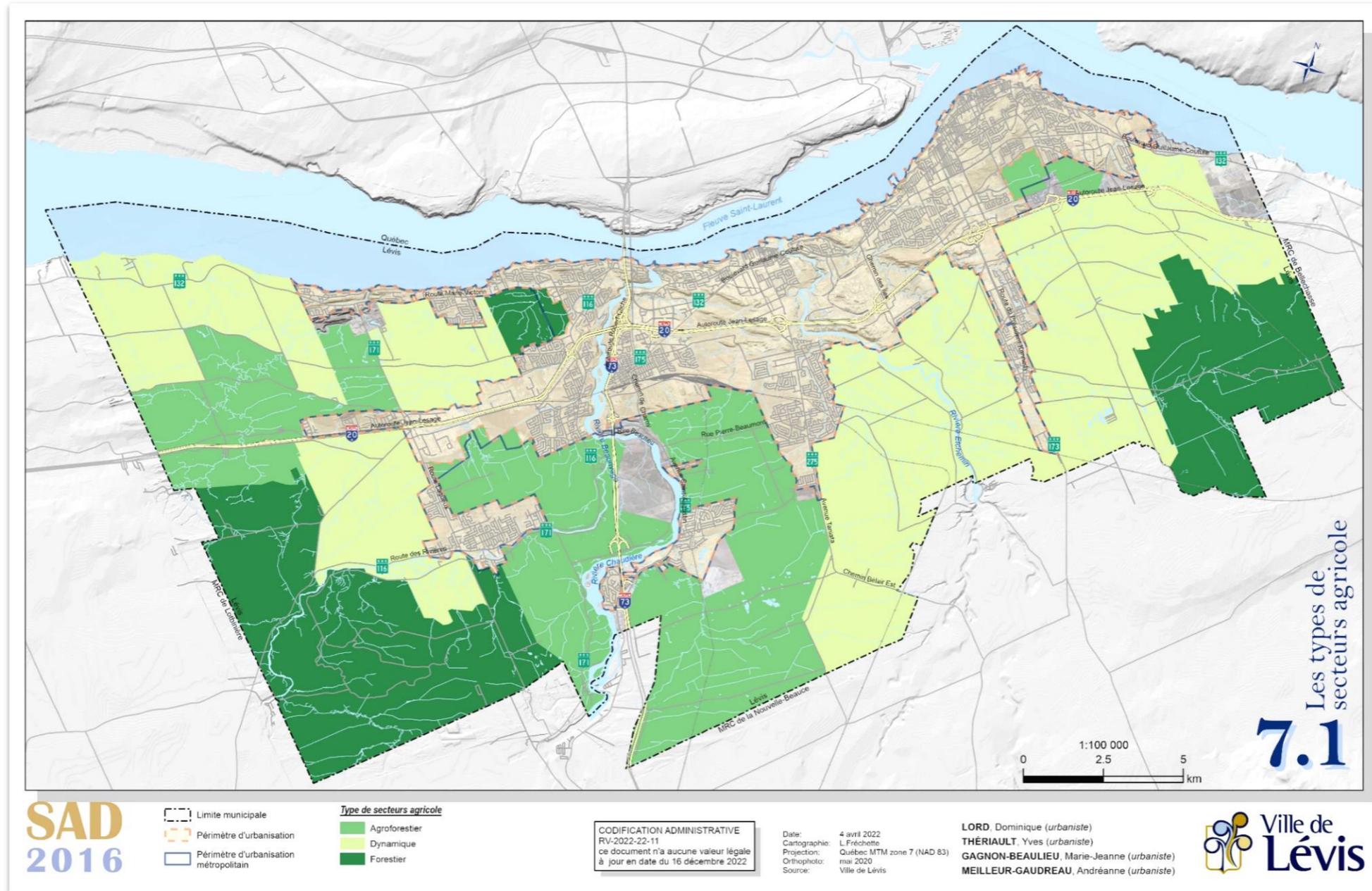
Comme mentionné dans le Plan de développement de la zone agricole (PDZA), il est pertinent de favoriser l'agriculture urbaine afin de permettre une meilleure compréhension par les urbains des réalités agricoles. À cette fin, la Ville de Lévis a élaboré un cadre de référence pour les jardins communautaires et collectifs dans lequel les balises, quant à la création d'un jardin communautaire ou collectif sur les terrains publics et privés, sont posées. Le cadre de référence vise ainsi à encadrer la création de nouveaux jardins afin d'en assurer une localisation optimale sur son territoire.

Par ailleurs, lors de cet exercice, une analyse des terrains de propriété municipale a été faite afin d'établir des priorités dans l'installation de nouveaux jardins communautaires ou collectifs, et cela afin de les localiser de manière optimale.

On peut également compter, au même titre que les parcs et les terrains de jeux, l'agriculture urbaine à des fins individuelles comme étant une activité autorisée sur l'ensemble du territoire. Quant à la production agricole, dont l'objectif est la vente, elle pourra être autorisée sous certaines formes à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Toutefois, dans le dernier cas de figure, les activités d'élevage ne pourront pas être autorisées.

[RV-2022-22-11, a. 13, 2022-12-16;](#)





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 humides² 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 Beauvillage. 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 :

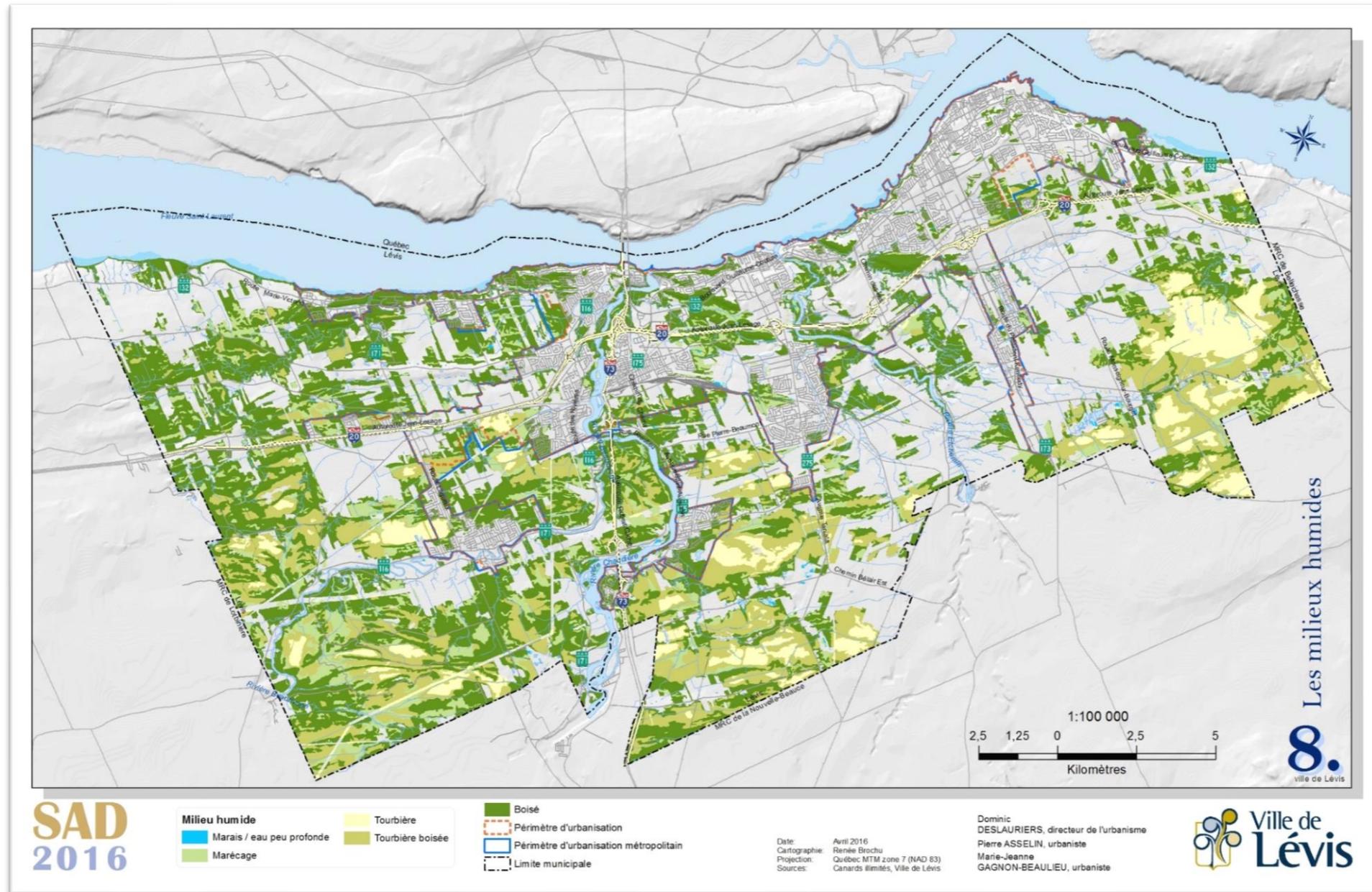
- 1° la rivière Chaudière, dans le secteur Charny, à la hauteur de l'avenue de la Rotonde;
- 2° le fleuve Saint-Laurent près de la rue Saint-Laurent, à la hauteur de la Terrasse de Lévis;
- 3° le fleuve Saint-Laurent, dans le secteur Saint-Romuald, au pied de la côte Rouge.

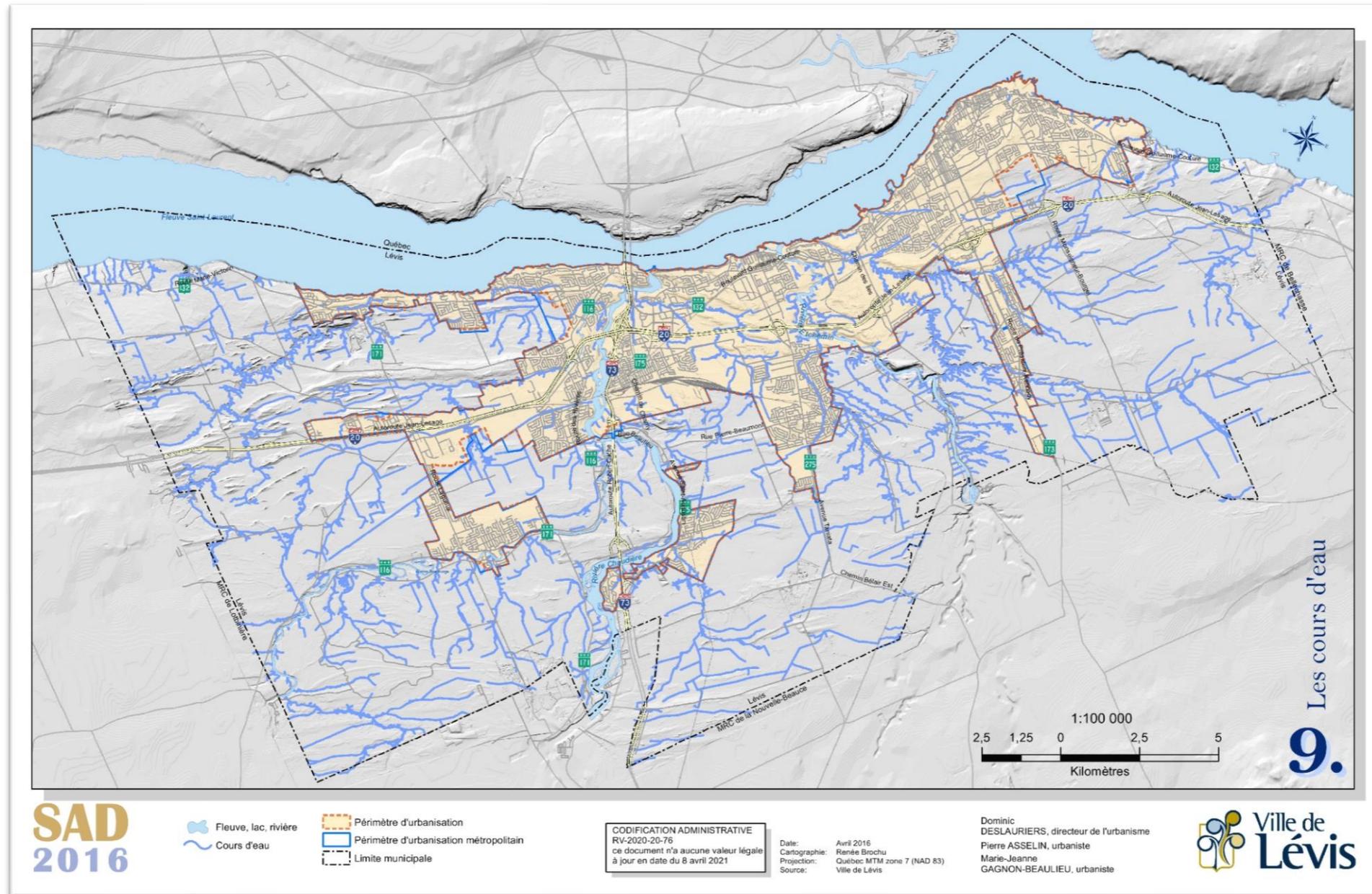
La Ville de Lévis dispose d'une cartographie précise des cours d'eau. La carte 9 les représente avec des traits grossis afin de faciliter la lecture de la carte et montrer l'étendue du réseau hydrographique. La carte 9 résulte d'un minutieux travail de repérage, d'identification et d'analyse des lits 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.

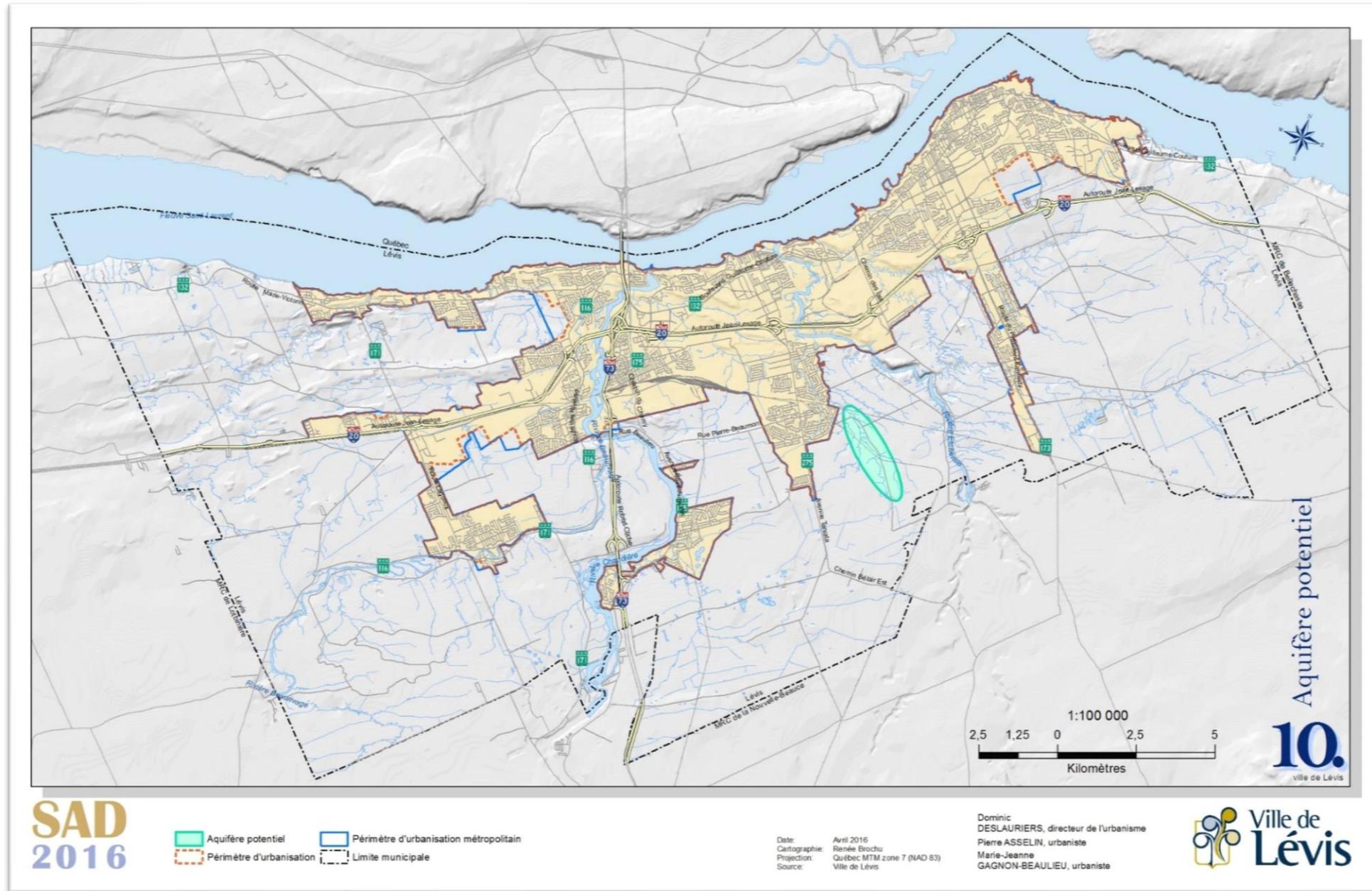
Selon des études partielles réalisées dans le cadre du programme d'acquisition de connaissance sur les eaux souterraines, on estime que le territoire lévisien pourrait receler quatre aquifères de dépôt de surface. Le plus important, localisé en amont de la rivière Pénin (voir carte 10), pourrait constituer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

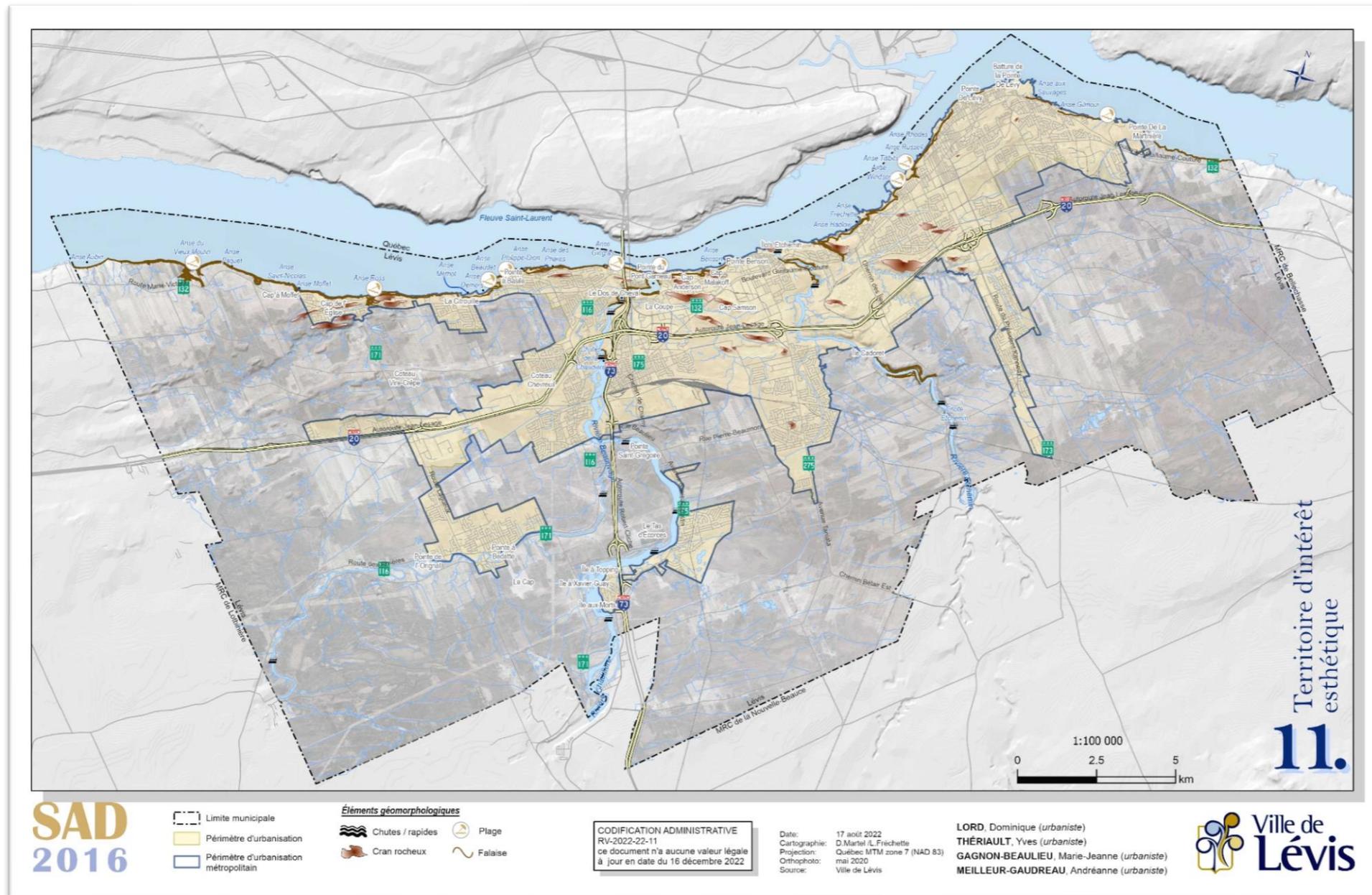
² Beaulieu, J., P. Dulude, I. Falardeau, S. Murray et C. Villeneuve. 2014. *Cartographie détaillée des milieux humides du territoire de la Communauté métropolitaine de Québec (mise à jour 2013) – Rapport technique*. Canards Illimités Canada et le ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs, Direction du patrimoine écologique et des parcs, Québec, 54 p.

À jour au 30 janvier 2023

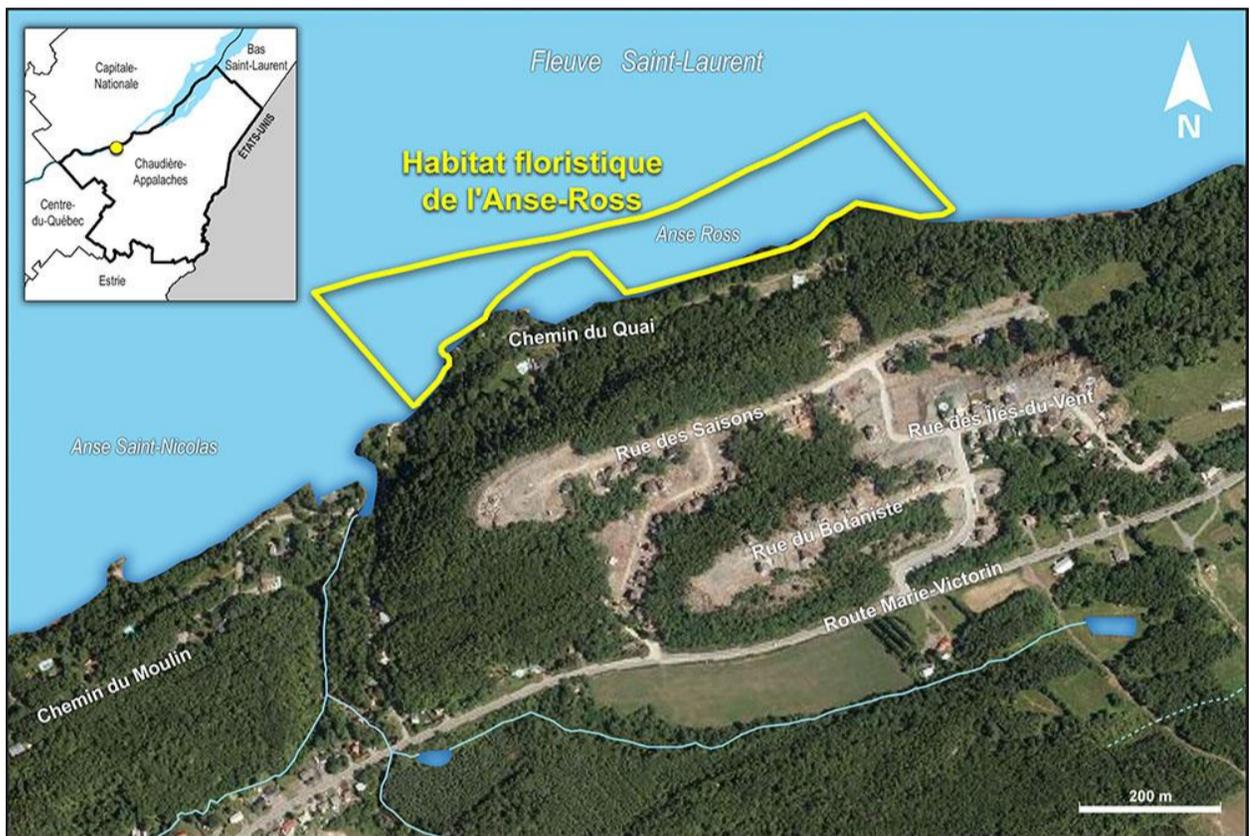








Les marais intertidaux, en bordure du fleuve, sont également reconnus pour leur grande valeur écologique. Ils forment un habitat qui accueille plusieurs espèces d'oiseaux. Les battures correspondent d'ailleurs à une aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Cette aire, protégée à titre d'habitat faunique 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 1 : Habitat floristique de l'Anse-Ross³

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 Écartes 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;

³Ministère 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).

À jour au 30 janvier 2023

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

- 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° favoriser la préservation des milieux naturels les plus intéressants, considérant que la Ville poursuit une stratégie de développement durable;
- 3° orienter le développement de façon à consolider le milieu urbain;
- 4° poursuivre une vision de développement et conservation à très long terme, favorisant la réalisation d'un développement durable.

Dans les cas où les milieux naturels ne sont pas identifiés en tant qu'aire de conservation par le plan de gestion des milieux naturels, on cherchera tout de même à préserver ou à reproduire certaines fonctions écologiques qu'ils procurent, lorsque c'est possible. Cette approche permet 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. Elles devraient être prévues dès l'élaboration du concept d'un projet de développement.

[RV-2015-15-04, a. 39;](#) [RV-2018-18-54, a. 3,](#) [2019-04-23;](#)

40. **Les priorités de conservation**

Le Plan de gestion des milieux naturels identifie l'espace pour lequel la Ville de Lévis a des visées de conservation. Pour en définir l'aire de conservation, un schéma de conservation couvrant l'ensemble du territoire a été élaboré afin d'assurer la cohérence dans la délimitation de cette aire.

La délimitation de l'aire de conservation cherche à préserver 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 Écartés;
 - 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'élaboration** 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 comprend les 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.

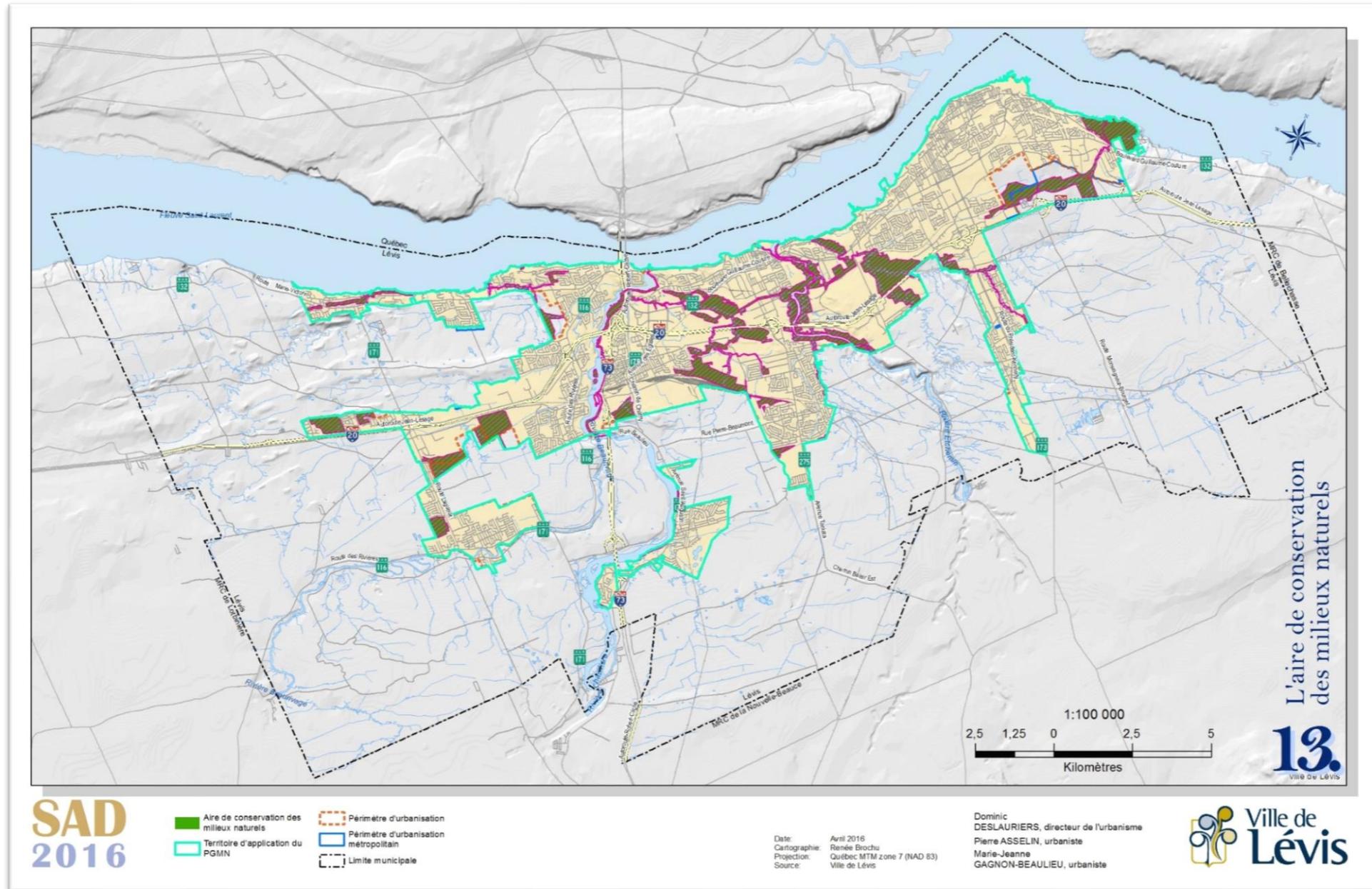
Encore là, on cherche à préserver des noyaux de conservation et des corridors écologiques.

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 de conservation proposée ainsi que la diversité des habitats qu'on y trouve. À titre d'exemple, la topographie particulière des crans rocheux, 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 comprend ainsi l'habitat de plusieurs concentrations connues de plantes menacées ou vulnérables qu'il est souhaité de conserver.

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

[RV-2015-15-04, a. 40](#); [RV-2018-18-54, a. 4](#), [2019-04-23](#);



41. **La conservation des milieux naturels**

L'aire de conservation des milieux naturels illustrée à la carte 13 tient compte du schéma de conservation qui apparaît à la figure 3. Toutefois, suite à l'adoption de la *Loi sur la conservation des milieux humides ou hydriques* en juin 2017, la Ville de Lévis devra adopter un *Plan régional des milieux humides et hydriques* ce qui pourrait remettre en question le schéma de conservation afin de répondre aux exigences de la nouvelle loi. Considérant cet élément, la Ville choisit d'attendre l'élaboration de ce plan pour être en mesure de cerner les modifications règlementaires requises de manière adéquate en regard des contraintes que celles-ci pourront apporter.

[RV-2015-15-04, a. 41](#); [RV-2018-18-54, a. 5](#), [2019-04-23](#);

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 ces 7 autres ne font pas partie de l'aire de conservation du Plan de gestion des milieux naturels ou ne sont pas propriétés de la Ville, ils méritent 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.

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.

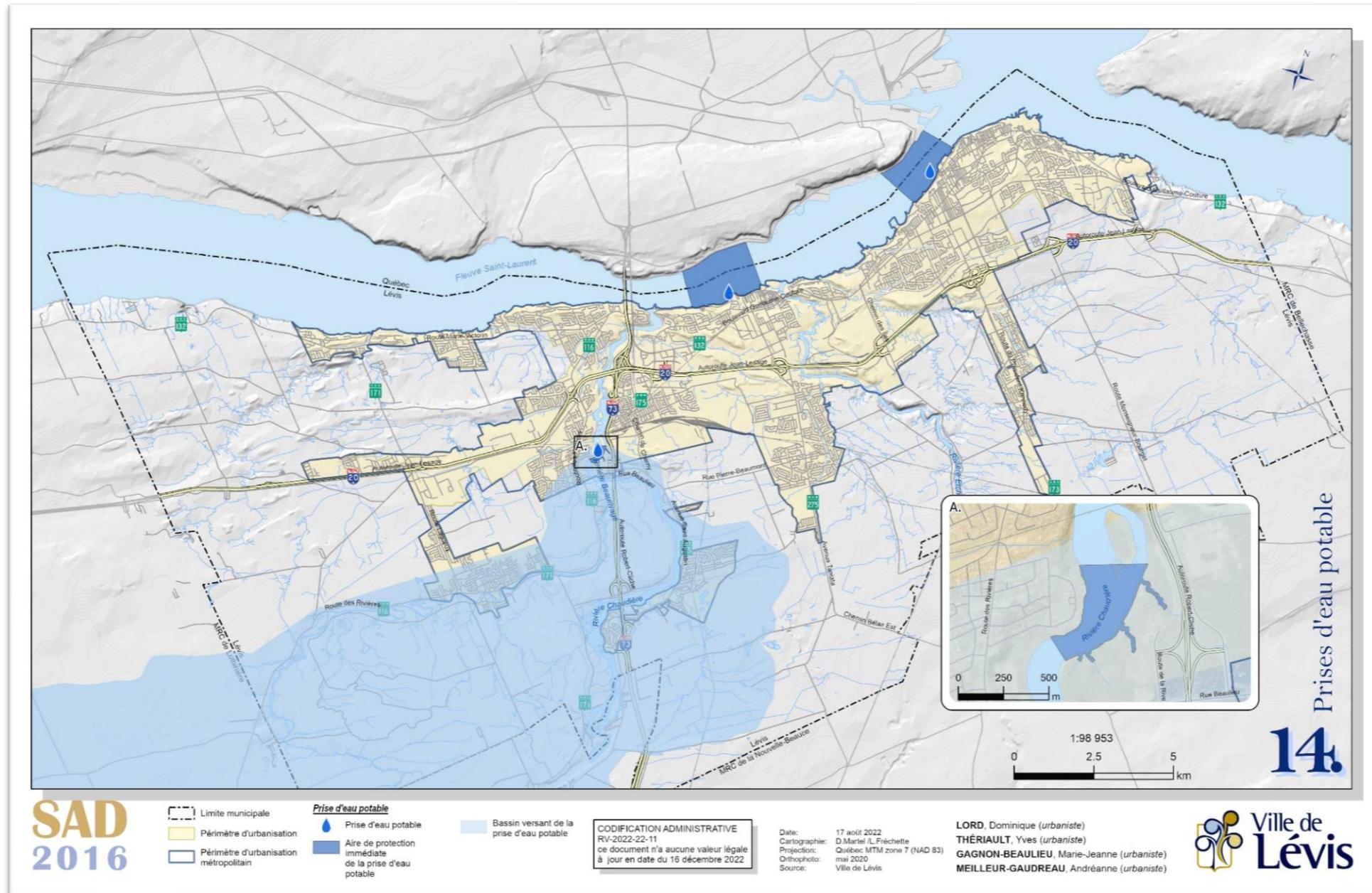
La Carte 14 identifie les différentes prises d'eau potable municipales ainsi que leur aire de protection immédiate. Dans l'objectif de protection de l'eau, la Ville de Lévis se dirige graduellement vers une gestion de l'eau par bassin versant à travers différents exercices tels que le PRMHH qui est en cours d'élaboration. Cette notion sera progressivement intégrée dans la planification territoriale. De plus, la Ville réalise actuellement une identification des vulnérabilités et des menaces potentielles qui affectent ses sources d'alimentation en eau potable. Cette étude permettra de dégager des priorités d'intervention pour réduire les risques, en plus de permettre l'amélioration des plans d'intervention d'urgence. 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 et une meilleure gestion du risque.

À l'intérieur du bassin versant de la prise d'eau potable municipale identifié à la carte 14, les interventions humaines à l'intérieur et à proximité des milieux hydriques de même que les interventions ayant un impact sur le couvert forestier sont soumises à des dispositions particulières (chapitre 14 du Document complémentaire). Ces dispositions poursuivent les objectifs suivants :

- 1° Viser le maintien du patron d'écoulement des eaux naturelles;
- 2° Restreindre certains usages et certaines implantations;
- 3° Viser le maintien des espaces naturels et du couvert forestier;
- 4° Gérer les eaux de ruissellement;
- 5° Contrôler l'érosion lors d'interventions humaines.

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.

[RV-2015-15-04, a. 43; RV-2022-22-11, a. 16, 2022-12-16;](#)



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.

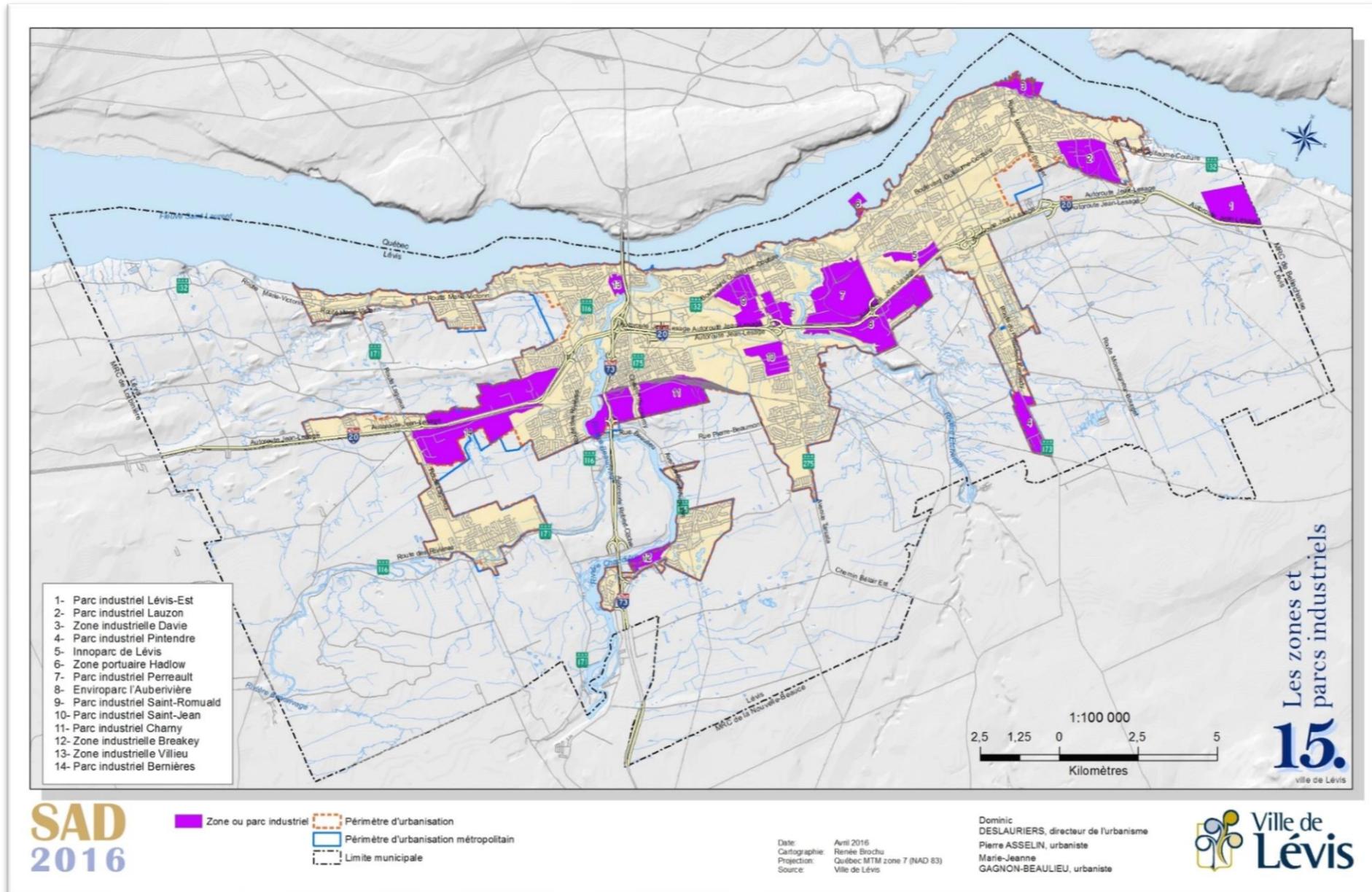
[RV-2015-15-04, a. 44;](#)

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 règlementation d'urbanisme.

49. Le parc industriel Lévis-Est

Le parc industriel Lévis-Est correspond, en partie, à l'espace ayant fait l'objet du décret 917-2007 modifié par le décret 723-2008 visant à exclure des lots de la zone agricole provinciale. Le parc industriel 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 (plus de 15 mètres de profondeur) sur la côte est américaine. Son potentiel de zone industrialo-portuaire (ZIP) a d'ailleurs été reconnu par le gouvernement en 2016 puisqu'il a été identifié comme tel dans le cadre de la Stratégie maritime du Québec.

Considérant le tirant d'eau du secteur du parc industriel Lévis-Est, l'aménagement d'un port en eau profonde pourrait se concrétiser à cet endroit précis. En effet, la possibilité d'y implanter un quai en eau profonde constitue un atout de taille pour le développement de ce secteur puisque les bateaux sont de plus en plus gros et leur tirant d'eau ne cesse d'augmenter. D'autre part, la profondeur du chenal de navigation sur le fleuve pourrait devenir insuffisante pour les plus gros navires. La hauteur libre sous le pont de Québec pourrait aussi limiter l'accès au port de Montréal pour la nouvelle génération de navires.

Afin d'atteindre son plein potentiel, le parc industriel Lévis-Est devra être desservi adéquatement par les réseaux ferroviaires et routiers. Les industries qui s'y implanteront seront complémentaires à l'exploitation du port. Il pourrait également y avoir des entreprises qui s'y installent puisqu'elles desservent majoritairement l'une des industries qui s'y est installée en raison de la présence du port, le tout étant de former une synergie industrielle associée aux activités industrialo-portuaires. Considérant les besoins spécifiques en superficies de ces activités, non délocalisables puisque corolaires des infrastructures portuaires, celles-ci doivent être considérées en marge de l'évaluation des besoins en espace industriel estimés à l'article 46.

Le développement du port et du parc industrialo-portuaire souhaité pourrait nécessiter plusieurs années, de sorte que le secteur pourra continuer à être utilisé à des fins agricoles d'ici là.

[RV-2015-15-04, a. 49; RV-2021-21-17, a. 2, 2021-06-23;](#)

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 ET ORIENTATIONS

51. La mobilité durable

La mobilité constitue un enjeu majeur de l'aménagement du territoire dans toutes les villes du monde. 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. Une des solutions à cette problématique est de favoriser la mobilité durable. La mobilité durable inclut les transports collectifs et les transports actifs. Ceux-ci ont pour avantage d'émettre peu de gaz à effet de serre et d'être moins coûteux au niveau individuel et collectif tout en favorisant une amélioration de la santé physique des individus.

La CMQ définit la mobilité durable comme étant la capacité, pour les personnes de toutes conditions, 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. En ce sens, l'intermodalité joue un rôle primordial dans le développement de la mobilité durable.

La CMQ a fixé différentes cibles à atteindre d'ici 2031 quant aux parts modales de différents modes de transport durable à différents moments dans la journée. Le tableau 4.1 présente ces cibles de même que les parts modales équivalentes obtenues dans le cadre de la dernière enquête origine-destination, soit celle de 2017.

Tableau 4.1 : Parts modales cibles fixées par la CMQ pour la Ville de Lévis

Part modale du transport	Enquête origine-destination de 2017	Cible pour 2031
Part modale du transport en commun en période de pointe du matin	7,2 %	11 %
Part modale du transport en commun sur une base quotidienne	3,7 %	5 %
Part modale du transport en commun vers l'agglomération de Québec en période de pointe du matin	14,8 %	24 %
Part modale du transport en commun vers l'agglomération de Québec sur une base quotidienne	8,9 %	16 %
Part modale du transport actif sur une base quotidienne	6,3 %	15 %
Part modale du vélo sur une base quotidienne	0,4 %	2 %

Par ailleurs, la CMQ souhaite que l'offre de transport en commun de même que sa vitesse soient augmentées. La cible à atteindre quant à l'offre de service est de 3 heures de service de véhicules par habitant. Pour ce qui est de la vitesse, elle devrait être augmentée de 10 % par rapport à la situation qui prévalait en 2012, et ce, d'ici 2031. Afin d'atteindre ces différentes cibles, des efforts importants devront être faits afin :

- 1° d'améliorer et développer les infrastructures de transport collectif et actif;
- 2° de favoriser l'intermodalité;

3° de favoriser les actions, en matière d'aménagement du territoire, qui ont le potentiel de faire augmenter les parts modales des transports collectifs et actifs (mixité des usages, rapprochement des lieux d'emploi et des résidences, qualité de l'architecture et des aménagements urbains, etc.).

Ainsi, 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 qui comprend également des stratégies de rabattement afin d'assurer une meilleure desserte des différents secteurs de la ville. À cet effet, d'importants travaux de planification sont en cours.

Le développement du transport en commun doit être accompagné d'une amélioration de l'accessibilité piétonnière et cyclable à travers la ville, notamment dans les pôles, dans les noyaux de proximité et le long des axes structurants de transport. L'utilisateur du transport en commun est d'abord et également un piéton et parfois un cycliste. Or, malgré plusieurs améliorations au cours des dernières années, les réseaux piétonniers et cyclables restent discontinus, ce qui ne favorise pas les déplacements utilitaires. Les distances à parcourir par les piétons ou les cyclistes pour se rendre à un arrêt de transport en commun, quant à elles, sont souvent trop longues pour encourager un transfert modal. Il en va de même du réseau cyclable.

Les améliorations requises aux réseaux de déplacements actifs et collectifs devront s'harmoniser avec les interventions prévues sur le réseau routier dans un souci d'intermodalité. D'importants projets sont prévus sur le réseau collecteur municipal et sur le réseau supérieur en vue de rendre le territoire davantage accessible. Il importe également de considérer que Lévis constitue un point de transit pour des usagers provenant de différents endroits de Chaudière-Appalaches. Cette circulation de transit constitue un élément non négligeable et doit être considérée dans la planification des différentes infrastructures de transport.

[RV-2015-15-04, a. 51; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

52. Le réseau routier et les déplacements sur le territoire

Le réseau routier supérieur est défini par le ministère des Transports (MTQ), 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.

La classification fonctionnelle du réseau routier supérieur de Lévis reconnue par le MTQ se résume dans le tableau 5. Cette classification apparaît également sur la carte 16. Certains tronçons de ce réseau routier sont de juridiction municipale. Les responsabilités sont également indiquées dans le tableau 5.

Tableau 5 : Classification fonctionnelle du réseau routier supérieur de Lévis reconnue par le MTQ

Classe	Route et tronçon	Responsabilité	N° de route
Autoroute	<ul style="list-style-type: none"> • autoroute Jean-Lesage • autoroute Robert-Cliche 	MTQ MTQ	A-20 A-73
Nationale	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	MTQ MTQ Ville MTQ MTQ Ville MTQ MTQ	R-132 R-132 R-132 R-173 R-173 R-175 R-175
Régionale	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	MTQ MTQ Ville	R-173 R-116 R-275
Collectrice	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Bécar • rue Pierre-Beaumont, entre la route Bécar 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 	MTQ MTQ Ville Ville Ville MTQ Ville MTQ MTQ Ville MTQ MTQ Ville MTQ MTQ Ville	R-171 R-175 R-175 R-175 R-175

Classe	Route et tronçon	Responsabilité	N° de route
	<ul style="list-style-type: none"> • avenue Taniata et chemin Bélair Est, de la rue Sainte-Hélène à la limite de Saint-Henri • rue de la Concorde, de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 314) à la route 175 • rue de Bernières, de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 311) à la route 116 	MTQ	R-275

À l'égard du réseau routier supérieur identifié à la carte 16, la Ville de Lévis poursuit l'objectif d'aménager les abords de ces traversées d'agglomération de manière à réduire les impacts négatifs sur les riverains et sur la trame urbaine. Ainsi, les lignes directrices sont :

- 1° Accorder aux propriétés qui bordent ce réseau routier un traitement architectural et paysager de grande qualité qui respecte le caractère du milieu d'insertion. Ces secteurs seront traités dans l'étude paysagère mentionnée à la section 9;
- 2° Assurer une utilisation sécuritaire et efficace du réseau routier supérieur par une planification intégrée des transports et de l'aménagement du territoire à travers l'élaboration d'un Plan de mobilité durable qui analysera les impacts du développement urbain prévu au présent document sur les transports et la mobilité;
- 3° Modifier la réglementation d'urbanisme afin d'encadrer et sécuriser les accès et les intersections importantes du réseau routier supérieur (limiter le nombre d'accès par terrain, augmenter les largeurs minimales des lots non desservis, prévoir des distances minimales entre deux voies de circulation, etc.). Une stratégie de sécurisation des usagers des réseaux routier, piétonnier et cyclable analysera notamment cette question.

En plus de la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur reconnue par le MTQ, 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, le réseau des rues collectrices et le réseau des rues artérielles;
- 2° le réseau collecteur municipal : collectrices faisant le lien entre le réseau de rues locales, les rues collectrices et les autres.

Certaines portions du territoire lévisien subissent des épisodes plus ou moins fréquents de congestions routières comme démontré par les modélisations effectuées au cours des dernières années. Certains de ces tronçons ont d'ailleurs déjà été reconfigurés ou le seront au cours des prochaines années. De plus, bien que le réseau autoroutier ait été conçu pour être rapide et supporter un important débit de circulation entre les régions, on constate qu'il agit plutôt comme principal axe de déplacement est-ouest sur le territoire. D'une part, il constitue souvent le lien le plus direct entre les différents secteurs créant un effet de « tout-à-l'autoroute » et d'autre part, il représente une barrière physique importante entre ces derniers. Ces impacts se répercutent sur le reste du réseau routier.

La carte 17 illustre les interventions prévues afin de répondre aux problématiques connues. Par ailleurs, des projets d'infrastructures d'envergure tant en transport automobile qu'en transport en commun sont susceptibles de modifier les différents flux de circulation et donc d'affecter les différents tronçons congestionnés. Il importe de garder cet élément en tête lors du réaménagement d'infrastructures routières dans une optique de planification adaptative. À cet effet, une étude de circulation est exigée lors de tout projet assujéti au Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux de manière à identifier les impacts du développement sur les réseaux de transport et à proposer des mesures de mitigation adéquates.

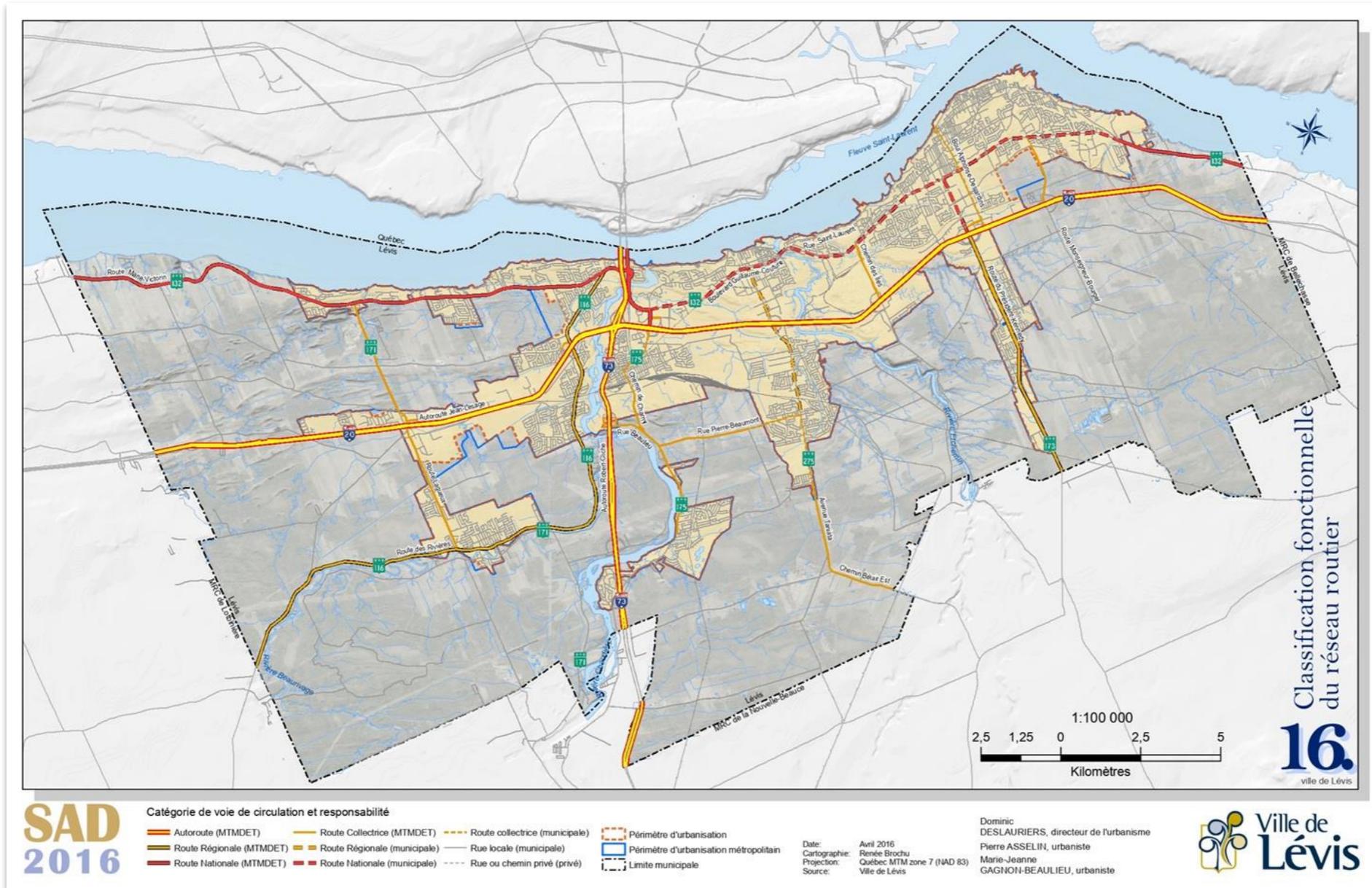
En fonction des différents éléments énoncés ci-haut, les lignes directrices sont :

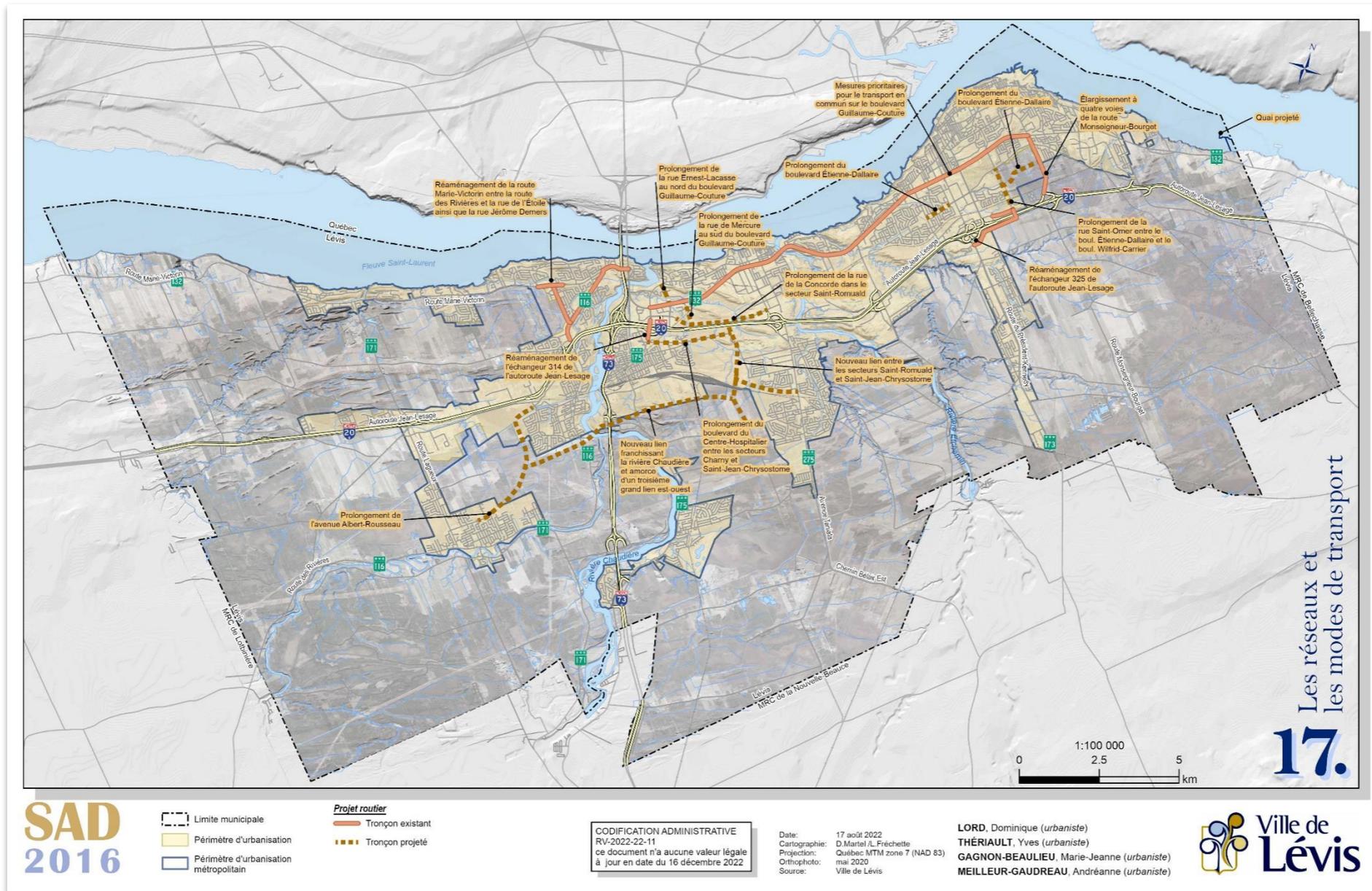
- 1° Assurer la bonification sinon le maintien de la sécurité et de la fluidité du réseau routier tous modes confondus, notamment en anticipant les impacts des projets de

développement et de construction d'envergure sur les transports en commun et le réseau routier (Plan de mobilité durable, études de circulation, Stratégie de sécurisation des usagers des réseaux de transport, etc.);

- 2° Identifier de nouveaux axes de transport répondant aux besoins de la population et du développement du territoire;
- 3° 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);
- 4° Accorder la priorité aux projets de développement du réseau routier qui permettent de favoriser les échanges entre les différents secteurs de la ville;
- 5° Accorder la priorité à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures de transport situées à l'intérieur du tissu urbain existant plutôt que de favoriser l'ouverture de nouvelles voies en territoire non urbanisé à l'exception d'artères et collectrices permettant d'atteindre les objectifs d'interconnexion entre les pôles, les axes structurants et les différents quartiers;
- 6° 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;
- 7° Prévoir des stationnements incitatifs (transport en commun et covoiturage) à des endroits clés sur le territoire afin de favoriser l'intermodalité;
- 8° Prévoir des mesures pertinentes de mitigation de la vitesse pour que le milieu soit en adéquation avec la vitesse prescrite souhaitée dans les quartiers résidentiels afin d'assurer un partage sécuritaire des modes de transport.

[RV-2015-15-04, a. 52; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)





53. Le transport collectif

Le transport collectif est un terme utilisé pour référer au transport en commun et au covoiturage. Le transport en commun est opéré par une société de transport. Le covoiturage, qui est du domaine de l'initiative citoyenne, constitue une alternative intéressante dans certaines situations et peut compléter l'offre du transport en commun afin d'inciter la diminution du nombre d'automobiles dans les ménages.

À Lévis, le transport en commun est majoritairement opéré par la Société de transport de Lévis (STLévis). Différents parcours sont offerts afin de desservir l'ensemble du territoire. 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 sur les parcours Lévisiens-1, 2 et 3.

Les fréquences les plus importantes se retrouvent en bordure de l'axe structurant de type 1 constitué d'une partie du boulevard Guillaume-Couture et de la route des Rivières.

Le Centre de services 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 y compris la STLévis.

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. Des efforts sont également déployés afin d'ajouter des aménagements ou des équipements (voies réservées ou préemption des feux de circulation par exemple) à des endroits stratégiques du réseau routier pour assurer la fiabilité et l'efficacité des parcours de transport en commun à haute fréquence. Ces actions devraient permettre d'augmenter les parts modales du transport en commun.

Le covoiturage se définit comme étant un trajet qui se fait dans un véhicule de promenade dont le conducteur décide de la destination et pour lequel la prise de passager à bord est accessoire au motif pour lequel il se déplace. Compte tenu de ses particularités, le covoiturage est souvent utilisé pour des trajets vers et au retour des lieux de travail.

Finalement, il importe de mentionner l'autopartage. Il ne s'agit pas à proprement parler d'un mode de transport, mais plutôt d'un service de voiture en libre-service à vocation sociale et environnementale qui met à la disposition des abonnés des automobiles. Il constitue un moyen pour une personne d'accéder à une automobile pour une période où il en a besoin. L'objectif de ce service est de compléter l'offre des transports collectifs ou actifs. La facilité d'accès à ce type de service encourage l'intermodalité en diminuant le nombre de déplacements réalisés en automobile. L'autopartage diminue le nombre de véhicules possédés par les familles abonnées, et réduit les besoins en nombre de cases de stationnement. Pour l'instant, l'offre en autopartage est limitée, mais l'offre tend à croître sur le territoire.

Les cibles fixées par la CMQ sont certes ambitieuses. Cependant, elles constituent une impulsion afin de tendre vers une amélioration de la desserte et de l'accès aux transports collectifs. Par ailleurs, ces cibles ne pourront être atteintes si aucune modification n'est faite quant à la place de l'automobile dans la ville. L'automobile, qui est notre principal moyen de transport, génère diverses problématiques qui ont été relevées à l'article 52. Par ailleurs, la nécessité de posséder un véhicule automobile pour se déplacer dans certains secteurs constitue un vecteur d'inégalités sociales. Considérant que les coûts de possession

d'une automobile sur une base annuelle peuvent s'élever à plusieurs milliers de dollars, il s'agit d'un facteur à considérer.

Les effets de l'augmentation des parts modales des transports collectifs sont donc nombreux. Il convient donc de repenser la mobilité afin de donner plus de place au transport en commun afin d'augmenter les parts modales. Considérant ces objectifs, les lignes directrices sont :

- 1° Bonifier l'offre et l'accessibilité au transport collectif sur le territoire de la ville de Lévis;
- 2° Revoir les exigences quant aux cases de stationnement; réfléchir quant à la pertinence des minimums et à celle de prévoir des maximums de cases à ne pas dépasser;
- 3° Localiser les lieux d'emploi aux bons endroits selon leurs besoins en transport;
- 4° Dans les secteurs desservis par un service de transport en commun à haut niveau de service, favoriser des usages bénéficiant de celui-ci et offrir des conditions optimales pour les déplacements actifs;
- 5° Dans les secteurs desservis par un service de transport en commun à haut niveau de service, prévoir des densités résidentielles aptes à supporter celui-ci;
- 6° 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;
- 7° Prévoir des aménagements et des équipements favorisant l'utilisation du transport en commun (notamment des voies réservées, stationnements incitatifs, des pôles d'échanges et une préemption des feux de circulation);
- 8° Améliorer la desserte en transport collectif dans les parcs industriels;
- 9° Soutenir les initiatives de covoiturage et d'autopartage;
- 10° Mettre sur pied un réseau de stationnements incitatifs (transport en commun et covoiturage) convivial et performant qui puisse desservir les Lévisiens de même que la clientèle provenant des MRC environnantes qui transite sur le territoire;
- 11° Concevoir des aménagements urbains sécuritaires qui encouragent l'utilisation des transports collectifs (station d'attente confortable, pôle d'échanges, mobilier urbain approprié, etc.);
- 12° Arrimer les réseaux de transport collectif et de transport actif afin d'assurer une planification intégrée sur le territoire dans un souci d'intermodalité;
- 13° Assurer l'accessibilité universelle de l'ensemble des aménagements et des modes de transport collectif;
- 14° Réfléchir au mode de transport collectif le plus approprié en fonction du secteur de la ville et de ses particularités;

[RV-2015-15-04, a. 53; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

54. Le transport actif

Le transport actif comprend la marche et le vélo de même que quelques modes de transport actif secondaire comme la trottinette ou la planche à roulettes. Le réseau cyclable lévisien, illustré à la carte 18, comprend :

- 1° des parties du réseau provincial de loisir de la Route verte (cycloroutes 1, 3 et 6);
- 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);
- 3° un réseau local de loisir ou utilitaire.

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, puis elle longe la route des Rivières et rejoint le Parcours-des-Anses le long du fleuve, et le boulevard Guillaume-Couture, à l'extrémité est.

La cycloroute no 3 longe le fleuve Saint-Laurent depuis Salaberry-de-Valleyfield jusqu'à Lévis où elle rejoint les cycloroutes nos 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 américaine 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 et relie la ville de Québec par le pont de Québec.

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 déplacement, d'offrir une alternative à l'utilisation de l'autosolo et de contribuer au développement récréotouristique et économique du territoire lévisien. Il est d'ailleurs possible de circuler sur le territoire d'est en ouest en utilisant le réseau cyclable lévisien.

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, malgré qu'ils constituent d'importants générateurs de déplacements. 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, directs, continus et conviviaux pour favoriser le développement de ce mode de transport qui en outre favorise la santé des personnes et de l'environnement. La densification systématique de l'axe Guillaume-Couture et des Rivières favorise une meilleure desserte cyclable de façon utilitaire.

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.

Quant à la marche, la sécurité du parcours et sa distance vont influencer la décision d'une personne d'emprunter ce mode à des fins utilitaires. Il est également important de s'assurer de l'accessibilité universelle de ces infrastructures. En matière de sécurité, il est surtout question de trottoirs, de leur localisation et de leur largeur. De manière générale, les déplacements utilitaires effectués à pied se font dans un rayon de 400 mètres à 1,6 km selon les objectifs du déplacement. Ainsi, il importe d'assurer la présence de liens et de parcours réduisant les distances entre les différents secteurs d'un même quartier et mettre de l'avant la mixité des usages afin que les citoyens adoptent cette pratique.

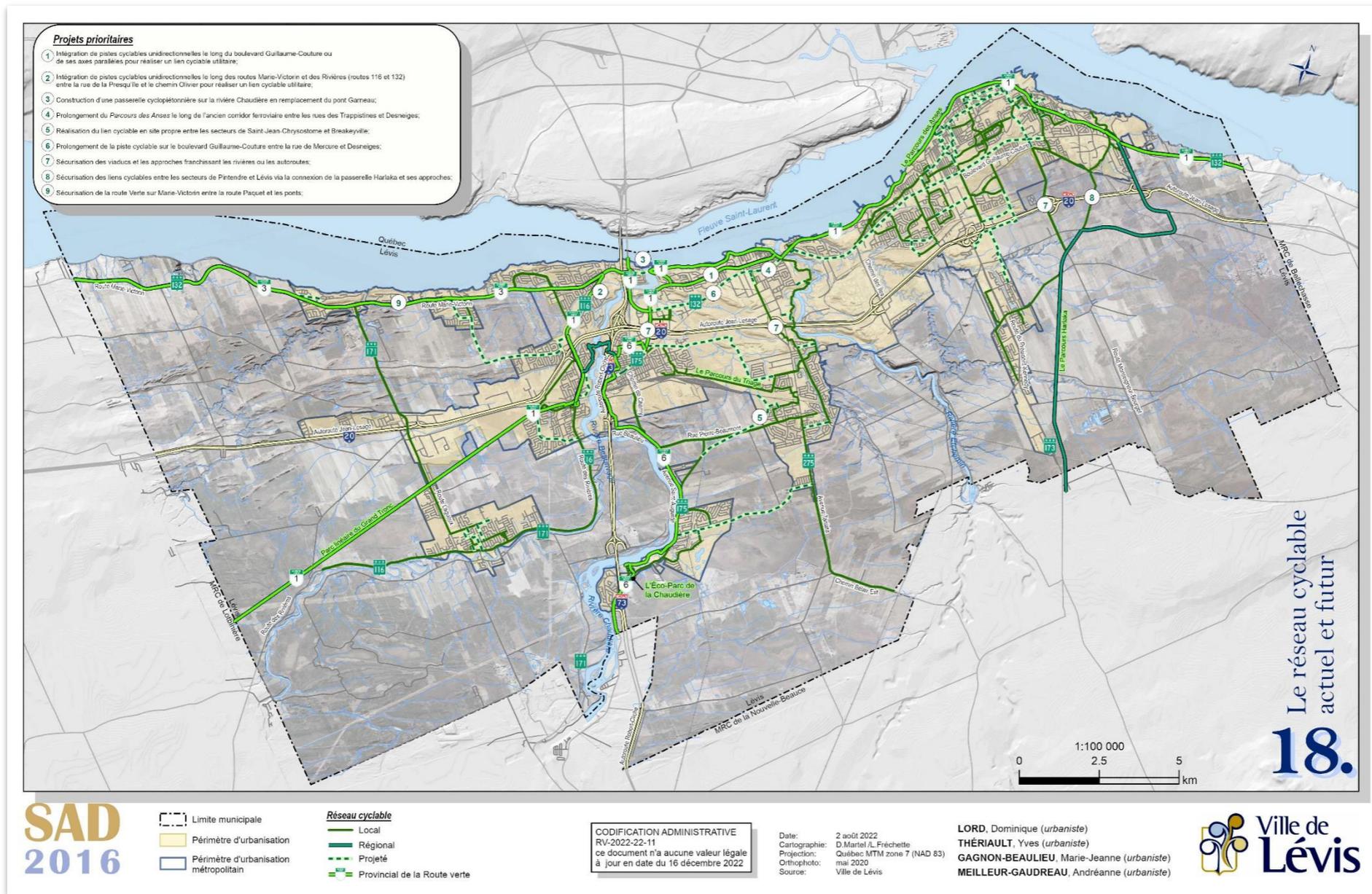
Bien qu'un déplacement puisse se faire exclusivement à pied, ce mode de transport est souvent utilisé en combinaison avec un autre mode de transport. Dans ce contexte, les trottoirs et passages piétonniers, qui permettent d'accéder à d'autres modes de transport, sont essentiels afin d'augmenter les parts modales notamment du transport en commun.

Les transports actifs, peu importe le type, comportent tous des avantages sur le plan des réductions d'émission de gaz à effet de serre. De plus, ils ne nécessitent que peu d'espaces et d'infrastructures pour leur pratique et comportent des bénéfices sur la santé. Les villes ont tout à gagner à augmenter les parts modales associées à ce type de déplacement.

Ainsi, les lignes directrices quant au transport actif sont les suivantes :

- 1° Réaliser un plan directeur des transports actifs en priorisant l'interconnexion entre les secteurs, la sécurité et le confort des usagers et le partage de la route;
- 2° Concevoir des aménagements urbains (sentiers piétonniers, passerelles) qui contribuent à réduire les distances de déplacement et qui favorisent l'accessibilité universelle;
- 3° Concevoir des aménagements urbains qui encouragent l'utilisation des transports actifs (largeur des trottoirs, pistes cyclables, mobilier urbain, etc.) et assurer leur entretien;
- 4° Assurer l'accessibilité universelle de l'ensemble des aménagements des modes de transport actif;
- 5° Planifier le développement des réseaux piétonniers et cyclables afin de désenclaver les zones résidentielles, de les relier aux axes de transport en commun, aux principaux lieux d'emploi, d'études, aux commerces et services de proximité, et autres lieux d'intérêt;
- 6° Prioriser les infrastructures de déplacement actif lors du réaménagement d'infrastructures routières;
- 7° 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;
- 8° Réfléchir à l'optimisation et à l'entretien des infrastructures de transport actif en période hivernale.

[RV-2015-15-04, a. 54; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)



55. Le réseau de camionnage

Au cours des dernières années, le MTQ, 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 :

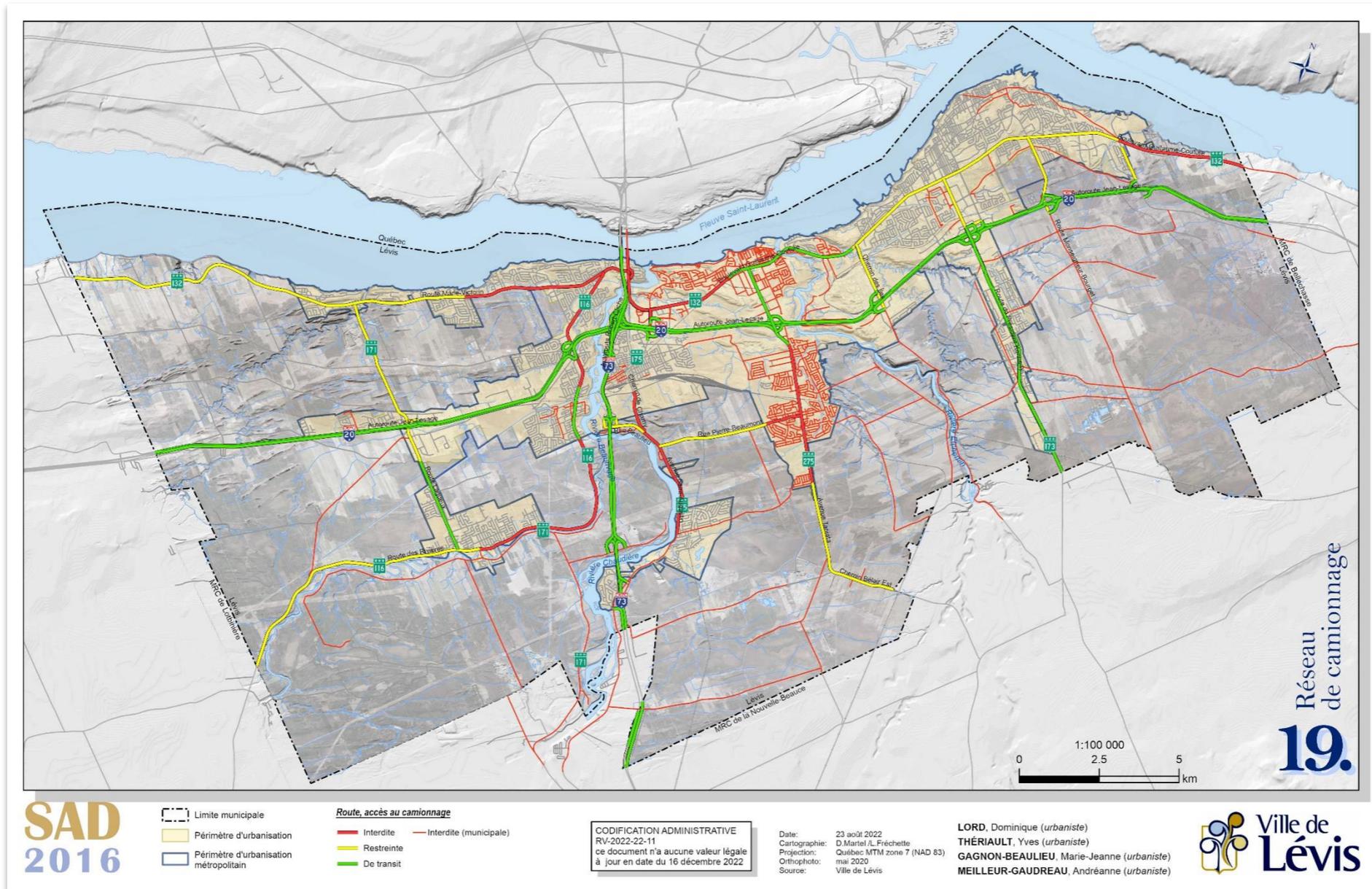
- 1° Les routes de transit : autorisées à tous véhicules lourds, les camionneurs sont incités à emprunter cette classe de route en priorité.
- 2° Les routes restreintes : autorisées à tous véhicules lourds, elles comportent certaines restrictions.
- 3° Les routes interdites : leur accès est interdit 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 MTQ 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 MTQ - Chaudière-Appalaches, est illustré à la carte 19.

Le réseau de camionnage, illustré à la carte 19, correspond également au réseau de transport d'intérêt métropolitain. À cet effet, les lignes directrices sont :

- 1° Conserver la fluidité des déplacements;
- 2° Favoriser la durabilité des installations en assurant une utilisation optimale;
- 3° Évaluer les mesures à mettre en œuvre pour diminuer les impacts du réseau de camionnage sur les milieux de vie situés à ses abords lorsqu'il y a des problématiques de cohabitation;
- 4° Adresser cet enjeu dans l'évaluation des stratégies et des outils réglementaires afin de minimiser les nuisances liées au bruit. Cette étude sera réalisée dans le cadre de l'action 14.1 du Plan d'action 2022-2024 de la Politique environnementale et intégrer les recommandations aux documents d'urbanismes adéquats.

[RV-2015-15-04, a. 55; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)



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 20.

Le chemin de fer Canadien National comprend :

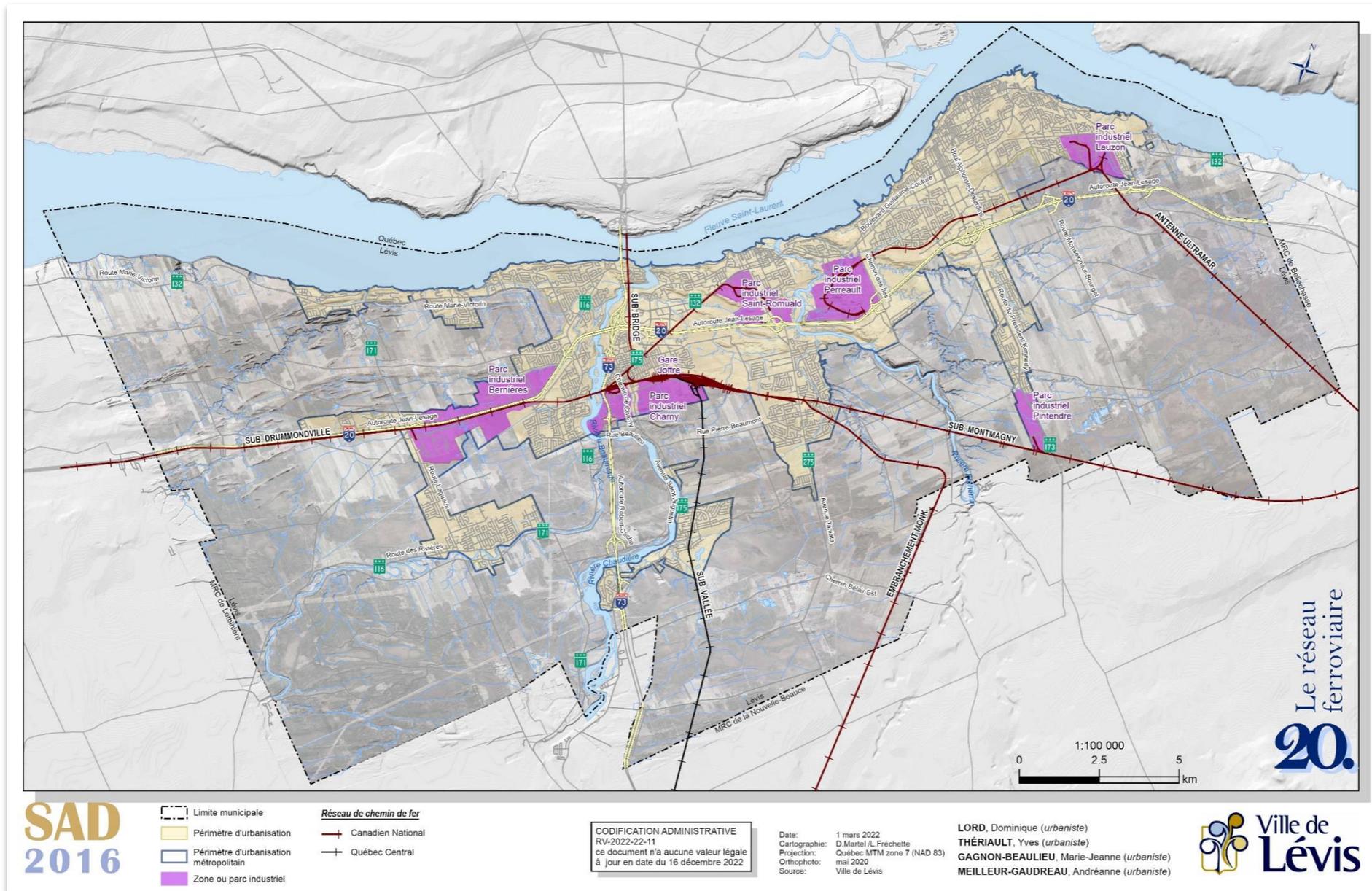
- 1° La ligne transcontinentale constituée des subdivisions Drummondville et Montmagny comprenant la gare de triage Joffre, avec un atelier d'entretien multiservices et une rampe de transbordement d'automobiles. Sur cette ligne circulent les trains de Via en direction de la Gaspésie et des Maritimes.
- 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 MTQ, 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.

Concernant le réseau ferroviaire, les lignes directrices sont :

- 1° Reconnaître la gare de triage Joffre et la gare de train de passagers de Charny comme étant des installations de transport d'intérêt métropolitain;
- 2° Assurer la desserte routière de la gare de triage Joffre;
- 3° Assurer la desserte en transport en commun et en transport actif de la gare de train de passagers de Charny;
- 4° Assurer la cohabitation entre les installations de la gare de triage Joffre et la gare de train de passagers de Charny et les usages avoisinants. Le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation pour favoriser la durabilité des installations, la fluidité des déplacements et la sécurité des personnes et des biens.

[RV-2015-15-04, a. 56; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)



57. Le transport maritime

Le transport maritime se décline en deux volets, soit le transport de personnes et le transport de marchandises.

Au niveau du transport de personnes, la traverse Québec-Lévis constitue un équipement de transport essentiel pour Lévis. Il s'agit d'ailleurs d'une installation de transport d'intérêt métropolitain. Elle assure l'interconnexion avec les réseaux sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent. 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 et participe à la mobilité active en répondant aux besoins des nombreux piétons et cyclistes. Il s'agit également d'une infrastructure récréotouristique d'importance pour la région. Dans le même secteur, le quai Paquet peut recevoir des bateaux de croisière d'une longueur de 200 mètres et moins depuis 2017. Cette infrastructure constitue un atout majeur pour l'offre touristique lévisienne. Finalement, le territoire de Lévis compte deux marinas privées, soit une à l'embouchure de la rivière Chaudière (secteur Saint-Romuald), et l'autre dans le secteur de Lévis.

Concernant le transport de marchandises, 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.

L'entreprise 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.

Comme indiqué à la carte 17, un quai est projeté à l'extrémité est du territoire afin de desservir le parc industriel Lévis-Est.

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. Ainsi, l'expansion des activités maritimes est projetée à l'est du territoire, soit dans le secteur du parc industriel Lévis-Est.

Les lignes directrices quant au transport maritime sont les suivantes :

- 1° Reconnaître la gare fluviale comme étant une installation de transport d'intérêt métropolitain;
- 2° Assurer la desserte routière en transport en commun et en transport actif de la gare fluviale et de la traverse Québec-Lévis;
- 3° Assurer la cohabitation entre les installations de la gare fluviale et de la traverse Québec-Lévis et les usages avoisinants. Le cas échéant, prévoir des mesures d'atténuation pour favoriser la durabilité des installations, la fluidité des déplacements et la sécurité des personnes et des biens;
- 4° Améliorer les infrastructures pour faire de Lévis un port de croisière attractif autant pour les croisières d'excursion que pour les croisières fluviales et internationales.

[RV-2015-15-04, a. 57; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

58. Le transport aérien

Lévis compte deux infrastructures terrestres pouvant accueillir des aéronefs : l'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome et celle de Pintendre. Les deux 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.

L'aérodrome de Pintendre, beaucoup plus rapproché 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.

[RV-2015-15-04, a. 58; RV-2022-22-11, a. 8, 2022-12-16;](#)

59. Les réseaux de sentiers de quad et de motoneige

La ville de Lévis est traversée par des sentiers provinciaux de quad et de motoneige illustrés sur la carte 21.6 de même que par des sentiers locaux. La localisation de ceux-ci est cependant plutôt variable considérant qu'il s'agit d'ententes avec des propriétaires privés qui sont généralement renouvelables annuellement.

La ville de Lévis constitue la porte d'entrée de la région de Chaudière-Appalaches, pour les utilisateurs de ces sentiers, par sa position géographique, mais également en raison des nombreux services qui sont offerts à cette clientèle. À l'échelle du territoire lévisien, les retombées économiques engendrées par la pratique de la motoneige et du VTT sont importantes. Or, il s'agit d'activités qui peuvent également générer certaines nuisances, lorsque mal encadrées. Afin d'assurer la pérennité de cette activité sur le territoire lévisien, il convient de considérer les lignes directrices suivantes :

- 1° Reconnaître l'importance économique et touristique des sentiers de motoneige et de quad;
- 2° Assurer une saine cohabitation entre les zones habitées et les sentiers notamment en prévoyant d'encadrer la création de nouveaux sentiers;
- 3° Favoriser le maintien des accès aux différents commerces reliés à l'industrie (hébergement, restauration, station-service, entretien, réparation, etc.);
- 4° Favoriser l'utilisation des terres privées pour les sentiers plutôt que le réseau routier pour la pratique de ce sport dans un objectif de sécurité.

[RV-2015-15-04, a. 59; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

60. Le transport aérien

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 61; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

61. Le réseau de camionnage

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 62; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

62. Les véhicules hors route

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 63; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

63. Adéquation des infrastructures routières actuelles

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 64; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

64. Perte de fonctionnalité du réseau routier

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 65; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

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

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 66; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

66. L'origine et la destination des déplacements

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 67; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

67. Quelques faits saillants relatifs au transport en commun

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 68; RV-2020-20-73, a. 2, 2021-07-14; RV-2022-22-11, a. 19, 2022-12-16;](#)

68. Les orientations pour une mobilité durable

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 60; RV-2022-22-11, a. 18, 2022-12-16;](#)

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 MTQ 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. L'ensemble des interventions proposées dans cette sous-section sont appuyées par les résultats d'études de circulation réalisées pour l'arrondissement de Desjardins en 2013 et les arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest et des Chutes-de-la-Chaudière-Est en 2016.

[RV-2015-15-04, a. 69](#); [RV-2022-22-11, a. 20, 2022-12-16](#);

70. Mesures prioritaires pour le transport en commun

La Ville de Lévis et la STLévis projettent l'instauration d'un transport en commun sur le boulevard Guillaume-Couture et sur la route des Rivières. Il est également prévu de connecter ces parcours avec le projet de réseau structurant de transport en commun de Québec.

Ces interventions se déclinent en plusieurs projets qui respectent les responsabilités des différents partenaires impliqués, la Ville de Lévis, la STLévis, le ministère des Transports du Québec, la Ville de Québec et le Réseau de transport de la Capitale. L'objectif consiste à créer un réseau de transport en commun qui relie différents pôles métropolitains, en particulier les deux pôles structurants à Lévis et le pôle Sainte-Foy à Québec.

L'abandon du projet de SRB jugé inadapté aux besoins et réalités du territoire a mené la Ville et la STLévis à raffiner la planification urbaine sur le boulevard Guillaume-Couture, en concertation avec les lévisiens, et planifient aujourd'hui un projet de mobilité durable, efficace et sur mesure qui tient compte des besoins, des caractéristiques du milieu et de la capacité de payer des contribuables. En effet, elles aménageront des voies réservées pour le transport en commun dans les tronçons les plus congestionnés de façon à optimiser les gains de vitesse et de fiabilité. Un premier tronçon se situe dans l'arrondissement Desjardins, entre la route du Président-Kennedy et la rue Saint-Omer. Le deuxième tronçon se trouve dans le pôle Chaudière, entre le chemin du Sault et la rue de Mercure.

Une voie réservée y sera aménagée sur le côté droit de la chaussée dans chaque direction. Deux voies pour automobiles seront conservées dans chaque direction en plus des voies de virage qui sont nécessaires pour assurer la fluidité de la circulation. Le projet comprend également l'ajout de trottoirs et de pistes cyclables de chaque côté afin notamment de répondre à des besoins utilitaires.

La piste cyclable pourra faire l'objet d'un phasage afin de couvrir l'ensemble du parcours compris entre le pont de Québec et la route Monseigneur-Bourget éventuellement. Des parcours alternatifs pourront être proposés selon l'évolution des besoins de façon à maintenir la continuité des déplacements entre ces deux points.

Le projet inclut le réaménagement des stations d'autobus dans les deux tronçons visés ainsi que l'aménagement de traverses piétonnières protégées par des feux de circulation. Les cheminements piétonniers devront être complétés progressivement afin d'optimiser les conditions de mobilité pour les usagers du transport en commun et pour les piétons en général, tant le long de l'axe structurant que pour y accéder.

Dans le pôle Chaudière où l'emprise disponible offre davantage d'opportunités, une banquette latérale arborée permettra de bonifier le paysage urbain.

Dans un souci de saine gestion des implantations sur le territoire, la réglementation d'urbanisme devra prévoir des dispositions visant à régir l'implantation des constructions en prenant en considération ce projet de requalification du boulevard Guillaume-Couture.

Dans l'arrondissement Desjardins, divers projets routiers et de développement immobilier auront pour effet de modifier les conditions de déplacement et pourraient amener le prolongement des voies réservées vers l'est jusqu'à la route Monseigneur-Bourget et vers l'ouest jusqu'à la rue Charles-Rodrigue. Des études de circulation apporteront davantage de précisions sur ces besoins.

La route des Rivières relève du ministère des Transports du Québec. Conformément à la stratégie de structuration du développement urbain, la portion située au nord de l'autoroute Jean-Lesage incluant un court segment de la route Marie-Victorin jusqu'au pont de Québec fait partie de l'axe structurant de type 1. Le ministère étudie la possibilité de convertir ce tronçon en boulevard urbain dans la continuité du boulevard Guillaume-Couture.

Le ministère étudie également les besoins dans le secteur de la presqu'île à la tête des ponts et dans la partie du boulevard Guillaume-Couture comprise entre le pont Dominion et le chemin du Sault. Ce secteur constitue le trait d'union entre la route des Rivières, le boulevard Guillaume-Couture et le pont de Québec qui forment le réseau de transport en commun à Lévis.

Le pont de Québec permettra de faire l'interconnexion entre les deux réseaux de transport en commun structurants, celui de Lévis et celui de Québec. Ainsi, les autobus qui circuleront sur l'axe Guillaume-Couture – des Rivières pourront aussi accéder au pôle Sainte-Foy à Québec, permettant ainsi une intégration des deux réseaux. L'étude d'opportunité réalisée par le ministère vise notamment à optimiser la performance du service de transport en commun inter-rives.

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 – des Rivières où le nombre de voies de circulation n'est pas adéquat et où les entrées charretières ne sont pas délimitées.

Ces grands projets permettront à la STLévis de réaliser des économies de temps qui seront réinvesties sur son réseau. Certains parcours pourront être révisés ou ajoutés afin de minimiser les correspondances dans un souci de toujours optimiser la performance du transport en commun à Lévis

En complément, l'offre en stationnements incitatifs sera révisée en tenant compte des parcours, mais aussi en harmonie avec la stratégie de structuration de l'urbanisation. Ainsi, les espaces qui offrent les meilleurs potentiels de densification, en relation avec les pôles et axes structurants seront le plus possible réservés au développement immobilier plutôt qu'à l'aménagement de stationnements incitatifs. Par ailleurs, il serait pertinent d'implanter ces stationnements de façon à favoriser le covoiturage et donc de profiter de la relation avec certains grands axes de transit.

[RV-2015-15-04, a. 70; RV-2020-20-73, a. 3, 2021-07-14;](#)

70.1 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. 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, d'aménagement du territoire, de paysage, de circulation, de développement économique, d'agriculture 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 interrives 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-2022-22-11, a. 21, 2022-12-16;](#)

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 4^e Rue ou la 5^e 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.

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. On cherchera, entre autres, à le positionner de façon à maximiser le développement urbain 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.

[RV-2015-15-04, a. 71; RV-2022-22-11, a. 22, 2022-12-16;](#)

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.

[RV-2015-15-04, a. 72; RV-2022-22-11, a. 23, 2022-12-16;](#)

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 devrait être déplacé à l'ouest pour réaliser ce lien alors que l'actuel tracé du chemin de l'Hêtrière devrait donner accès uniquement aux bâtiments existants. 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.

[RV-2015-15-04, a. 73; RV-2022-22-11, a. 24, 2022-12-16;](#)

74. Prolongement du boulevard Étienne-Dallaire

Le prolongement du boulevard Étienne-Dallaire permettra la création d'un troisième lien est-ouest de la rue Chateaubriand à la route Monseigneur-Bourget. Plusieurs objectifs soutiennent ce projet :

- 1° Offrir une autre alternative pour les déplacements est-ouest dans l'arrondissement de 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 ouest entre les rues Chateaubriand et Charles-Rodrigue;
- 2° prolongement est entre la rue Saint-Omer et la route Monseigneur-Bourget.

[RV-2015-15-04, a. 74; RV-2022-22-11, a. 25, 2022-12-16;](#)

75. Prolongement de la rue Saint-Omer entre le boulevard Étienne-Dallaire 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. Cependant, la planification du tunnel Québec-Lévis dans ce secteur réalisée avec le MTQ peut venir modifier la priorisation des projets dans ce secteur.

[RV-2015-15-04, a. 75; RV-2022-22-11, a. 26, 2022-12-16;](#)

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 2017 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 par l'étude de circulation des arrondissements des Chutes-de-la-Chaudière-Est et des Chutes-de-la-Chaudière-Ouest 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.
- 11° Il favorise le contournement des zones résidentielles du secteur de Charny par le camionnage en offrant un lien direct entre les zones industrielles et l'échangeur 128 de l'autoroute Robert-Cliche.

[RV-2015-15-04, a. 76; RV-2022-22-11, a. 27, 2022-12-16;](#)

77. Prolongement de la rue de Bernières

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 77; RV-2022-22-11, a. 28, 2022-12-16;](#)

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

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 78; RV-2020-20-73, a. 4, 2021-07-14;](#)

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

(abrogé)

[RV-2015-15-04, a. 79; RV-2022-22-11, a. 29, 2022-12-16;](#)

79.1 Réaménagement de l'échangeur 314 de l'autoroute Jean-Lesage (avenue des Églises)

Cet échangeur est stratégique dans le réseau routier et autoroutier :

- 1° Il sert de lien entre l'autoroute Jean-Lesage et le pont de Québec;
- 2° Il est le principal accès au pôle Chaudière;
- 3° Il sert de lien entre le secteur de Charny et le pôle Chaudière, le pont de Québec et l'autoroute Jean-Lesage;
- 4° Il est l'accès principal de la zone commerciale majeure du pôle Chaudière.

Le développement important de ce secteur ainsi que l'augmentation des déplacements interrives ont eu pour effet un accroissement important de la circulation. Les épisodes de congestion y sont de plus en plus fréquents. Ces épisodes engendrent également des problèmes au niveau du refoulement sur l'autoroute Jean-Lesage, sur l'avenue des Églises rendant difficile l'accès au secteur de Charny.

Ainsi, il est nécessaire de réaménager l'échangeur qui inclut la traversée actuelle du viaduc au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage, l'ajout d'une bretelle aérienne de sortie ouest au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage et la bretelle de sortie sud et son intersection à l'avenue des Églises.

[RV-2022-22-11, a. 30, 2022-12-16;](#)

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 MTQ, car il doit incorporer des artères municipales et le réseau provincial.

[RV-2015-15-04, a. 80; RV-2022-22-11, a. 31, 2022-12-16;](#)

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 Jérôme-Demers

Le développement du secteur Saint-Nicolas le long de la route Marie-Victorin nécessite son réaménagement et celui de la rue Jérôme-Demers. 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 Jérôme Demers 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; RV-2022-22-11, a. 32, 2022-12-16;](#)

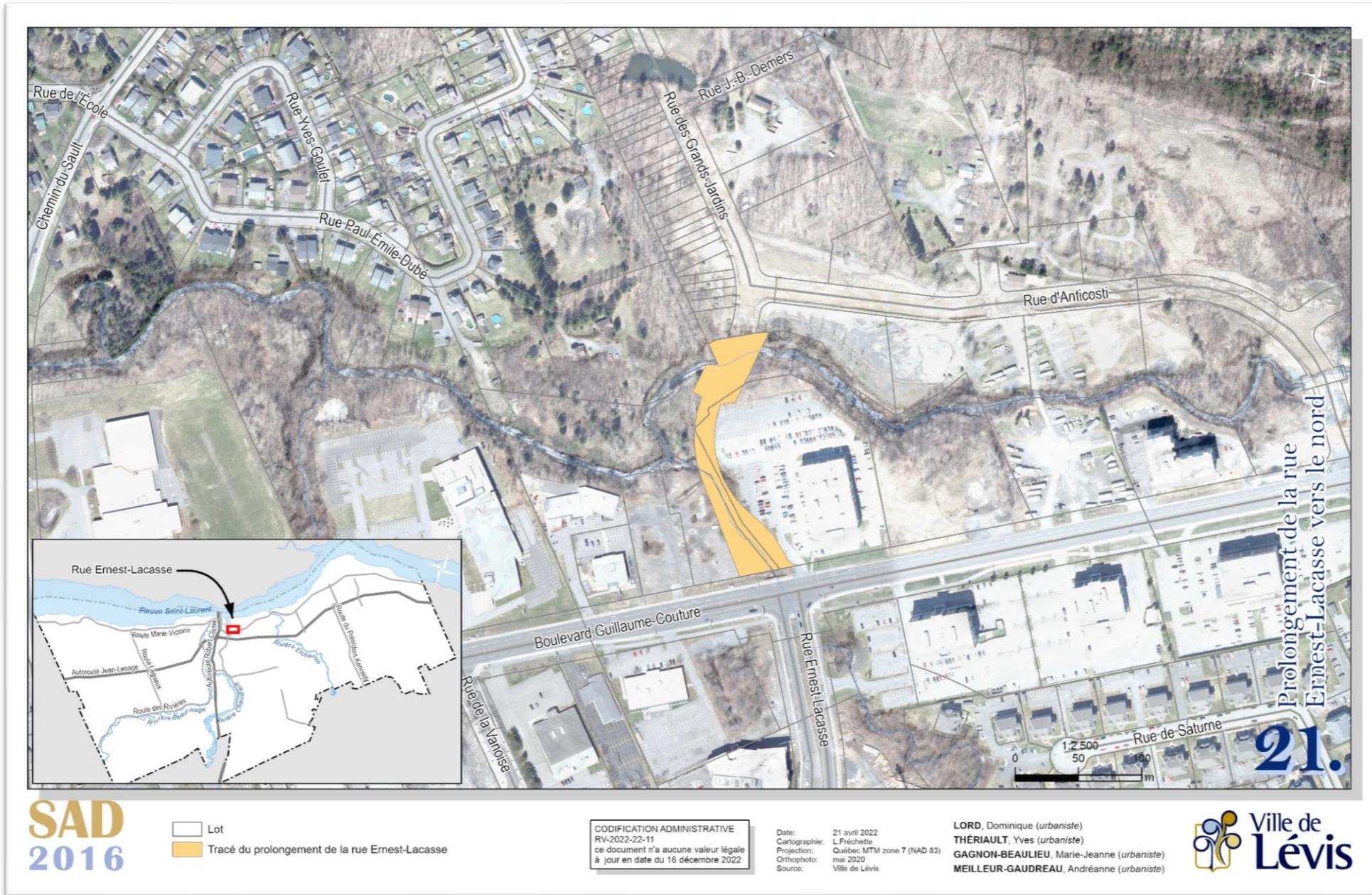
84. Prolongement de la rue Ernest-Lacasse au nord du boulevard Guillaume-Couture

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 récurrente. Par ailleurs, ce lien est important afin d'optimiser l'accès au développement prévu au nord du boulevard Guillaume-Couture. Il permettra également d'assurer de courtes distances de déplacement afin d'accéder au cœur du pôle Chaudière tant au niveau du transport automobile que du transport collectif et actif.

Ce prolongement est planifié entre le boulevard Guillaume-Couture et la rue des Grands-Jardins où un développement de moyenne et haute densité est prévu.

La réglementation d'urbanisme devra protéger le tracé de ce lien, tel qu'illustré à la carte 21.

[RV-2015-15-04, a. 84; RV-2020-20-73, a. 5, 2021-07-14; RV-2022-22-11, a. 33, 2022-12-16;](#)



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

Il est prévu de relier la rue de Mercure au prolongement de la rue de la Concorde afin de créer un lien supplémentaire entre cet axe voué à devenir une artère importante et le boulevard Guillaume-Couture.

Pour ce faire, la rue de Mercure devra traverser la voie ferrée existante. Des discussions à ce sujet avec l'exploitant du chemin de fer devront avoir lieu. Étant donné que le prolongement de la rue de Mercure est essentiel pour assurer la fluidité du secteur, il s'agit d'une priorité de la Ville.

[RV-2015-15-04, a. 85; RV-2020-20-73, a. 6, 2021-07-14; RV-2022-22-11, a. 35, 2022-12-16;](#)

86. Développement du réseau cyclable

Les principales interventions identifiées à la Carte 18 quant au développement du réseau cyclable sont les suivantes :

- 1° Intégration de pistes cyclables unidirectionnelles le long du boulevard Guillaume-Couture ou de ses axes parallèles pour réaliser un lien cyclable utilitaire.
- 2° Intégration de pistes cyclables unidirectionnelles le long des routes Marie-Victorin et des Rivières (routes 116 et 132) entre la rue de la Presqu'île et le chemin Olivier pour réaliser un lien cyclable utilitaire.
- 3° Construction d'une passerelle cyclopiétonnière sur la rivière Chaudière en remplacement du pont Garneau.
- 4° Prolongement du Parcours des Anses le long de l'ancien corridor ferroviaire entre les rues Trappistines et Desneiges.
- 5° Réalisation du lien cyclable en site propre entre les secteurs de Saint-Jean-Chrysostome et Sainte-Hélène-de-Breakeyville.
- 6° Prolongement de la piste cyclable sur le boulevard Guillaume-Couture entre la rue Mercure et Desneiges.
- 7° Sécurisation des viaducs et les approches franchissant les rivières ou les autoroutes.
- 8° Sécurisation des liens cyclables entre les secteurs de Pintendre et Lévis via la connexion de la passerelle Harlaka et ses approches.
- 9° Sécurisation de la route verte sur Marie-Victorin à partir de l'entrée du secteur du Village de Saint-Nicolas.

[RV-2015-15-04, a. 86; RV-2022-22-11, a. 36, 2022-12-16;](#)

86.1 Prolongement de la voie ferrée vers le parc industriel Lévis-Est

Afin de desservir le parc industriel Lévis-Est, la voie ferrée devra faire l'objet d'un prolongement. Les études présentement en cours à cet effet permettront d'évaluer les impacts et de préciser la localisation de ce prolongement.

[RV-2021-21-17, a. 4, 2021-06-23;](#)

SECTION 9

UNE STRATÉGIE DE MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE, DES PAYSAGES ET DES ESPACES NATURELS ET RÉCRÉOTOURISTIQUES

86.2 État de situation

Le développement de la ville de Lévis est étroitement lié à sa situation géographique. Il s'agit d'un lieu de confluence des moyens de transport, par voie d'eau d'abord puis par voie terrestre (routes, voies ferrées, autoroutes). De plus, sa localisation à l'endroit où le fleuve devient plus étroit en fait un emplacement stratégique pour sa traversée. Cette relation étroite avec le fleuve et ses tributaires marque son évolution depuis l'occupation du territoire par les peuples autochtones, en passant par l'essor industriel considérable, notamment dans les domaines du bois et maritime, jusqu'aux importantes vagues de croissance urbaine, propulsées par le chemin de fer, la construction du pont de Québec puis du pont Pierre-Laporte. Dès le début du Régime français, des familles s'implantent le long du littoral, participant ainsi au peuplement initial de l'Amérique française. Encore aujourd'hui, la présence de plusieurs patronymes témoigne de cette implantation de plus de trois siècles et demi. Avec le croisement et la complémentarité de tous ses moyens de transport, Lévis est un carrefour giratoire, tant à l'échelle locale que nationale, assurant le lien avec la rive nord, les provinces de l'Atlantique, les États-Unis et les Grands Lacs. L'importante présence du Mouvement des caisses Desjardins a également mis de l'avant les principes de coopération et d'entrepreneuriat, notamment canadien-français. Ces éléments constituent donc les fondements de l'identité lévisienne.

Le Schéma d'aménagement et de développement (SAD) doit déterminer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel ou esthétique. Considérant la richesse de son histoire et de son patrimoine, la Ville de Lévis souhaite aller plus loin en rapport avec ces éléments, en dédiant une stratégie à la mise en valeur du patrimoine, des paysages et des espaces naturels et récréotouristiques. « Le patrimoine est l'héritage du passé dont nous profitons aujourd'hui et que nous transmettons aux générations à venir. Nos patrimoines culturel et naturel sont deux sources irremplaçables de vie et d'inspiration. » (UNESCO, 2008). Il s'agit donc à la fois d'un bien commun et d'une responsabilité collective puisque nous en sommes les gardiens pour une période. En cohérence avec cette définition, le patrimoine lévisien est à la fois composé, notamment, de son patrimoine immobilier, paysager et naturel. Ces thématiques ne peuvent être abordées distinctement sans perdre une partie de leurs richesses et de leurs sens. En effet, la valeur patrimoniale ne se résume pas seulement à la valeur intrinsèque de chaque composante, mais aussi à leur relation avec leur environnement. Par exemple, un bâtiment agricole d'intérêt patrimonial prend de la valeur dans un paysage champêtre, implanté le long d'un axe ancien bordé d'arbres dont les résidents mais également les amateurs de cyclotourisme ou d'agrotourisme pourront profiter. Par l'ensemble de ses composantes, ce bâtiment témoigne des activités du passé dans le paysage actuel.

Ces espaces patrimoniaux, paysagers, naturels et récréotouristiques sont à replacer au cœur des milieux de vie afin d'augmenter la qualité de vie des quartiers, d'en assurer l'accessibilité à l'ensemble de la population et d'accroître le sentiment d'appartenance ainsi que l'implication citoyenne. De plus, ils constituent des produits d'appels supportant l'industrie touristique. Ils sont des vitrines permettant la découverte du territoire et de son identité. Cependant, si une partie des éléments patrimoniaux, paysagers et naturels est protégée et reconnue, une autre demeure méconnue, peu valorisée et même menacée en l'absence de reconnaissance et de mesures d'aménagements adéquats. Ainsi, bien souvent, ils subissent des interventions qui en altèrent l'intégrité. Pour répondre à ces enjeux et saisir les opportunités offertes par ces éléments de valoriser certains milieux, il importe de réfléchir à une planification intégrée à l'échelle territoriale.

Compte tenu de l'ancienneté de l'occupation humaine remontant à 10 500 ans avant notre ère, de sa continuité et de sa grande diversité, une carte de potentiel archéologique a été produite et guide les interventions dans certaines parties du territoire. Le potentiel archéologique se définit comme la probabilité de retrouver des sites ou des vestiges

d'occupation humaine dans un secteur défini. Ce potentiel est évalué selon différents facteurs qui tiennent compte notamment de la nature des lieux, des études historiques, du niveau de perturbation ainsi que des conditions naturelles actuelles et anciennes.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.3 Le patrimoine immobilier

La Ville de Lévis est héritière de 10 secteurs qui comptent tous des éléments patrimoniaux d'intérêt puisque chacun présente des noyaux villageois relativement étendus et complets. De cette fusion résulte une diversité et une richesse patrimoniales exceptionnelles issues de l'histoire et de l'évolution particulière de chacun de ces milieux. On peut penser, par exemple, à l'histoire ferroviaire de Charny qui a fortement marqué sa morphologie, au charme champêtre du Village de Saint-Nicolas où se côtoient ville et campagne, à l'occupation humaine plusieurs fois millénaire de Saint-Romuald aujourd'hui marquée par les ensembles bâtis de tradition ouvrière, aux ensembles institutionnels d'intérêt du Vieux-Lévis ou encore à l'héritage maritime toujours vivant de Lauzon. Cependant, cette multiplicité de noyaux anciens et d'ensembles institutionnels dispersés sur le vaste territoire de Lévis offre également de grands défis en matière de préservation et de mise en valeur. De plus, les transformations induites par l'important développement de la Ville de Lévis dans les dernières années impactent ces ensembles et bâtiments. Il convient donc d'élaborer une planification d'ensemble afin de mettre en valeur et d'accompagner adéquatement le patrimoine immobilier à travers les dynamiques urbaines, économiques et sociales actuelles.

Le patrimoine immobilier contribue à notre qualité de vie et l'enrichit. De plus, il est source de fierté collective, d'identité et un des fondements du sentiment d'appartenance à un territoire. Il est porteur de plusieurs avantages pour les communautés puisqu'il constitue un facteur de développement culturel, social et économique. En effet, il peut contribuer à augmenter la valeur foncière d'ensemble des propriétés et de celles situées dans un environnement où les caractéristiques patrimoniales sont préservées. Il est également un élément d'attractivité d'un territoire puisqu'il favorise la venue de touristes qui souhaitent en découvrir l'identité. Le patrimoine possède donc une valeur de par ses caractéristiques propres, mais également pour ce qu'il évoque et représente. Sa préservation implique d'abord de l'identifier et de le documenter, le comprendre, le protéger puis le faire connaître.

La Ville de Lévis compte une étonnante richesse patrimoniale qui s'exprime à la fois par sa diversité et son abondance. Depuis 2004, plusieurs efforts ont été investis dans la mise à jour et l'acquisition de connaissances de ces éléments patrimoniaux. Ainsi, des inventaires ont été réalisés pour identifier, quantifier et qualifier les différentes composantes patrimoniales du territoire. Ces données ont permis de dresser un portrait du patrimoine lévisien grâce à un inventaire de plus de 4400 bâtiments patrimoniaux (construits avant 1946) et d'appliquer les actions appropriées pour assurer la protection et la mise en valeur des éléments et secteurs significatifs.

L'inventaire patrimonial a permis d'identifier des secteurs où l'on retrouve de fortes concentrations d'architecture ancienne sur le territoire, soit les secteurs d'intérêt patrimonial. Ceux-ci se retrouvent en grande majorité dans le centre des villes et des villages (Cartes 21.1 et 21.2). Ils comprennent les cœurs institutionnels ainsi que les bâtiments résidentiels et de services venus s'y greffer au fil du temps. De manière générale, plus on est à proximité du centre institutionnel, plus la concentration de bâtiments anciens est importante. À mesure qu'on s'en éloigne, on retrouve une dilution graduelle du cadre bâti ancien qui finit par laisser la place, parfois doucement, parfois plus abruptement, à des quartiers résidentiels plus récents. De manière plus ponctuelle, certains secteurs ont également été identifiés pour leurs spécificités et leurs enjeux particuliers tels que le chemin Vire-Crêpes et le secteur des Villas à Sainte-Hélène-de-Breakeyville. Ainsi, la concentration de bâtiments anciens varie au sein de ces secteurs et l'intérêt patrimonial de

ces derniers est directement lié à celle-ci. Ils sont tous assujettis au Règlement sur les PIIA (volet patrimonial).

De plus, l'inventaire du patrimoine bâti a permis de dégager, pour chaque bâtiment inventorié, une évaluation de l'état de conservation général, de l'état d'authenticité du bâtiment et de la qualité du milieu environnant. L'évaluation la plus révélatrice consiste toutefois en la valeur intrinsèque (ou valeur patrimoniale) du bâtiment qui est particulièrement influencée par l'état d'authenticité ainsi que par différentes valeurs, dont l'âge, l'usage, l'art, la matérialité et la position. Les bâtiments inventoriés se sont vu attribuer une évaluation patrimoniale qualifiée, soit de faible, moyenne, forte, supérieure ou exceptionnelle. Les bâtiments de grande valeur patrimoniale sont ceux ayant reçu une évaluation jugée de forte (environ 950), de supérieure (environ 200) ou d'exceptionnelle (environ 60). Ils représentent donc un peu plus de 1200 bâtiments sur les 4400 inventoriés. Ces bâtiments significatifs sont principalement distribués à l'intérieur des secteurs d'intérêt patrimonial, mais parfois à l'extérieur de ceux-ci (environ 300). Peu importe leur localisation, les bâtiments de grande valeur patrimoniale sont assujettis à un Règlement sur les PIIA (volet patrimonial). Par ailleurs, le Règlement sur la démolition d'immeubles encadre, entre autres, les demandes de démolition des bâtiments principaux construits avant 1946 et prévoit davantage d'encadrement concernant les bâtiments de grande valeur patrimoniale.

Certains éléments patrimoniaux ont été protégés par différentes instances en vertu de certaines lois et politiques. Les cartes 21.1 et 21.2 présentent les immeubles et sites patrimoniaux protégés par le gouvernement provincial en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel (classement d'immeubles patrimoniaux) ou par la municipalité (citation d'immeubles ou de sites patrimoniaux). Elle présente également les éléments patrimoniaux identifiés par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi sur les lieux et monuments historiques (lieux historiques nationaux du Canada) ou la Politique du Conseil du Trésor sur la gestion des biens immobiliers (édifices fédéraux du patrimoine reconnu). En plus des mesures prévues par les statuts, ces immeubles et sites sont assujettis au PIIA patrimonial, à l'exception des vestiges, des casemates et du pont de Québec.

Lévis compte certains axes qui figurent parmi les plus anciens au Québec dont les tracés remontent essentiellement au cadre seigneurial. D'ailleurs, la toponymie lévisienne a su conserver et mettre en valeur ces éléments identitaires que sont les chemins anciens. Ces axes témoignent des différentes étapes de croissance du territoire, de la naissance des premiers hameaux jusqu'au développement des cœurs villageois qui ont formé la ville actuelle. Par conséquent, on retrouve le long de ces axes les principales concentrations d'architecture ancienne, les éléments patrimoniaux les plus significatifs, des croix de chemin et des calvaires et des percées visuelles de grand intérêt. Les axes identitaires peuvent être classifiés sous deux types, soit « primaire » formant le corps principal du réseau routier de Lévis et « secondaire » qui se retrouve principalement dans les portions rurales. Bien que les premiers aient, pour la plupart, perdu leurs caractéristiques d'origine, les seconds ont conservé une grande partie de leurs caractéristiques originales et les enjeux qui y sont associés sont mineurs par rapport à ceux des axes primaires. Une forte proportion des axes « secondaires » se trouve dans la zone agricole permanente. La dévalorisation de certains axes identitaires au profit d'autres, beaucoup plus performants en matière de circulation et de développement économique, fragilise la conservation des éléments situés dans les anciens cœurs de paroisse (noyaux périurbains) où se retrouve la grande majorité des biens patrimoniaux.

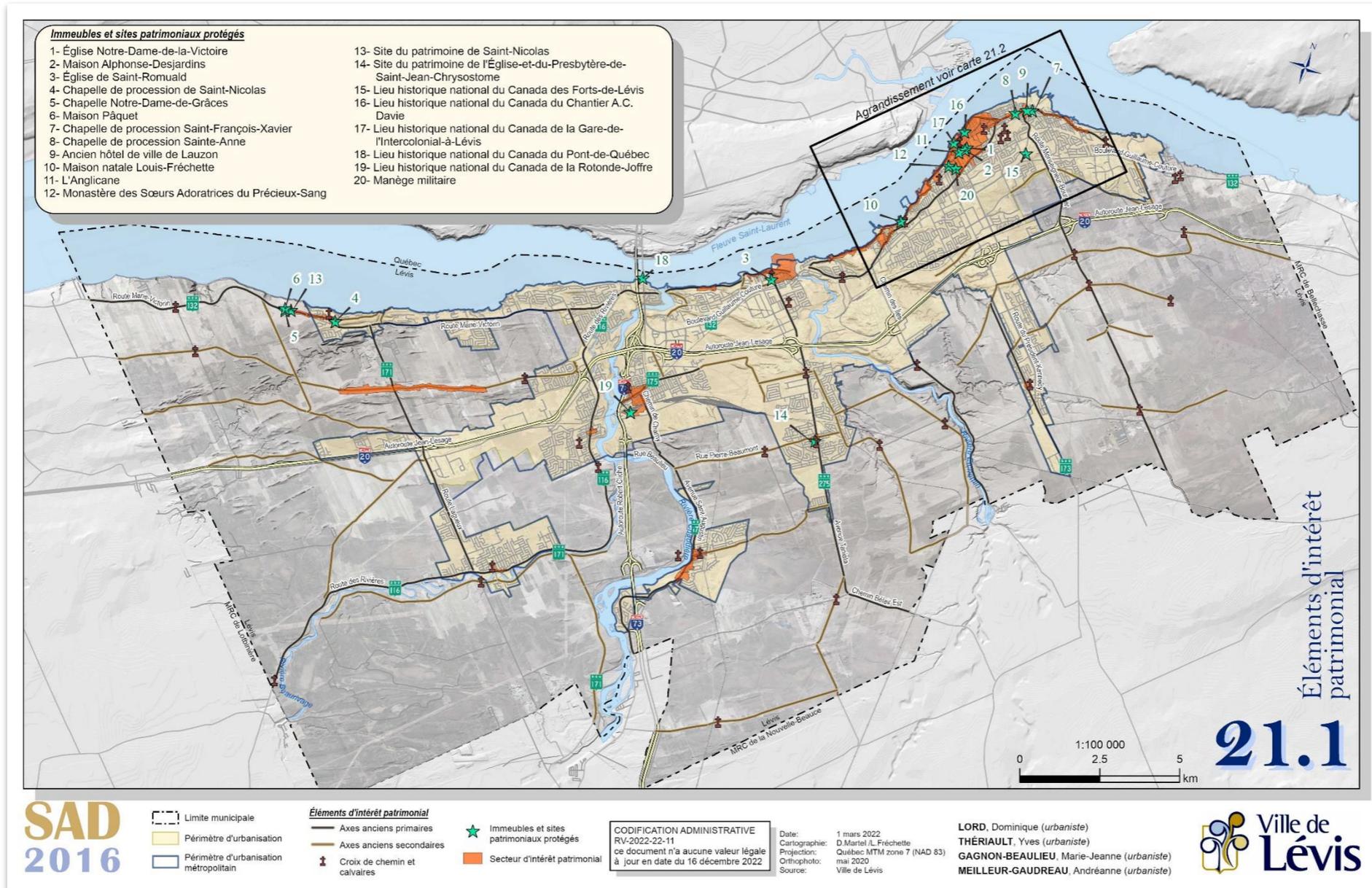
La Ville de Lévis a également procédé à l'inventaire d'immeubles institutionnels, publics et religieux modernes d'intérêt couvrant la période de 1935 à 1975. Le patrimoine moderne québécois s'inscrit dans un mouvement d'effervescence artistique, culturelle, sociale, et même politique, en rupture avec les références traditionnelles. Parce qu'il tranche avec le passé par sa forme, ses matériaux et son audace, l'architecture moderne peut parfois déstabiliser. Bien que les architectes qui ont exploré cette voie aient usé de créativité, les bâtiments nés de ce courant et de ce contexte sont aujourd'hui souvent mal compris. Bien qu'une partie des bâtiments d'intérêt soit visée par un Règlement sur les PIIA (volet

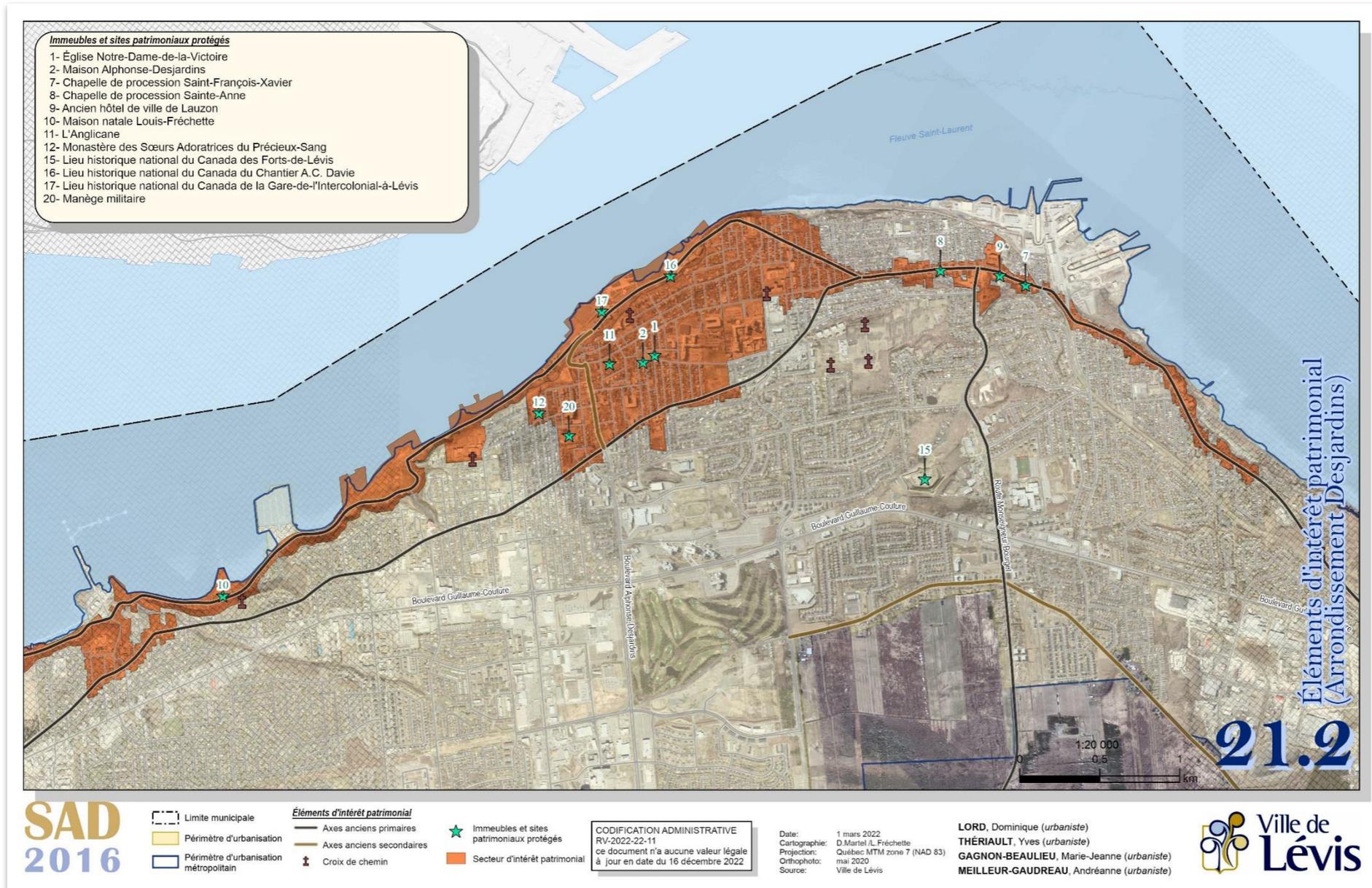
patrimonial), du travail reste à faire en matière d'acquisition de connaissance et de mise en valeur.

Ainsi, un important travail de documentation et d'encadrement a déjà été réalisé en matière de patrimoine immobilier. Il s'agit donc de poursuivre ces efforts afin de maintenir la réputation d'innovation de la Ville de Lévis dans ce domaine et valoriser davantage son exceptionnel patrimoine afin d'en faire profiter le plus grand nombre. Dans ce cadre, les lignes directrices sont :

- 1° Poursuivre l'acquisition de connaissances en matière de patrimoine agricole en lien avec les axes anciens afin d'en assurer la préservation et la valorisation;
- 2° Compléter l'identification des éléments patrimoniaux modernes d'intérêt afin d'en reconnaître leur valeur patrimoniale et de sensibiliser les citoyens sur leurs apports à l'histoire et à l'architecture lévisienne;
- 3° Renforcer la gestion préventive du potentiel archéologique par une actualisation des connaissances en continu;
- 4° Placer au cœur des milieux de vie les bâtiments patrimoniaux institutionnels afin qu'ils puissent participer à la qualité de vie en les rendant accessibles, les animant et en favorisant des partenariats entre les différents acteurs;
- 5° Mettre en réseau les bâtiments, ensembles et secteurs patrimoniaux d'intérêt en combinaison avec les autres produits d'appels récréotouristiques afin de les faire connaître et vivre au gré de la découverte du territoire;
- 6° Continuer les efforts de mise en valeur des secteurs anciens (à travers les PIIA notamment) par une cohérence et une concertation des actions (acteurs publics et privés);
- 7° Poursuivre l'évaluation des opportunités d'enfouir les lignes aériennes dans les quartiers anciens lors de travaux d'infrastructures;
- 8° Maintenir le programme d'aide à la restauration patrimoniale;
- 9° Effectuer périodiquement une mise à jour de l'inventaire des bâtiments patrimoniaux.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)





86.4 La revitalisation et la requalification du parc immobilier patrimonial

Le patrimoine fait face actuellement à des enjeux tant sur le territoire de Lévis qu'ailleurs dans la province. Malgré la mise en place d'outils de planification et règlementaires qui demeurent essentiels, des constats, basés sur des retours d'expérience, permettent d'établir les problématiques majeures. Il convient donc de réfléchir à des solutions en concertation avec les intervenants du milieu et les différentes directions de la Ville, et ce, de manière proactive.

Les grands ensembles institutionnels et agricoles d'intérêt patrimonial ont progressivement été rejoints par l'urbanisation. Ce faisant, la pression foncière induite par la densification entraîne, trop souvent, leur morcellement ou leur enclavement. Ceci, combiné au fait que ces ensembles sont en perte progressive de leur vocation d'origine, les fragilise davantage. Les changements de tendance en matière de localisation commerciale entraînent certains défis pour ces secteurs anciens, notamment en ce qui a trait à leur vitalité. Les importants coûts reliés à leur entretien, leur mise aux normes (performance énergétique, sécurité publique, désamiantage, etc.) et la perte des savoir-faire (artisans et matériaux traditionnels plus dispendieux et nécessitant plus d'entretien) contribuent à une certaine méfiance et impopularité pour des propriétaires qui seraient moins sensibles au patrimoine. À cela s'ajoutent l'intérêt et la valeur de certains terrains au détriment du bâtiment qui s'y trouve pour les perspectives qu'il offre (localisation stratégique, vue, densification, etc.). On assiste donc à des phénomènes de vacances, d'abandons et de décrépitude envers lesquels les règlements comportent des limites ou sont impuissants. Une fois le bâtiment irrécupérable, celui-ci est démoli, ce qui peut causer des pertes inestimables au point de vue urbanistique, identitaire, culturel et historique.

Bien que ce ne sont pas tous les bâtiments qui doivent être conservés, il convient de poser des actions afin de limiter la perte d'éléments patrimoniaux d'intérêt.

En ce sens, les lignes directrices sont :

- 1° Mettre en place un plan directeur de gestion du patrimoine;
- 2° Évaluer les opportunités d'élargir la protection octroyée en vertu de la Loi sur le patrimoine culturel;
- 3° Mettre en place une structure d'accompagnement afin de faciliter la requalification des bâtiments patrimoniaux;
- 4° Analyser les opportunités pour la Ville de piloter la requalification de certains ensembles ou bâtiments (mise en place d'un fonds, fiducie d'utilité sociale, corporation immobilière, appels à projets, etc.);
- 5° Mettre en avant-plan la conservation et l'intégration des caractéristiques patrimoniales d'intérêt des ensembles, des bâtiments et des axes anciens dans les projets;
- 6° Actualiser le programme de subvention pour le patrimoine religieux, institutionnel et gouvernemental afin notamment de participer financièrement aux travaux visant à conserver, restaurer et recycler les ensembles et bâtiments identifiés;
- 7° Promouvoir l'innovation, la créativité et la flexibilité pour insuffler une vie aux éléments significatifs et assurer leur adaptabilité.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.5 Le paysage, levier d'attractivité

La complexité du concept de paysage réside dans le fait qu'il n'existe pas une seule définition objective, mais qu'il relève de valeurs multidimensionnelles dont certaines sont subjectives. En effet, les caractéristiques paysagères sont à la fois géomorphologiques (le relief ou l'hydrographie par exemple), visuelles (qui entrent dans le champ de vision), fonctionnelles (façonnées par l'occupation du territoire et qui en a influencé l'occupation), écologiques (caractéristiques naturelles d'un territoire donné) et culturelles (patrimonial et

historique). Ainsi, le paysage constitue le territoire tel qu'il est perçu par l'humain. Il s'agit donc également d'une appréciation sociale et collective dont l'évaluation, bien qu'elle soit fondée sur des critères qualitatifs, permet l'atteinte d'un consensus objectivement obtenu établissant ce qu'est un paysage d'intérêt. Le paysage influence la qualité de vie des individus et des communautés qui réciproquement le façonnent constamment par l'exercice de leurs activités quotidiennes. Cette interrelation participe à forger l'identité locale et régionale et contribue à l'attractivité d'un territoire touristique notamment, mais également pour les habitants et les lieux d'emplois. Ainsi, considérant que chacune de nos pratiques entraîne une incidence directe sur le paysage, il convient de prendre en compte cet aspect dans chacune des interventions sur le territoire afin d'éviter le risque de banalisation et d'uniformisation des identités locales.

L'élément structurant du paysage de la ville de Lévis est sans contredit le fleuve Saint-Laurent. Ce cours d'eau qui a déterminé l'occupation et l'organisation du territoire en a également forgé le paysage et constitue l'élément fédérateur du projet de territoire. On peut penser à ses principaux tributaires et leurs importants réseaux hydriques, qui le rejoignent dans un axe sud-est nord-est, mais également aux escarpements et battures qui l'encadrent d'où émerge une série de buttes ou crans rocheux boisés caractéristiques du paysage lévisien. Pour ce qui est des éléments structurants anthropiques, on peut mentionner les ponts enjambant le fleuve, les équipements industriels, le patron initial des lots en bandes étroites perpendiculaires au fleuve hérité de l'époque seigneuriale, les axes anciens, les noyaux villageois et paroissiaux des anciennes municipalités ainsi que l'ensemble des quartiers urbains complété par les espaces ouverts des terres en culture qui occupent une importante partie du territoire rural. La ville de Lévis bénéficie de panoramas emblématiques exceptionnels et variés qui permettent d'apprécier l'estuaire d'eau douce et les battures du fleuve, la silhouette de la ville de Québec ainsi que les collines Laurentiennes. De plus, plusieurs points de vue en relation avec certains accès publics au fleuve, les rivières Etchemin ou Chaudière, le sommet de l'escarpement dont la terrasse du Chevalier-De Lévis, la ferme Jean-Charles-Chapais, les ponts, le mont Lauzon et le parc de la Pointe-de-la-Martinière sont considérés comme de grand intérêt.

Le paysage évolue et se modifie constamment. Toute intervention doit donc prendre en compte la spécificité et les caractéristiques paysagères particulières dans lesquelles elle s'insère. Les lignes directrices en ce sens sont :

- 1° Reconnaître le paysage comme bien d'intérêt collectif;
- 2° Acquérir des connaissances sur les différentes dimensions du paysage afin d'en dégager une vision d'ensemble;
- 3° Proposer une démarche participative visant l'appropriation des paysages par les Lévisiennes et Lévisiens, dans une approche de planification concertée;
- 4° Considérer, lors d'une intervention sur le territoire, à la fois la viabilité économique et le droit des citoyens à vivre dans un milieu de vie visuellement qualitatif et harmonieux ;
- 5° Rechercher, selon les secteurs, un équilibre entre protection, mise en valeur, gestion et aménagements des paysages et, au besoin, la requalification sur la base des critères établis.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.6 Paysages d'intérêt métropolitain

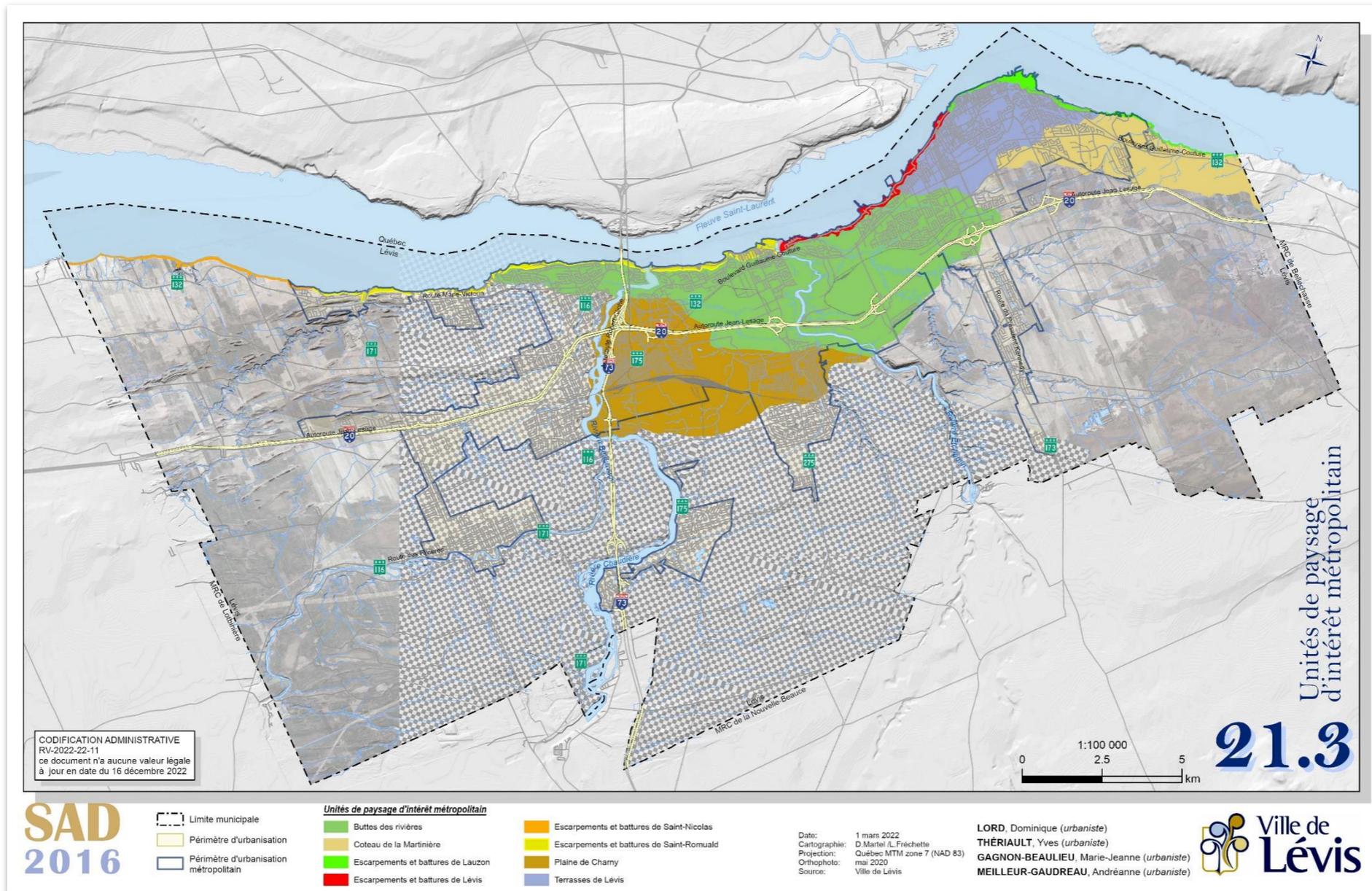
La CMQ a produit un Atlas des paysages afin de valoriser les paysages identitaires sur son territoire. Cet atlas propose 44 unités de paysage d'intérêt métropolitain. Celles-ci se démarquent par leur qualité visuelle, leur caractère emblématique, leur attrait récréotouristique, leur appropriation sociale ou leur intérêt patrimonial, naturel et économique. De celles-ci, huit de ces unités sont situées sur le territoire de la ville de Lévis (voir carte 21.3). Il s'agit notamment des battures et escarpements du fleuve, des terrasses

de Lévis, des buttes des rivières et de la plaine de Charny. Ces dernières couvrent près 18 % du territoire terrestre de Lévis. De plus, en 2013, la CMQ a produit des plans directeurs de paysages dont un vise la Ville de Lévis.

Bien que des informations soient partiellement disponibles concernant la dimension paysagère à Lévis, celles-ci ne couvrent que des portions du territoire et font partie d'études à plus grande échelle (métropolitaine ou régionale). Afin de bonifier la liste des points de vue d'intérêt, mais surtout d'orienter adéquatement les mesures relatives à la protection, la mise en valeur, la gestion et l'aménagement des paysages, les lignes directrices sont :

- 1° Procéder à une étude paysagère présentant un découpage plus fin des unités de paysage lévisien, leur caractérisation en fonction de leurs caractéristiques distinctives (agricole, villageois, urbain, etc.) et l'identification d'éléments d'intérêt local;
- 2° Reconnaître le caractère vivant des paysages qui résulte de la transformation du territoire et de l'évolution des valeurs sociales et culturelles;
- 3° Enrichir et renforcer le caractère identitaire des milieux par l'identification de principes d'analyse et d'objectifs d'intervention.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

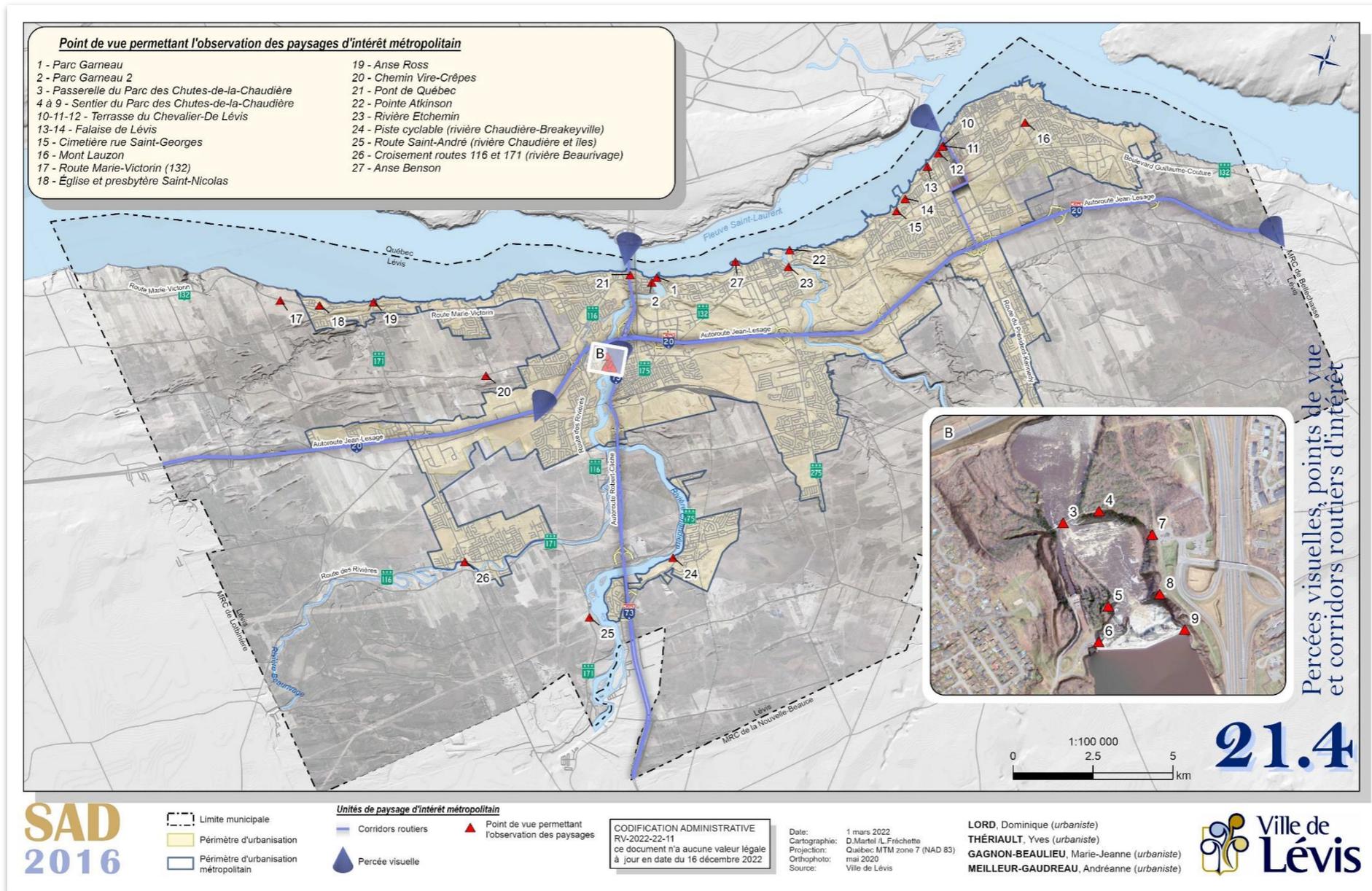


86.7 Points de vue d'intérêt métropolitain

La carte 21.4 identifie les percées visuelles et les points de vue d'intérêt métropolitain que la Ville de Lévis souhaite reconnaître et mettre en valeur. Ces lieux publics sont accessibles à l'ensemble de la population ainsi qu'aux visiteurs leur permettant d'apprécier les paysages qui y sont offerts. La plupart de ces endroits sont déjà reliés par le réseau de parc linéaire (pistes multifonctionnelles) irriguant la Ville ou feront l'objet de projets prévus en ce sens. Dans l'objectif d'accentuer leur mise en valeur, les lignes directrices qu'entend adopter la Ville sont les suivantes :

- 1° Consolider les réseaux pédestres et cyclables afin de relier l'ensemble des points de vue, mais également les principaux attraits récréotouristiques et y mettre en place un programme d'interprétation du paysage;
- 2° Maintenir et accroître l'accessibilité des points de vue, pour tous les usagers y compris les personnes à mobilité réduite, par des aménagements spécifiques et des ententes avec les propriétaires privés ou publics lorsque requis;
- 3° Aménager ces lieux afin de permettre un usage approprié du site en fonction de son caractère, mais également des saisons et des différentes heures de la journée;
- 4° Tenir compte de la qualité paysagère lors de la planification et de la conception des projets récréatifs et des réseaux de transport actif.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)



86.8 Réseau routier d'intérêt métropolitain

Les corridors routiers sont des lieux de découverte d'un territoire et de ses paysages, en particulier ceux dont la qualité est considérée exceptionnelle ou forte. En contrepartie, ils sont également des endroits à prioriser et à encadrer lorsque leur qualité est jugée moindre considérant leur importante fréquentation et leur localisation stratégique. La Ville de Lévis reconnaît les autoroutes qui la traversent, soit l'autoroute Jean-Lesage (20) et Robert-Cliche (73), constitutive du réseau routier d'intérêt métropolitain, car ces dernières offrent une vitrine sur le territoire et sont les portes d'entrée de la région de la Capitale-Nationale. À ceux-ci s'ajoutent la route du Président-Kennedy et la côte du Passage, principal accès à la traverse Québec-Lévis (voir la carte 21.4). Leurs caractéristiques et qualités paysagères participent au rayonnement et à l'attractivité de la région de manière générale et de la Ville de Lévis de manière particulière. Le secteur des ponts a d'ailleurs fait l'objet d'un schéma directeur « porte d'entrée de la capitale nationale » de la part du ministère des Transports pour la requalification de l'entrée sud de la capitale nationale. Le développement d'une signature distinctive pour ce secteur arrive en tête des grandes orientations de ce document de planification régionale.

L'étude paysagère qui sera réalisée participera à orienter de manière plus précise les mesures de protection et de mise en valeur des corridors routiers d'intérêt métropolitain par une bonification ou une extension du Règlement sur les PIIA par exemple.

Aux abords de ces axes majeurs, la Ville de Lévis préconise les lignes directrices suivantes :

- 1° Maintenir, aux endroits appropriés, le couvert forestier et procéder au verdissement, notamment des aires de stationnement et des espaces publics visibles depuis ceux-ci;
- 2° Aménager des bandes tampons arborées afin de dissimuler la présence de certains usages esthétiquement inintéressants tels que les aires d'entreposage, de chargement ou de déchargement et d'atténuer la visibilité des cicatrices paysagères;
- 3° Apporter un souci d'harmonisation tant à l'implantation des infrastructures routières ou verticales qu'au mobilier urbain afin qu'ils s'intègrent à l'environnement paysager;
- 4° Encadrer voire même prohiber selon les cas les nouvelles structures d'affichage de type panneau-réclame situées dans une bande de 100 mètres ou moins d'un de ces axes afin de limiter leur prolifération et la pollution visuelle;
- 5° Préserver les percées visuelles identifiées, les paysages d'intérêt métropolitain ainsi que les bâtiments ou éléments naturels emblématiques de la ville;
- 6° Porter une attention à l'aménagement du site, à l'implantation et à l'apparence des bâtiments, y compris aux équipements mécaniques localisés sur les toits;
- 7° Identifier, au plan d'urbanisme, les corridors routiers d'intérêt régional.

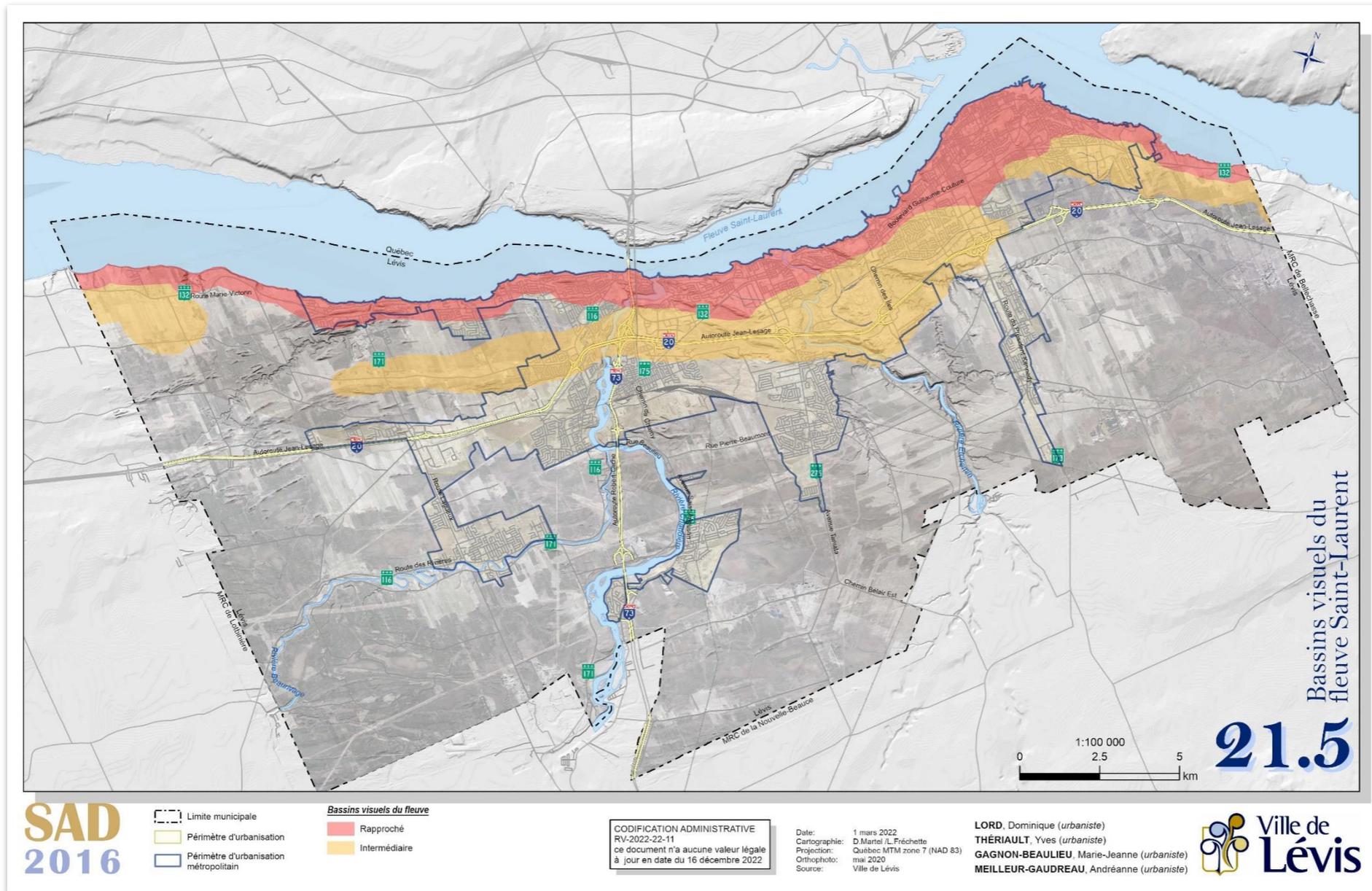
[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.9 Bassins visuels du fleuve

Afin d'assurer leur mise en valeur, le PMAD identifie trois types de bassins visuels du fleuve : rapproché, intermédiaire et éloigné. Il s'agit des secteurs visibles à partir du fleuve Saint-Laurent et de la rive nord. Sur le territoire de la ville de Lévis, on retrouve deux bassins visuels du fleuve, soit rapproché et intermédiaire (voir la carte 21.5). Le bassin visuel rapproché comprend l'avant-plan visuel qui encadre le fleuve, soit l'escarpement et les crans rocheux présents de Saint-Nicolas à Lauzon de même que les terrasses de Lévis. Le bassin visuel intermédiaire correspond au plan visuel intermédiaire qui encadre le fleuve en relation avec les parties supérieures du coteau Marie-Victorin, des buttes de Bernières et des rivières et du coteau de la Martinière. Les lignes directrices pour les bassins visuels du fleuve sont :

- 1° Reconnaître ces parties du territoire comme secteur d'intérêt esthétique;
- 2° Inclure ces éléments dans l'étude paysagère afin d'en bonifier la connaissance et d'identifier les segments devant faire l'objet d'un traitement prioritaire ainsi que les principes d'analyse et les objectifs d'intervention dans ces secteurs;
- 3° Assurer la prohibition ou l'intégration et la planification adéquate des projets dont l'impact visuel est appréhendé.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)



86.10 Mesures d'intervention particulières dans les bassins visuels du fleuve

Dans le bassin visuel rapproché, identifié à la carte 21.5, toute nouvelle activité d'extraction réalisée dans le cadre de l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière est prohibée. Dans le bassin visuel intermédiaire, toute nouvelle activité d'extraction réalisée dans le cadre de l'exploitation d'une carrière ou d'une sablière est également prohibée si celle-ci est visible à partir du bassin visuel rapproché. Ce nouvel usage devra faire l'objet d'une évaluation en vertu d'un Règlement sur les usages conditionnels qui devra considérer cet aspect à même les critères d'évaluation.

Dans les bassins visuels rapprochés et intermédiaires, une attention particulière est accordée aux structures en hauteur (affichage, réseau aérien, pylône, tour de télécommunication, bâtiments de grand gabarit ou dont la typologie se démarque de celle existante, etc.) afin d'en assurer leur intégration au paysage.

Pour les tours de télécommunication, leur intégration aux structures existantes est privilégiée et elles doivent faire l'objet d'une évaluation en vertu du Règlement sur les usages conditionnels en vigueur.

Une simulation visuelle sera nécessaire lorsque les constructions ou les ouvrages sont susceptibles d'une part, dans le bassin rapproché, d'affecter les escarpements visibles à partir du fleuve ou de modifier la silhouette du haut de ceux-ci et d'autre part, dans le bassin visuel intermédiaire, d'altérer la silhouette naturelle et bâtie visible à partir du fleuve. Par une étude paysagère, la Ville déterminera plus précisément quelles parties du territoire sont plus sensibles aux impacts de ces interventions. De plus, cette étude paysagère, réalisée par la Ville, devra analyser, pour le bassin visuel rapproché, s'il est opportun d'insérer, dans la réglementation d'urbanisme, des éléments associés à :

- 1° L'intégration paysagère des projets de développement;
- 2° La protection d'une bande minimale du couvert forestier existant au sommet et au pied de la falaise;
- 3° La protection des percées visuelles existantes sur le fleuve et les escarpements;
- 4° L'intégration paysagère de l'affichage, des réseaux aériens et des infrastructures verticales, voire leur prohibition;
- 5° La protection et la mise en valeur des constructions considérées emblématiques telles que les clochers d'églises;
- 6° La prise en compte des espaces ruraux et agricoles contribuant à l'attrait des paysages fluviaux.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.11 La trame verte et bleue

L'urbanisation a des effets significatifs sur notre environnement. Elle contribue notamment à la perte et la fragmentation des milieux naturels causant non seulement un appauvrissement global de la biodiversité, mais également une réduction, tant de l'accessibilité aux espaces verts que de l'offre d'équipements récréotouristiques pour la population.

Dans ce contexte, la Communauté métropolitaine de Québec a élaboré la Trame verte et bleue métropolitaine (TVB), en collaboration avec les composantes. Ce document de planification vise à concilier le développement urbain, la conservation de la biodiversité et le développement de lieux récréatifs. Il s'agit de promouvoir la découverte, l'attractivité et l'accessibilité des paysages identitaires de la région en assurant la protection, la mise en valeur et la connectivité des éléments paysagers, récréotouristiques et naturels d'intérêt du

territoire. La carte 21.6 identifie les principaux constituants du réseau vert, bleu et blanc sur le territoire de la ville de Lévis ainsi que les corridors, les espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt métropolitain.

La TVB identifie certains milieux naturels à statut officiel de conservation en vertu d'une loi, soit l'Anse-Ross et l'aire de concentration d'oiseaux aquatiques. Bien qu'ils ne bénéficient pas d'un tel statut, certains des grands parcs urbains tels que le parc de la rivière Etchemin, le parc des Chutes-de-la-Chaudière, l'Éco-Parc de la Chaudière, le parc régional de la Pointe-De la Martinière et le parc Valéro Les Écartes font l'objet d'une affectation récréoécologique et sont également identifiés. Ces deux derniers font également l'objet de servitudes de conservation. La Grande plée Bleue, une grande tourbière qui est la propriété du gouvernement du Québec et en attente d'un statut officiel de réserve écologique, fait également l'objet de cette affectation. Le territoire est également irrigué par un réseau structurant de parcs linéaires (Parcours des Anses, Parcours du Grand-Tronc, Parcours Harlaka) qui contribuent à la connectivité récréotouristique et écologique des grands parcs naturels.

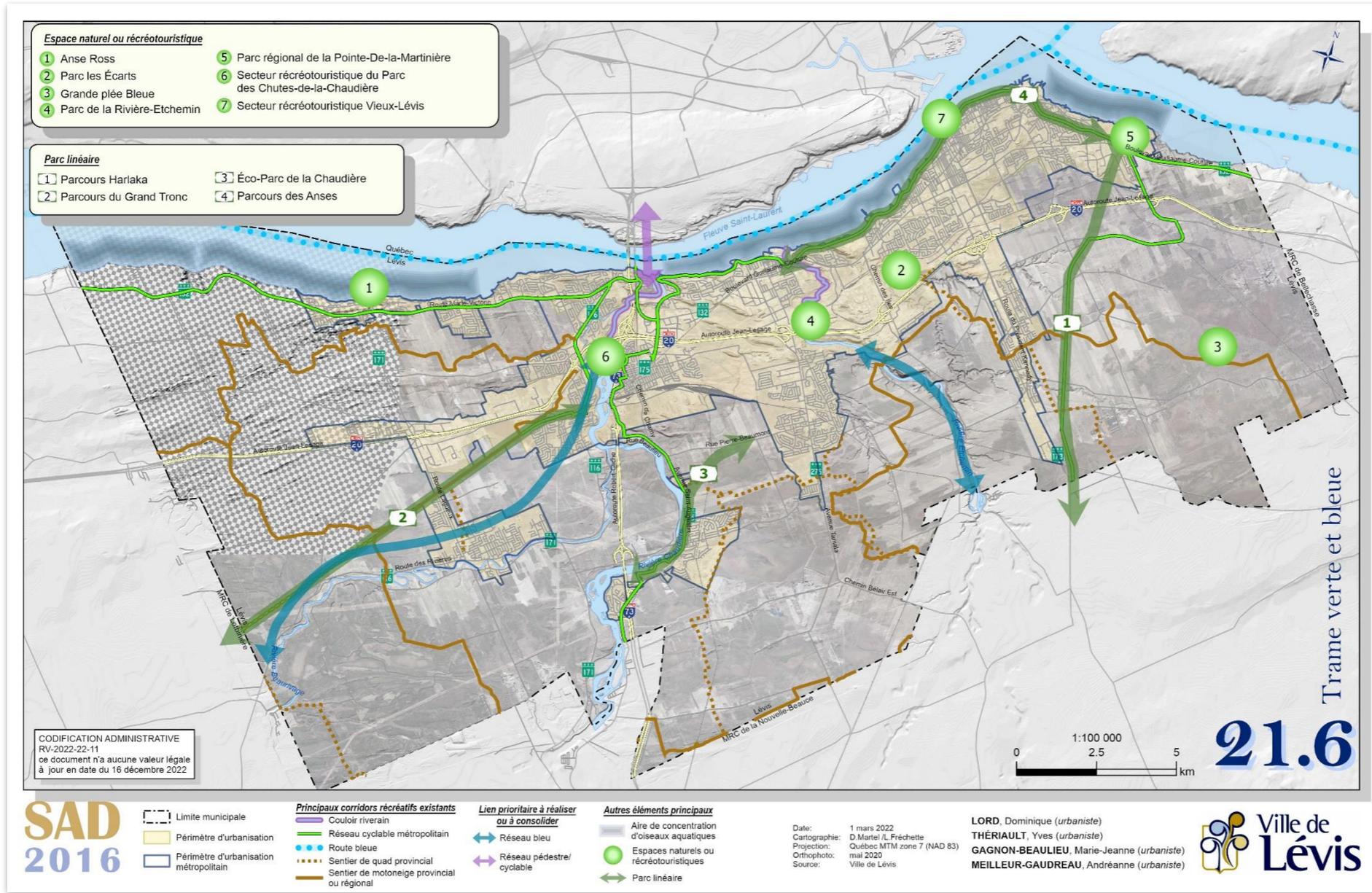
Une première phase de mise en œuvre de la Trame verte et bleue a d'ailleurs permis la réalisation de plusieurs projets structurants, participant aux objectifs de mise en valeur du paysage. Les grands parcs de la ville de Lévis revêtent une importance cruciale et stratégique en termes de développement du paysage identitaire, de protection du patrimoine culturel, naturel et paysager et d'accessibilité aux panoramas d'intérêt précédemment mentionnés. La concrétisation du projet de grand parc de la rivière Etchemin, la première phase d'aménagement du parc de la Pointe-De la Martinière, la construction de la passerelle permettant l'accès au public à la Grande plée Bleue participent tous à assurer la consolidation de notre trame paysagère et ont grandement bénéficié de l'opportunité créée par le programme Trame verte et bleue.

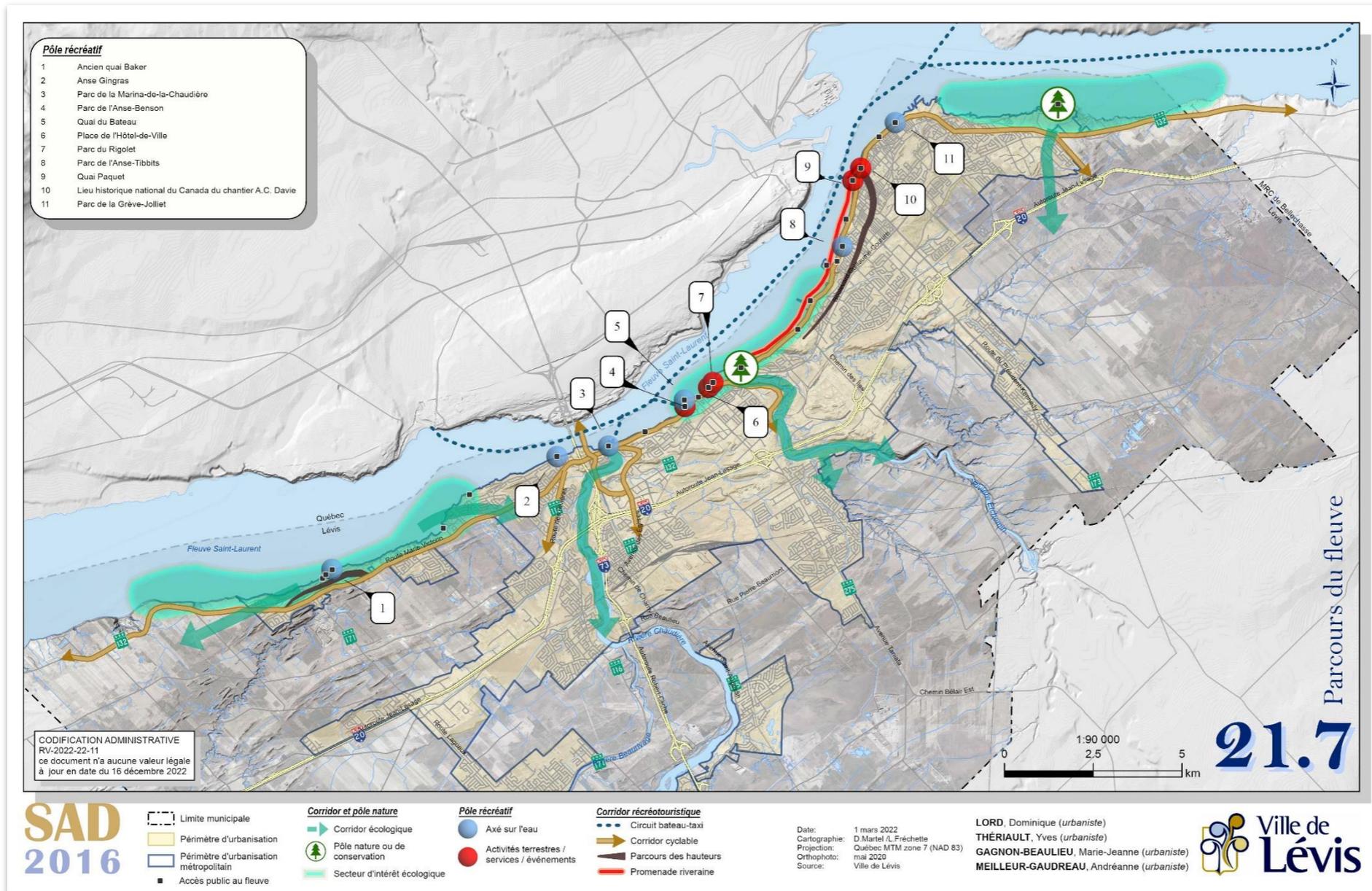
Dans sa seconde phase, l'organisation de la Trame verte et bleue se décline en plusieurs axes d'intervention. La Ville de Lévis est d'abord concernée par le Parcours du fleuve, axe structurant majeur, s'inscrivant dans une vision régionale et prenant en considération les accès publics au fleuve, les activités récréatives qui y sont liées, la protection des milieux naturels ainsi que la mise en valeur des paysages et du patrimoine fluvial. La Coulée verte et bleue, autre axe d'intervention, traite principalement des rivières venant s'arrimer au Parcours du fleuve, continuités naturelles et récréatives de ce dernier. Ce sont les rivières Chaudière et Etchemin qui font l'objet de ce document puisqu'elles participent de manière importante à la qualité de vie du milieu. (Carte 21.7 pour le Parcours du fleuve et cartes 21.8 à 21.10 pour la CVB). Les lignes directrices en matière de mise en œuvre locale de ce document de planification régionale consistent à :

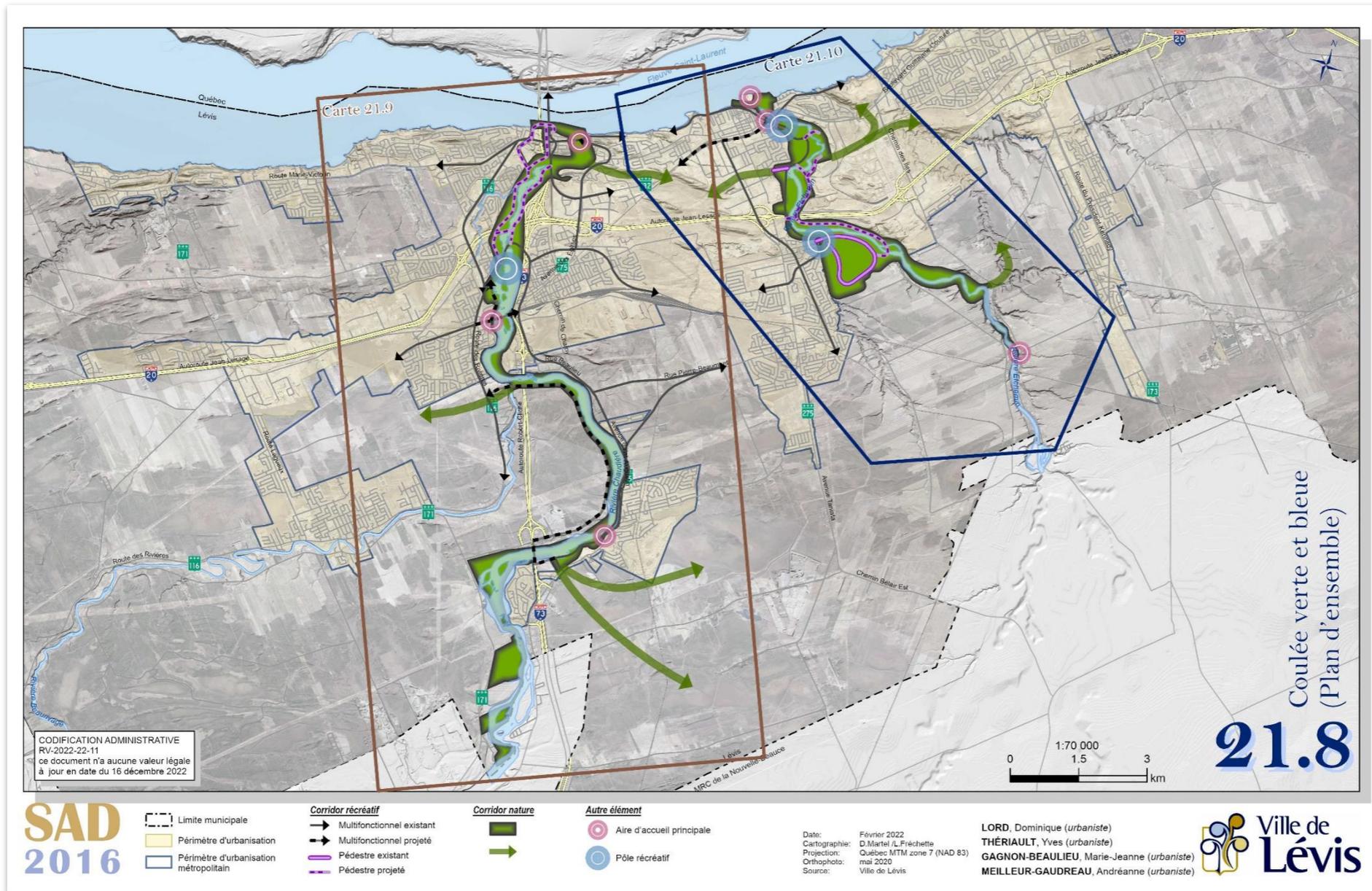
- 1° Reconnaître les espaces récréatifs de plein air comme un patrimoine commun devant être sauvegardé et dont l'accessibilité à la population doit être maintenue;
- 2° Renforcer l'attractivité du territoire lévisien par le développement du secteur récréoécologique;
- 3° Assurer un équilibre entre la mise en valeur et l'intégrité des milieux naturels, notamment la protection des espèces menacées ou vulnérables;
- 4° Intégrer, dans le plan d'urbanisme, les milieux naturels d'intérêt et les secteurs à haut potentiel récréatif identifiés;
- 5° Prévoir des critères d'évaluation « locaux » lors de l'élaboration ou l'analyse des projets TVB afin de promouvoir l'identité lévisienne et d'accroître le sentiment d'appartenance;
- 6° Réfléchir à la desserte de ces espaces par des moyens alternatifs à l'automobile;
- 7° Accorder un souci particulier à la qualité architecturale des constructions réalisées dans le cadre des projets TVB par le recours au Règlement sur les PIIA ou autre règlement discrétionnaire selon le cas;

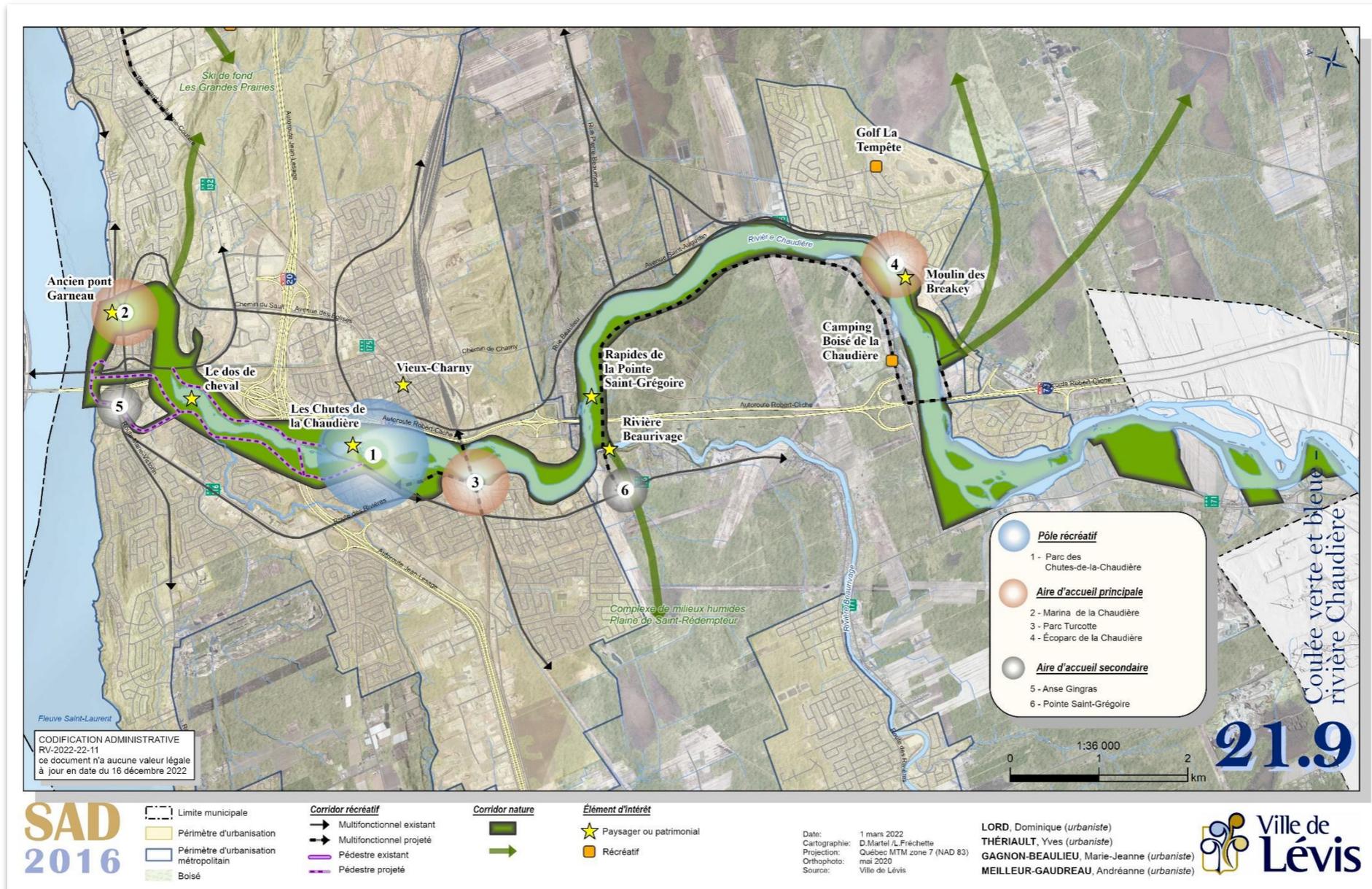
- 8° Consolider la collaboration avec les partenaires actuels et futurs impliqués dans ces projets.

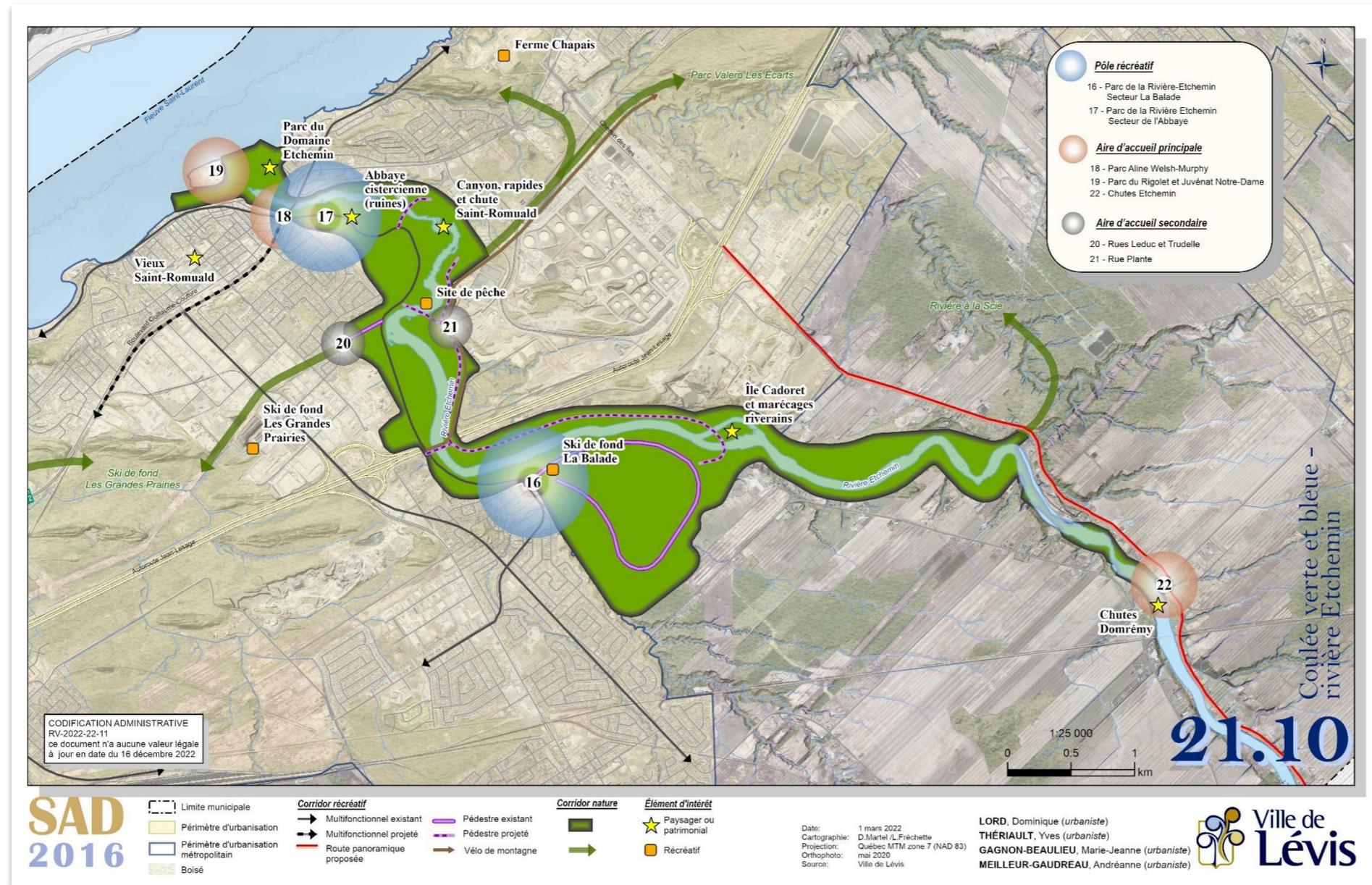
[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)











86.12 Mise en valeur des espaces naturels

Le patrimoine naturel, composé des ressources naturelles, des habitats et d'espèces propres à un territoire, constitue un bien commun devant être valorisé et mis à portée des Lévisiennes et des Lévisiens présents et futurs. La nature, en tant qu'élément de paysage marqué par l'homme, fait intégralement partie du patrimoine historique et culturel d'un territoire.

Tel que précédemment énoncé, le végétal et les espaces de nature figurent à la croisée de plusieurs enjeux et défis auxquels sont confrontées les collectivités telles que l'artificialisation des sols, l'érosion de la biodiversité, les îlots de chaleur, les risques d'inondation, de sécheresse et l'adaptation aux changements climatiques. Toutefois, ils sont également porteurs de solutions et de bénéfices puisqu'ils contribuent à la qualité du cadre de vie des habitants, à leur santé et à leur bien-être. Ils offrent de nombreux services écosystémiques aux urbains (la régulation thermique, la filtration des polluants dans l'air et la gestion des eaux de ruissellement, la protection des sols et de la biodiversité). En plus des avantages sociaux et environnementaux, les espaces naturels constituent un atout touristique, voire économique, car ils font partie prenante d'un territoire, au même titre que le patrimoine architectural et participent à son attractivité.

Les milieux naturels bénéficient de plusieurs niveaux de protection en fonction de leur intérêt écologique, mais aussi social. Cela ne veut pas dire qu'ils ne peuvent pas être accessibles au public, au contraire, mais il s'agit de bien encadrer les activités permises pour concilier la mise en valeur et le respect des écosystèmes. D'ailleurs, le Plan de gestion des milieux naturels (PGMN) et la Trame verte et bleue (TVB) dialoguent de plusieurs manières. D'abord, le Plan de gestion des milieux naturels identifie les grandes composantes d'intérêt écologique, mais également paysager et social. Afin d'assurer la pérennité de ces écosystèmes en permettant notamment le déplacement de la faune et de la flore, le PGMN identifie également des corridors écologiques qui empruntent généralement les rives des cours d'eau. Par les aménagements récréotouristiques à faible impact qu'elle propose, la TVB participe également à la mise en valeur et à l'accessibilité de ces milieux à la population notamment en assurant leur connectivité.

À ce réseau structurant d'espaces naturels et récréotouristiques d'intérêt s'arrime un maillage de continuités écologiques ou vertes (association de réservoirs de biodiversité et de corridors écologiques) à plus petite échelle. Bien que ne présentant pas tous le même intérêt écologique, les espaces verts urbains tels que les parcs, les espaces publics végétalisés, les crans rocheux, les axes de déplacements actifs, les friches, les emprises routières et ferroviaires, etc. contribuent au maintien des services écosystémiques et participent à l'amélioration du cadre de vie et à la qualité du paysage urbain. De plus, ils présentent un fort potentiel pour l'aménagement d'activités récréatives extensives. Il importe donc de les considérer.

Ainsi, en matière de mise en valeur des espaces naturels, les lignes directrices sont :

- 1° Développer un réseau de continuités vertes à l'échelle des quartiers, s'arrimant au réseau territorial et en cohérence avec le plan directeur des parcs, afin de rendre la nature accessible à tous;
- 2° Réaliser un inventaire et une caractérisation des boisés urbains de 5 ha et plus;
- 3° Identifier les espaces naturels sensibles pouvant faire l'objet de projets de développement afin d'encadrer adéquatement ces derniers dans une optique de préservation et de mise en valeur;
- 4° Favoriser les milieux naturels composant les corridors écologiques situés à proximité des milieux urbanisés lors de la création d'un nouvel espace vert ou parc public;
- 5° Privilégier les espaces verts situés dans un corridor écologique lorsqu'un projet a comme obligation la préservation d'espaces naturels;
- 6° Planifier de manière intégrée et en réciprocité l'aménagement tant des espaces naturels que des infrastructures récréatives;

- 7° Assurer une gestion et un entretien écoresponsables des espaces publics (tendre vers le zéro pesticide, priorisation de végétaux indigènes adaptés et résilients, conservation de friches, de végétation spontanée, etc.);
- 8° Adopter une planification adaptative des espaces verts afin d'assurer la pérennité des aménagements et leur évolution dans le temps;
- 9° Privilégier des concepts de développement dont des formes de lotissement qui intègrent la conservation des milieux naturels d'intérêt;
- 10° Prévoir le maintien et l'aménagement d'accès publics aux principaux cours d'eau.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

86.13 Préservation des espaces naturels dans le cadre de certains projets de développement

Le développement des espaces boisés viables et de qualité, que la Ville verra à cartographier, mais qui pourrait être de l'ordre d'une superficie de 5 ha et plus, devra être encadré par l'un ou l'autre des outils d'aménagement prévus à la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme. Ces outils devront tendre vers une préservation à l'état naturel, sur l'ensemble d'un site à développer, d'un minimum de 25 % de territoire préservé. Le pourcentage à préserver pourra éventuellement tenir compte de la situation particulière de chacun des sites lorsque, notamment, certaines contraintes liées au site rendraient cette préservation difficile ou incongrue avec les autres intentions d'aménagement de la Ville.

La planification du développement de ces espaces boisés pourra se faire en considérant les critères suivants :

- 1° une planification qui propose un lotissement plus sensible sur le plan environnemental que les lotissements traditionnels;
- 2° la limitation de l'étalement du réseau routier;
- 3° un aménagement d'ensemble qui privilégie la préservation d'une plus grande proportion du territoire à l'état naturel;
- 4° une planification qui assure le maintien des superficies arbustives et arborescentes;
- 5° la limitation de la fragmentation des milieux naturels et des habitats fauniques;
- 6° une planification qui favorise la création de corridors de biodiversité;
- 7° la préservation de la biodiversité et des paysages naturels;
- 8° la préservation de la qualité des plans d'eau et la limitation du ruissellement de surface.

Avant d'identifier les boisés assujettis et de mettre en place un cadre réglementaire, la Ville devra cartographier de manière adéquate les espaces boisés viables et de qualité pour lesquels des normes ou des mesures de contrôle seront mises en place. Cette cartographie pourra être intégrée au plan d'urbanisme.

La réglementation d'urbanisme pourra éventuellement définir les différents concepts utiles à l'application des mesures à mettre en place et pourra préciser les modalités d'application de ces dernières.

[RV-2022-22-11, a. 38, 2022-12-16;](#)

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 16. 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 priorisés 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. Hormis les grandes éoliennes implantées aux seules fins d'alimentation ou de distribution d'un réseau électrique public localisées dans les zones où la réglementation d'urbanisme le prévoit, l'implantation d'éolienne sur le territoire est prohibée.

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° AGRICOLE DYNAMIQUE
- 3° AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT
- 4° AGROFORESTIÈRE
- 5° FORESTIÈRE
- 6° PÔLE STRUCTURANT
- 7° NOYAU DE PROXIMITÉ
- 8° NOYAU TRADITIONNEL
- 9° ARTÈRE COMMERCIALE
- 10° CONSOLIDATION URBAINE
- 11° CONSOLIDATION PÉRIURBAINE
- 12° INDUSTRIELLE
- 13° ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION
- 14° RÉCRÉATION
- 15° RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE
- 16° RURALE

[RV-2015-15-04, a. 87; RV-2020-20-14, a. 3, 2020-12-14; RV-2022-22-11, a. 39, 2022-12-16;](#)

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. Il s'agit d'usages se situant à mi-chemin entre des usages industriels et des usages commerciaux. Des biens peuvent être vendus directement aux particuliers bien que souvent la clientèle de ces entreprises soit d'autres entreprises. Leurs activités comportent suffisamment de nuisances (bruits, poussière ou circulation de véhicules lourds) pour que des mesures d'atténuation soient prévues lorsqu'elles sont situées à proximité de milieux résidentiels. Dans plusieurs cas, une localisation dans un parc industriel est le choix le plus logique pour ces entreprises. Elles peuvent également servir d'intermédiaire entre les milieux industriels lourds et les milieux commerciaux et résidentiels, pourvu que, lorsque jugées utiles, des mesures de mitigation des nuisances soient mises en place pour assurer une cohabitation adéquate à même la réglementation d'urbanisme;

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. L'agriculture destinée à la consommation des produits sur place est un usage compatible avec toutes les grandes affectations. Cependant, compte tenu de ses particularités, elle pourra, dans certains cas, être encadrée par la réglementation d'urbanisme.

Les tendances commerciales sont en changement compte tenu des parts de marché associées à la vente en ligne qui est en continuelle augmentation. À cet égard, et malgré ce qui précède, des usages pourraient être autorisés afin de s'adapter aux nouvelles réalités et ainsi assurer la vitalité commerciale sur notre territoire. Il s'agit d'activités qui permettraient d'accroître les possibilités commerciales de commerces en ligne pour une entreprise ayant un local commercial utilisé pour l'accueil de la clientèle en personne, mais qui aurait également des besoins supplémentaires d'espaces afin d'assurer un commerce en ligne efficient. En ce sens, cette possibilité concernerait une activité accessoire à une activité commerciale exercée sur l'immeuble.

Rien dans le présent règlement ni dans la réglementation d'urbanisme ne peut avoir pour effet de limiter les restrictions prévues au premier alinéa de l'article 246 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, ni la possibilité pour la Ville d'intervenir sur les matières visées au deuxième alinéa de cet article. Ainsi, seules les substances minérales appartenant au domaine privé sont couvertes par la présente réglementation.

[RV-2015-15-04, a. 88; RV-2022-22-11, a. 40, 2022-12-16;](#)

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;
- 4° si des densités résidentielles plus faibles qu'exigées sont prévues afin de permettre la conservation de corridors écologiques.

Aux fins du présent article, on entend par « site de développement ou de redéveloppement » la phase de développement ou de redéveloppement faisant l'objet des travaux convenus en vertu du *Règlement sur les ententes relatives à des travaux municipaux* et, le cas échéant, toute phase ultérieure sur des terrains contigus dont le requérant est propriétaire.

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](#); [RV-2017-16-64, a. 1, 2017-05-31](#); [RV-2022-22-11, a. 41, 2022-12-16](#);

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.
- 9° les zones tampons prescrites à la réglementation d'urbanisme;
- 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.

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.

[RV-2015-15-04, a. 92](#); [RV-2018-18-54, a. 7, 2019-04-23](#);

SECTION 2

Les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE ET FORESTIÈRE

[RV-2020-20-14, a. 4, 2020-12-14;](#)

93. Intentions d'aménagement

Plusieurs affectations du sol cohabitent en zone agricole. Les affectations AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE, FORESTIÈRE y prédominent. D'autres grandes affectations se situent également en zone agricole, comme les affectations relatives à la récréation et à la conservation des milieux naturels. Par ailleurs, l'affectation RESSOURCES comprend également certains milieux agricoles qui ne sont pas situés dans la zone agricole provinciale ou qui, même s'ils y sont situés, sont situés à l'intérieur des limites du périmètre d'urbanisation locale ou métropolitain.

Les affectations AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE représentent 31 250 hectares, soit 70,4 % du territoire lévisien. La qualité des sols permet, particulièrement dans les affectations AGRICOLE DYNAMIQUE ET AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, 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. Par ailleurs, la présence d'activités agricoles contribue généralement à la beauté du paysage.

Les affectations AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE visent à reconnaître, protéger et mettre en valeur le territoire et les activités agricoles.

Les intentions d'aménagement et de développement pour ces quatre dernières affectations 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 génèrent pas ou sont susceptibles de générer un minimum d'impact sur l'agriculture et qui ne génèrent pas une demande additionnelle en services publics, parmi les catégories suivantes :
 - a. un usage qui constitue le prolongement ou un complément à l'activité agricole pratiquée sur le site. Une résidence peut être considérée comme un tel usage si elle répond aux exigences minimales prévues par la LPTAA, si elle est autorisée par la CPTAQ ou si elle s'inscrit dans les orientations prévues aux articles 95 et 97 du présent règlement;
 - b. un usage de faible envergure lié à un usage existant;
 - c. un usage autre qu'agricole s'il est démontré qu'il ne peut être exercé à l'extérieur des affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE 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 agroforestier et qu'ils sont moindres dans un milieu agroforestier que dans un milieu agricole dynamique.
- 3° Circonscrire, à l'intérieur de deux secteurs précis et éloignés du périmètre d'urbanisation, l'affectation AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, où les activités d'élevage susceptibles de générer de fortes charges d'odeurs seront dirigées.

- 4° Favoriser le développement des activités et des entreprises impliquées dans l'agrotourisme et la mise en valeur de l'agriculture sans nuire de façon significative aux activités de production agricole.
- 5° Favoriser l'agriculture en émergence.

Ces intentions visent à faire des parties du territoire consacrées aux affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE 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; RV-2020-20-14, a. 5, 2020-12-14;](#)

94. Usages compatibles avec les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE

Les usages compatibles avec les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE sont indiqués au tableau 10

Tableau 10 : Les usages compatibles avec les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE ET FORESTIÈRE

AFFECTATIONS RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE ET FORESTIÈRE	
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'exception des usages « élevage contraignant », ces derniers étant autorisés uniquement dans l'affectation AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT. Les résidences liées ou en complément à une exploitation agricole, incluant les résidences répondant aux conditions prévues à l'article 95 ou autorisées par la CPTAQ ou visées par l'article 40 LPTAA.
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 les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE ET FORESTIÈRE.
- 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 les affectations RESSOURCES, AGRICOLE DYNAMIQUE, AGRICOLE DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE ET FORESTIÈRE. Chaque autorisation est considérée comme un cas d'espèce et l'évaluation de son opportunité sera évaluée, notamment, en regard des conséquences sur les activités agricoles.

Le plan d'urbanisme doit prévoir, malgré le premier alinéa, une desserte routière adéquate pour le parc industriel Lévis-Est, incluant la voie de circulation autorisée par le décret 917-2007 modifié par le décret 723-2008.

[RV-2015-15-04, a. 94; RV-2021-21-17, a. 5, 2021-06-23; RV-2020-20-14, a. 6, 2020-12-14;](#)

95. Usages additionnels compatibles avec les affectations AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE

La construction d'une résidence dans le cadre du volet 2 de l'article 59 de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* doit se faire sur des terrains qui sont considérés comme ayant une taille suffisante pour ne pas déstructurer le milieu agricole. La Ville de Lévis disposant de suffisamment d'espaces dans son périmètre d'urbanisation pour assurer son développement au cours des prochaines années, la construction de résidences (autre qu'en vertu de l'article 40 LPTAA ou qui pourraient faire l'objet d'une autorisation de la CPTAQ), en zone agricole, devrait être associée ou complémentaire à un projet agricole. Ces résidences sont compatibles uniquement dans les affectations AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE, ces affectations représentant les secteurs que la Ville identifie à son schéma conformément au paragraphe 2o du 3e alinéa de l'article 59 LPTAA. La réglementation d'urbanisme de la Ville définira les conditions ou critères d'analyse (le cas échéant) pour permettre l'exercice d'un tel usage (résidentiel) en utilisant, par exemple, un règlement sur les usages conditionnels. Vu les intentions identifiées au

schéma relativement à ces affectations (FORESTIÈRE et AGROFORESTIÈRE), la réglementation d'urbanisme de la Ville devra ainsi autoriser, selon l'un ou l'autre des outils prévus à la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, ces résidences, à certaines conditions, dans toutes les affectations AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE.

Ces critères et conditions pourront ainsi être définis de manière plus précise dans la réglementation d'urbanisme, notamment conformément à la décision finale de la Commission de la protection du territoire et des activités agricoles. La réglementation d'urbanisme devra par ailleurs être modifiée pour tenir compte de toute condition fixée par la Commission.

La construction de résidences doit donc être vue comme une façon d'atteindre l'objectif de base qui est de dynamiser et de diversifier la zone agricole.

Les superficies minimales de terrain permettant de construire une résidence associée à un projet agricole sont identifiées au *Document complémentaire*.

La réglementation d'urbanisme devra prévoir des conditions de reconstruction, en cas de sinistre en considérant notamment le fait que la résidence est toujours associée ou en complément à un projet agricole.

[RV-2015-15-04, a. 95; RV-2020-20-14, a. 7, 2020-12-14;](#)

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 DYNAMIQUE, DYNAMIQUE AVEC ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, AGROFORESTIÈRE et FORESTIÈRE.

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 l'article 94, 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; RV-2020-20-14, a. 8, 2020-12-14;](#)

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. Cette partie des pôles est particulièrement susceptible d'accueillir les grandes surfaces commerciales.

D'ailleurs, les grandes surfaces commerciales qui ne font pas partie de la catégorie «activités para-industrielles» (voir définition à l'article 88) sont exclusives aux pôles. Quant à elles, les grandes superficies de plancher de bureaux ou de services sont exclusives aux affectations PÔLE STRUCTURANT et NOYAU DE PROXIMITÉ DE TYPE 1 afin de mettre en valeur le corridor de l'axe structurant de type 1. Cependant, cette orientation ne s'applique pas à l'hébergement touristique, car sa localisation peut chercher à mettre en valeur différents atouts ou attraits disséminés sur le territoire. Si l'implantation d'un établissement d'hébergement touristique dans un pôle ou le long d'un axe structurant paraît idéale à certains égards, une implantation à proximité de certains sites ou attraits touristiques peut également être pertinente. Mentionnons, à titre d'exemples, le secteur de la Traverse, le parc des Chutes-de-la-Chaudière, certains parcours de golf, etc. La proximité de certains grands employeurs qui génèrent des besoins réguliers en hébergement fait aussi partie des exemples de localisation stratégique pour les établissements d'hébergement touristique.

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 assujéti 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 assujéti 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.

[RV-2015-15-04, a. 98](#); [RV-2016-16-15, a. 1](#), [2016-12-09](#); [RV-2020-20-73, a. 9](#), [2021-07-14](#);

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	<p>Tous les usages, peu importe la superficie qu'ils occupent.</p> <p>Par contre, les établissements commerciaux de 7 500 mètres carrés et plus sont exclusivement compatibles avec l'affectation PÔLE STRUCTURANT, sous réserve de dispositions particulières contenues dans ce <i>Schéma d'aménagement et de développement</i>.</p> <p>Les établissements suivants sont exclusivement compatibles avec les affectations PÔLE STRUCTURANT et NOYAU DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, sous réserve de dispositions particulières contenues dans ce <i>Schéma d'aménagement et de développement</i> :</p> <p>1° établissement de services de 3 500 mètres carrés et plus;</p> <p>2° 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;</p> <p>3° le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de services totalisant 3 500 mètres carrés et plus.</p> <p>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 ou d'un NOYAU DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, ni à l'hébergement touristique.</p>
Éducation, culture et santé	<p>Tous les usages.</p> <p>Les établissements d'enseignement de niveau universitaire sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION.</p> <p>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.</p> <p>Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.</p> <p>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.</p>
Habitation	<p>Tous les usages, sous réserve de la densité minimale prévue à l'article 100.</p> <p>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 :</p> <p>toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus;</p> <p>toute habitation ou ensemble immobilier, d'une densité de 150 logements à l'hectare et plus.</p>
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.

[RV-2015-15-04, a. 99; RV-2016-16-15, a. 2, 2016-12-09;](#)

100. Densité résidentielle

La densité résidentielle nette minimale dans les aires d'affectation PÔLE STRUCTURANT est de 70 logements / hectare sauf dans la partie des pôles située aux abords d'une autoroute où elle est de 22 logements / hectare.

[RV-2015-15-04, a. 100](#); [RV-2016-16-15, a. 3, 2016-12-09](#);

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.

Le coefficient d'occupation du sol minimum prévu pour la partie des pôles située en retrait de l'autoroute ne s'applique toutefois pas aux écoles primaires ou secondaires considérant qu'elles ont des besoins particuliers en espaces extérieurs (récréation et espaces sportifs extérieurs).

[RV-2015-15-04, a. 101](#); [RV-2018-18-54, a. 8, 2019-04-23](#);

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.

Dans le cas d'une école primaire ou secondaire, il ne semble pas nécessaire de prévoir une telle proportion de stationnement souterrain ou étagé compte tenu que la demande en stationnement est limitée. En effet, seuls les enseignants et une poignée d'étudiants fréquentant le secondaire peuvent s'y rendre en automobile. Ainsi, de manière générale, la proportion de terrain des écoles primaires et secondaires occupée par le stationnement est faible en comparaison avec un autre usage de même taille.

Les besoins en stationnement d'un aréna répondent à une logique similaire dans la mesure où ces établissements sont souvent fréquentés par une population jeune qui ne possède pas nécessairement d'automobile, les besoins en stationnement souterrain ou étagé sont donc

plutôt limités. Ne pas en exiger n'aura pas pour impact de créer de très grands espaces de stationnement comme dans le cas d'autres usages commerciaux ou de services.

[RV-2015-15-04, a. 102; RV-2018-18-54, a. 9, 2019-04-23;](#)

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.

[RV-2015-15-04, a. 103;](#)

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 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.

[RV-2015-15-04, a. 104;](#)

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)	<p>Tous les usages, sauf :</p> <p>1° les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT;</p> <p>2° les usages à faible densité d'activité humaine comme les usages avec entreposage extérieur;</p> <p>3° les usages de type B et de type C, selon l'approche ABC.</p> <p>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 :</p> <p>1° les établissements de services de 2 000 mètres carrés et plus;</p> <p>2° le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de service, totalisant 2 000 mètres carrés et plus.</p> <p>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 NOYAU DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, d'un NOYAU TRADITIONNEL ou de la partie d'un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l'autoroute, ni à l'hébergement touristique.</p>
Éducation, culture et santé (voir le deuxième alinéa de cet article)	<p>Tous les usages, sauf les établissements d'enseignement de niveau universitaire.</p> <p>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.</p> <p>Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.</p> <p>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.</p>
Habitation	<p>Tous les usages, sous réserve des densités minimales prévues à l'article 106.</p> <p>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 :</p> <p>1° toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus;</p> <p>2° toute habitation ou ensemble immobilier, d'une densité de 150 logements à l'hectare et plus.</p>
Industrie (voir le deuxième alinéa de cet article)	<p>Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faible gabarit.</p>
Parc et récréation	<p>Tous les usages.</p>

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; RV-2016-16-15, a. 4, 2016-12-09;](#)

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 dans les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1.

Le coefficient d'occupation du sol minimum prévu dans un noyau de proximité de type 1 ne s'applique toutefois pas aux écoles primaires ou secondaires considérant qu'elles ont des besoins particuliers en espaces extérieurs (récréation et espaces sportifs extérieurs).

[RV-2015-15-04, a. 107; RV-2016-16-15, a. 5, 2016-12-09; RV-2018-18-54, a. 10, 2019-04-23;](#)

108. Stationnement souterrain et étagé

Dans les NOYAUX DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, 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.

Dans le cas d'une école primaire ou secondaire, il ne semble pas nécessaire de prévoir une telle proportion de stationnement souterrain ou étagé compte tenu que la demande en stationnement est limitée. En effet, seuls les enseignants et une poignée d'étudiants fréquentant le secondaire peuvent s'y rendre en automobile. Ainsi, de manière générale, la proportion de terrain des écoles primaires et secondaires occupée par le stationnement est faible en comparaison avec un autre usage de même taille.

Les besoins en stationnement d'un aréna répondent à une logique similaire dans la mesure où ces établissements sont souvent fréquentés par une population jeune qui ne possède pas nécessairement d'automobile, les besoins en stationnement souterrain ou étagé sont donc plutôt limités. Ne pas en exiger n'aura pas pour impact de créer de très grands espaces de stationnement comme dans le cas d'autres usages commerciaux ou de services.

[RV-2015-15-04, a. 108; RV-2016-16-15, a. 6, 2016-12-09; RV-2018-18-54, a. 11, 2019-04-23;](#)

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 vivants 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
<p>Commerce de détail et service (voir le deuxième alinéa de cet article)</p>	<p>Tous les usages, sauf :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>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 NOYAU DE PROXIMITÉ DE TYPE 1, d'un NOYAU TRADITIONNEL ou de la partie d'un PÔLE STRUCTURANT située en retrait de l'autoroute, ni à l'hébergement touristique.</p> <p>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.</p>
<p>Éducation, culture et santé (voir le deuxième alinéa de cet article)</p>	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Les établissements d'enseignement de niveau universitaire sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU TRADITIONNEL et ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION.</p> <p>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.</p> <p>Les centres hospitaliers sont exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>

AFFECTATION NOYAU TRADITIONNEL	
Habitation	<p>Tous les usages, sauf les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT, et sous réserve de la densité minimale prévue à l'article 112.</p> <p>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 :</p> <p>1° toute habitation et tout ensemble immobilier, de 100 logements et plus;</p> <p>2° toute habitation ou ensemble immobilier, d'une densité de 150 logements à l'hectare et plus.</p> <p>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.</p>
Industrie (voir le deuxième alinéa de cet article)	<p>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.</p>
Parc et récréation	<p>Tous les usages.</p>

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; RV-2016-16-15, a. 7, 2016-12-09;](#)

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 assujéti 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 règlementaires 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.

Dans une aire de CONSOLIDATION PÉRIURBAINE, pour qu'un nouveau développement résidentiel soit autorisé, il devra intégrer les principes suivants :

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

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; RV-2022-22-11, a. 42, 2022-12-16;](#)

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 PÔLE 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;](#)

À jour au 30 janvier 2023

Ce document n'a aucune force légale ni valeur officielle

Ville de Lévis

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,

Dans le corridor d'un axe structurant, soit approximativement dans un corridor de 400 mètres de chaque côté de l'axe structurant, la densité résidentielle peut être maximisée en considérant l'un ou l'autre des éléments suivants :

- 1° le potentiel de développement ou de redéveloppement;
- 2° le potentiel de densification;
- 3° la desserte potentielle par transport en commun structurant, en particulier la proximité des futures stations de transport en commun, selon les hypothèses les plus vraisemblables;
- 4° la facilité de déplacement piétonnier vers les stations de transport en commun futures, selon les hypothèses les plus vraisemblables;
- 5° la proximité d'un pôle ou d'un noyau de proximité : une forte densité du site ou de la zone pourrait contribuer à la consolidation du pôle ou du noyau de proximité s'il est situé à faible distance.

Dans le corridor d'un axe structurant, la réglementation pourrait donc prévoir une modulation des densités minimales selon le contexte. Toutefois, la densité résidentielle nette ne devrait pas être inférieure à 30 logements à l'hectare dans le corridor d'un axe structurant de type 1 et de 25 logements à l'hectare dans le corridor d'un axe structurant de type 2 ou 3.

La réglementation d'urbanisme pourra prévoir des seuils minimums plus élevés par endroits, lorsque les conditions s'y prêtent.

[RV-2015-15-04, a. 118; RV-2018-17-84, a. 4, 2018-07-11;](#)

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.
- 7° Prévoir de prioriser l'installation d'industries en lien avec un port en eau profonde dans le parc industriel Lévis-Est.

[RV-2015-15-04, a. 119; RV-2021-21-17, a. 6, 2021-06-23;](#)

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 contigües.
Agriculture	Dans le parc industriel Lévis-Est : tous les usages, sauf les élevages contraignants. Dans les autres zones ou parcs industriels : aucun usage, sauf les usages agricoles sans élevage offrant une synergie avec un usage industriel.
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.

AFFECTATION INDUSTRIELLE	
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.

Certains usages agricoles peuvent offrir une synergie avec un usage industriel. Il s'agit essentiellement d'usages qui peuvent bénéficier de l'un ou l'autre des extrants générés par une industrie (chaleur, engrais, eau, etc.). Les usages agricoles qui se prêtent généralement bien à cette synergie sont souvent situés dans une serre, une telle installation devrait donc être possible que ce soit sur le même terrain que l'usage industriel concerné, sur le terrain voisin ou situé à une certaine distance du terrain occupé par l'usage industriel.

[RV-2015-15-04, a. 120; RV-2022-22-11, a. 43, 2022-12-16;](#)

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	<p>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 ».</p> <p>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</p>

AFFECTATION ZONE D'AFFAIRES ET D'INNOVATION	
	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.
Agriculture	Aucun usage, sauf les usages agricoles sans élevage offrant une synergie avec un usage industriel.

Certains usages agricoles peuvent offrir une synergie avec un usage industriel. Il s'agit essentiellement d'usages qui peuvent bénéficier de l'un ou l'autre des extrants générés par une industrie (chaleur, engrais, eau, etc.). Les usages agricoles qui se prêtent généralement bien à cette synergie sont souvent situés dans une serre, une telle installation devrait donc être possible que ce soit sur le même terrain que l'usage industriel concerné, sur le terrain voisin ou situé à une certaine distance du terrain occupé par l'usage industriel.

[RV-2015-15-04, a. 121; RV-2022-22-11, a. 44, 2022-12-16;](#)

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.

[RV-2015-15-04, a. 122;](#)

SECTION 9
L'AFFECTATION 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

AFFECTATION 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 Écarts 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.

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.

[RV-2015-15-04, a. 125; RV-2020-19-99, a. 1, 2020-07-29;](#)

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.

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 gouvernement a finalement offert le parc à la MRC des Chutes-de-la-Chaudière faisant aujourd'hui partie de la Ville de Lévis. Certains aménagements ont été effectués dans le parc au fil des années augmentant ainsi son appropriation par les lévisiens (kiosque, sentiers, modules de jeux).

Compte tenu de sa localisation stratégique à l'intersection des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche et de sa proximité de Québec, certains projets d'envergure régionale ont été avancés dans le cadran sud-est du parc. Tel qu'identifié dans le « plan directeur d'aménagement et de développement du parc des Chutes-de-la-Chaudière », il est toujours de l'intention de la Ville que se concrétise, au croisement des autoroutes, sur une aire correspondant à 4 % de la superficie totale du parc, un projet récréotouristique qui permettrait de positionner le parc des Chutes-de-la-Chaudière comme étant un parc de destination ayant une offre récréative diversifiée, tant intérieure qu'extérieure, et bénéficiant aux citoyens de Lévis tout en étant accessible aux citoyens de l'ensemble de la région.

La réalisation d'un tel projet devrait accorder un souci particulier à l'architecture et à l'implantation des bâtiments en regard de la grande visibilité du site et du milieu naturel distinctif. Ainsi, la possibilité d'y implanter un projet récréotouristique à fort rayonnement articulé autour de certains usages commerciaux (exemple : hôtellerie, loisirs et restauration) compris dans un bâtiment signal emblématique, destiné à mettre en valeur le site et améliorer son accessibilité, devra se traduire dans la réglementation d'urbanisme. La réalisation d'un tel projet devra être assujettie à un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) qui comprendra notamment des critères assurant sa haute qualité environnementale (limiter les îlots de chaleur, favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement, utiliser des matériaux écologiques, etc.) afin d'assurer son intégration dans son environnement naturel et la mise en valeur du patrimoine écologique du site.

[RV-2015-15-04, a. 126; RV-2020-19-99, a. 2, 2020-07-29;](#)

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-Étchemin

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 Étchemin, offre un beau panorama sur la rive nord et donne sur les rapides de l'Étchemin, 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 Étchemin, 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 Étchemin (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.

Conformément à l'article 126, les usages touristiques, récréatifs, culturels et scientifiques sont compatibles avec cette affectation puisqu'elles ont le potentiel de bien se marier avec les éléments contenus à l'affectation RÉCRÉOÉCOLOGIQUE. Dans le cas de la ferme Chapais, les usages actuels seront confirmés dans la réglementation, en plus des usages énoncés précédemment.

[RV-2015-15-04, a. 136; RV-2020-19-99, a. 3, 2020-07-29;](#)

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.

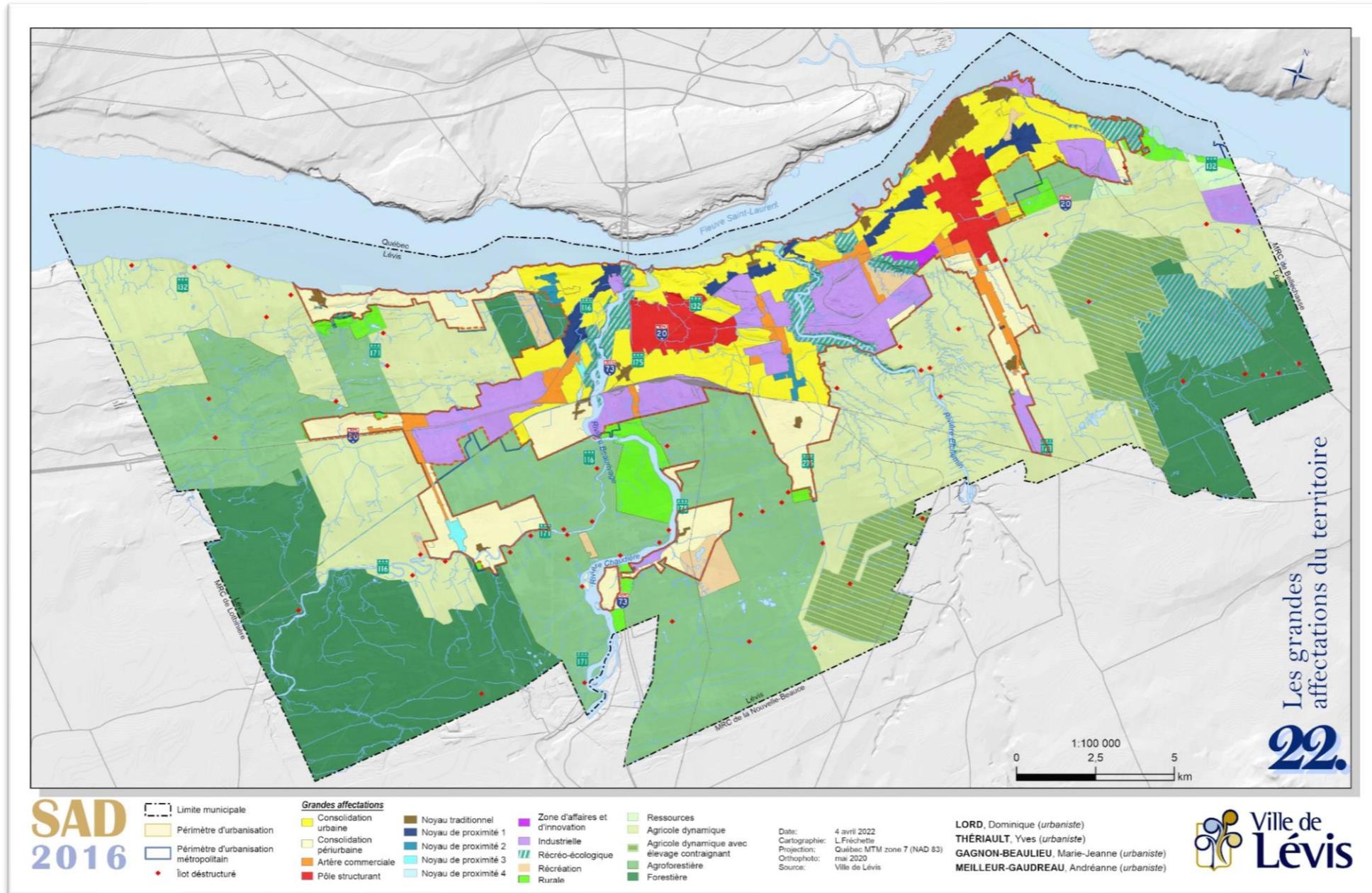
Les activités para-industrielles et le commerce de détail sont compatibles avec l'affectation RURALE sur les lots 1 961 821 et 2 245 188, sous réserve des usages exclusifs aux affectations PÔLE STRUCTURANT, NOYAU DE PROXIMITÉ et NOYAU TRADITIONNEL, pour donner suite à l'ordonnance d'exclusion accordée par le Tribunal administratif du Québec dans le dossier STE-Q-202367-1406.

[RV-2015-15-04, a. 138; RV-2021-21-17, a. 7, 2021-06-23;](#)

139. La densité résidentielle

La densité résidentielle nette ne doit pas excéder 2 logements par hectare.

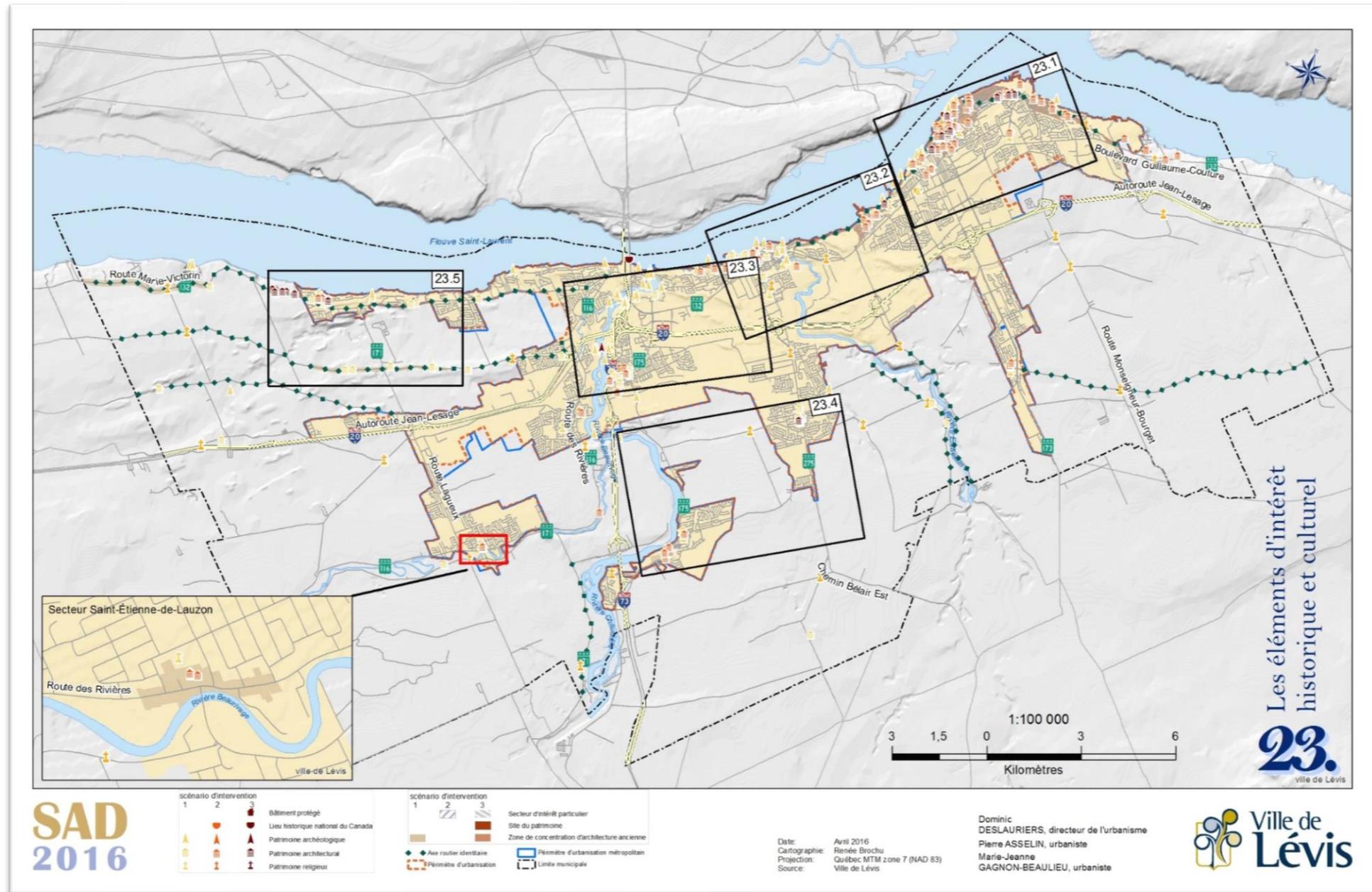
[RV-2015-15-04, a. 139;](#)

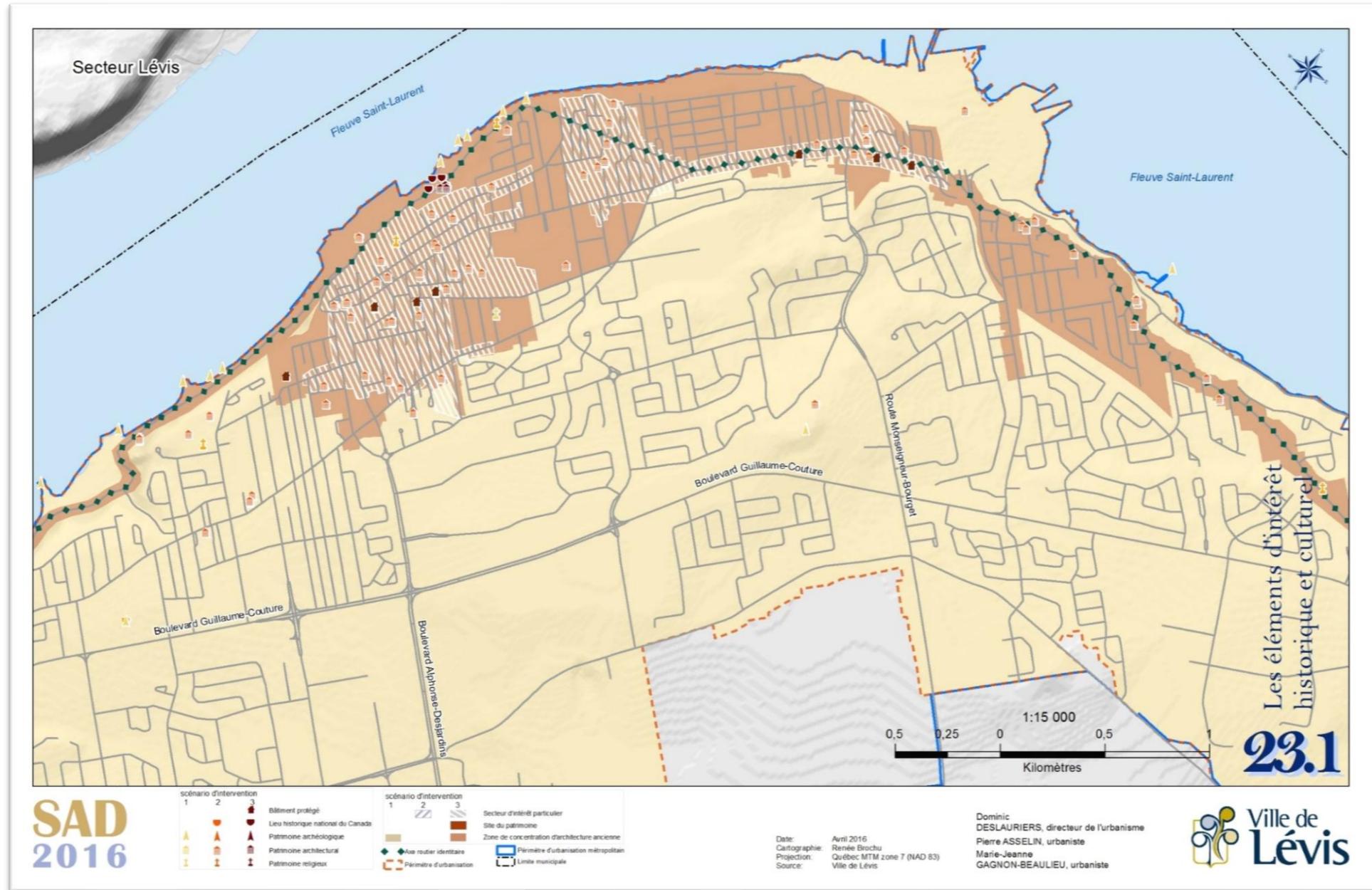


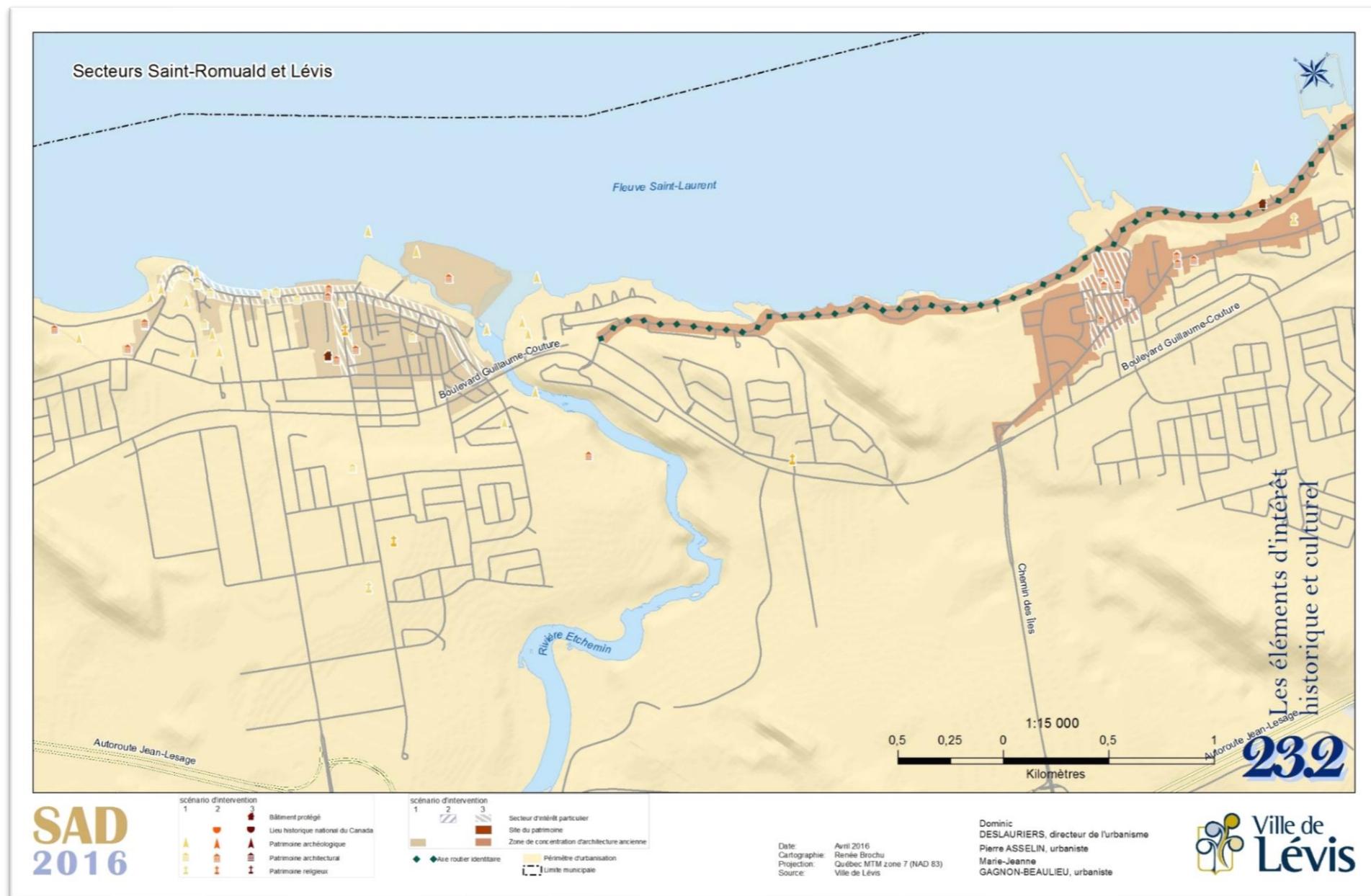
CHAPITRE 4
LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT HISTORIQUE, ESTHÉTIQUE ET CULTUREL, ET
LES ZONES PRIORITAIRES DE RÉAMÉNAGEMENT

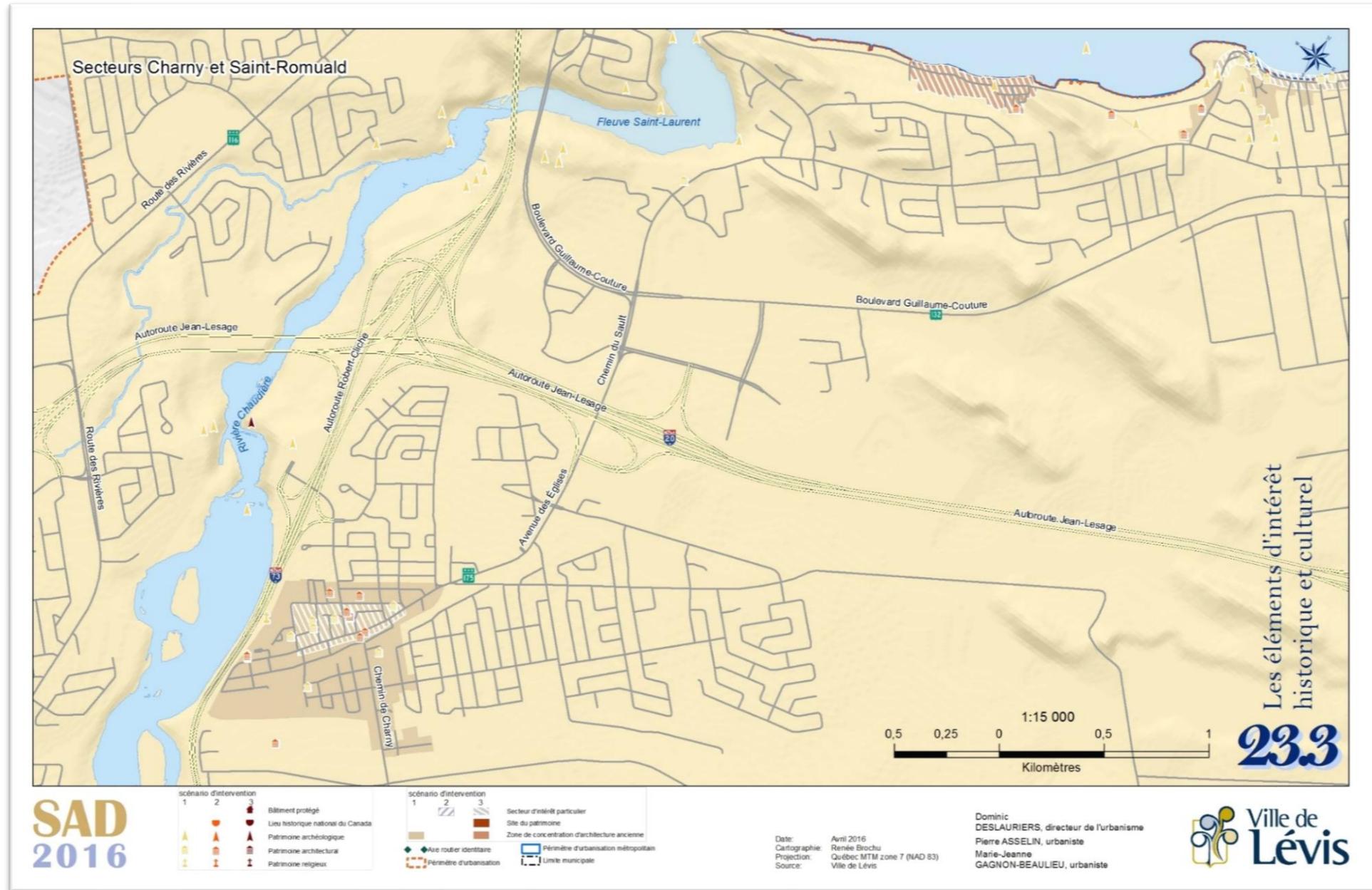
(abrogé)

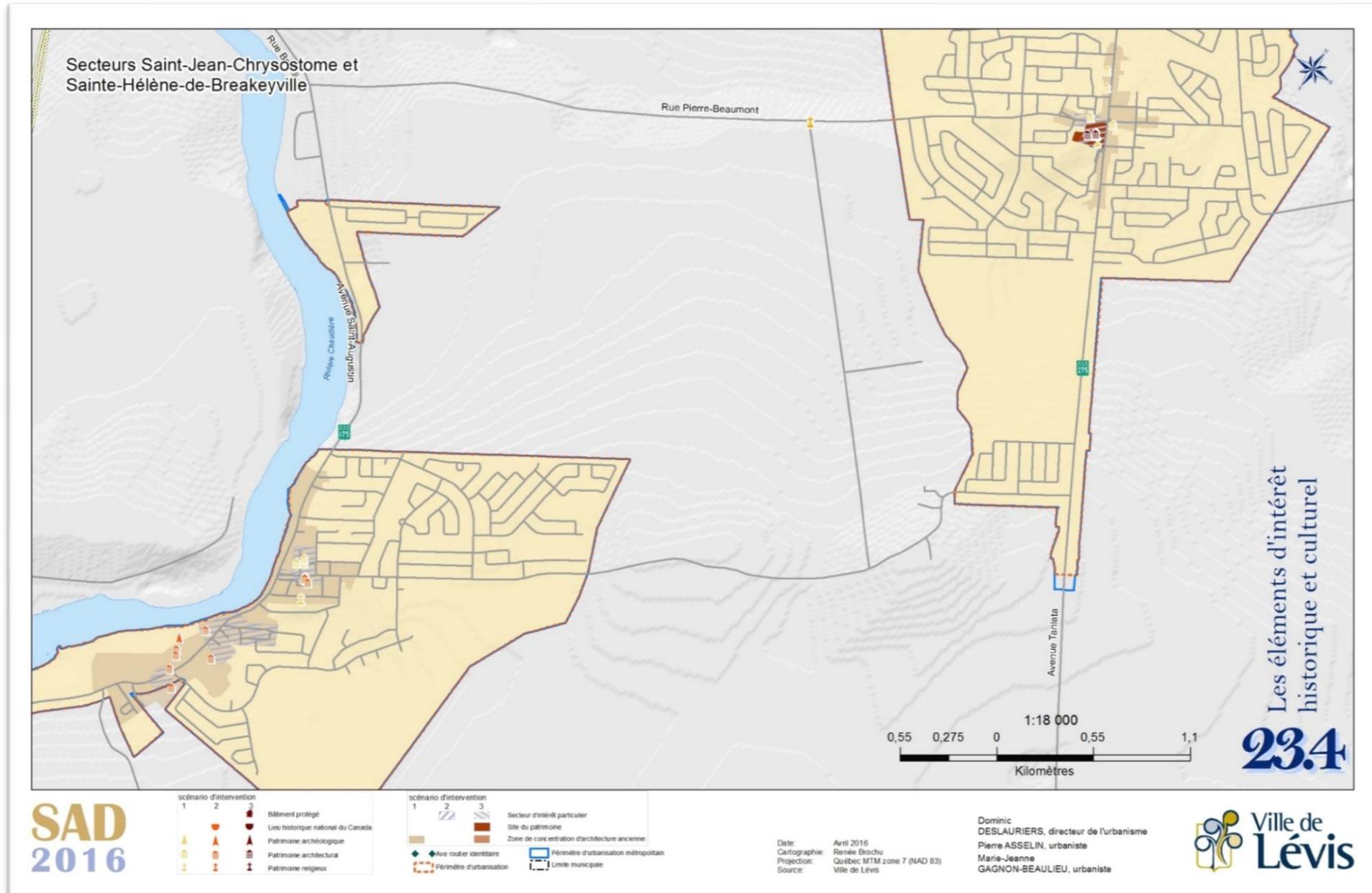
[RV-2015-15-04, a. 140; RV-2022-22-11, a. 46, 2022-12-16;](#)

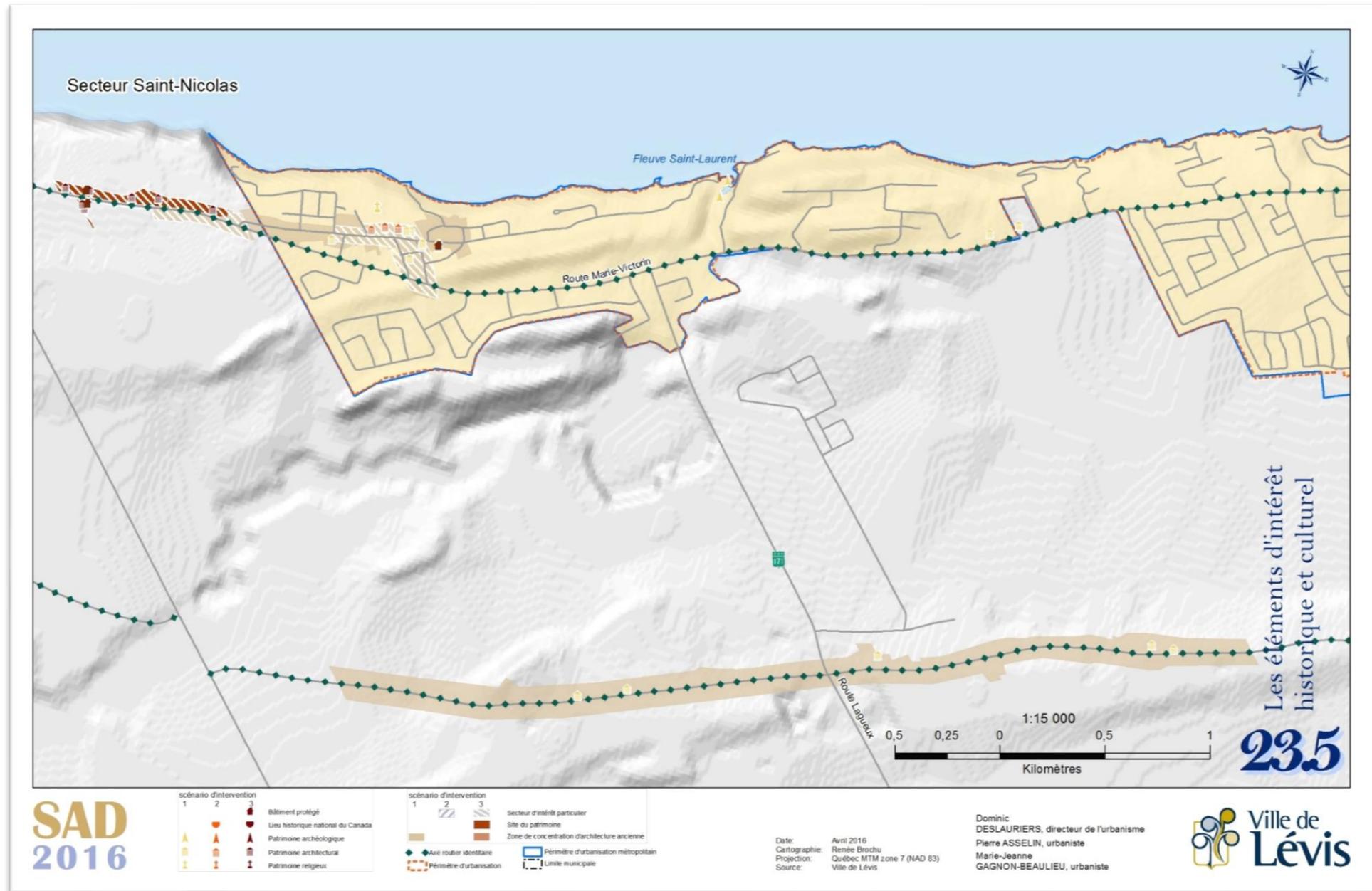












SECTION 4
LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE

(abrogé)

[RV-2022-22-11, a. 46, 2022-12-16;](#)

CHAPITRE 5

CONTRAINTES RELATIVES AUX MOUVEMENTS DE TERRAIN

[RV-2022-22-11, a. 50, 2022-12-16;](#)

SECTION 1

ZONES DE CONTRAINTES RELATIVES AUX GLISSEMENTS DE TERRAIN

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. 155; RV-2022-22-11, a. 51, 2022-12-16;](#)

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. 156;](#)

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. 157:](#)

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. 158:](#)

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. 159:](#)

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. 160;](#)

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 règlementaires 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. 161;](#)

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.

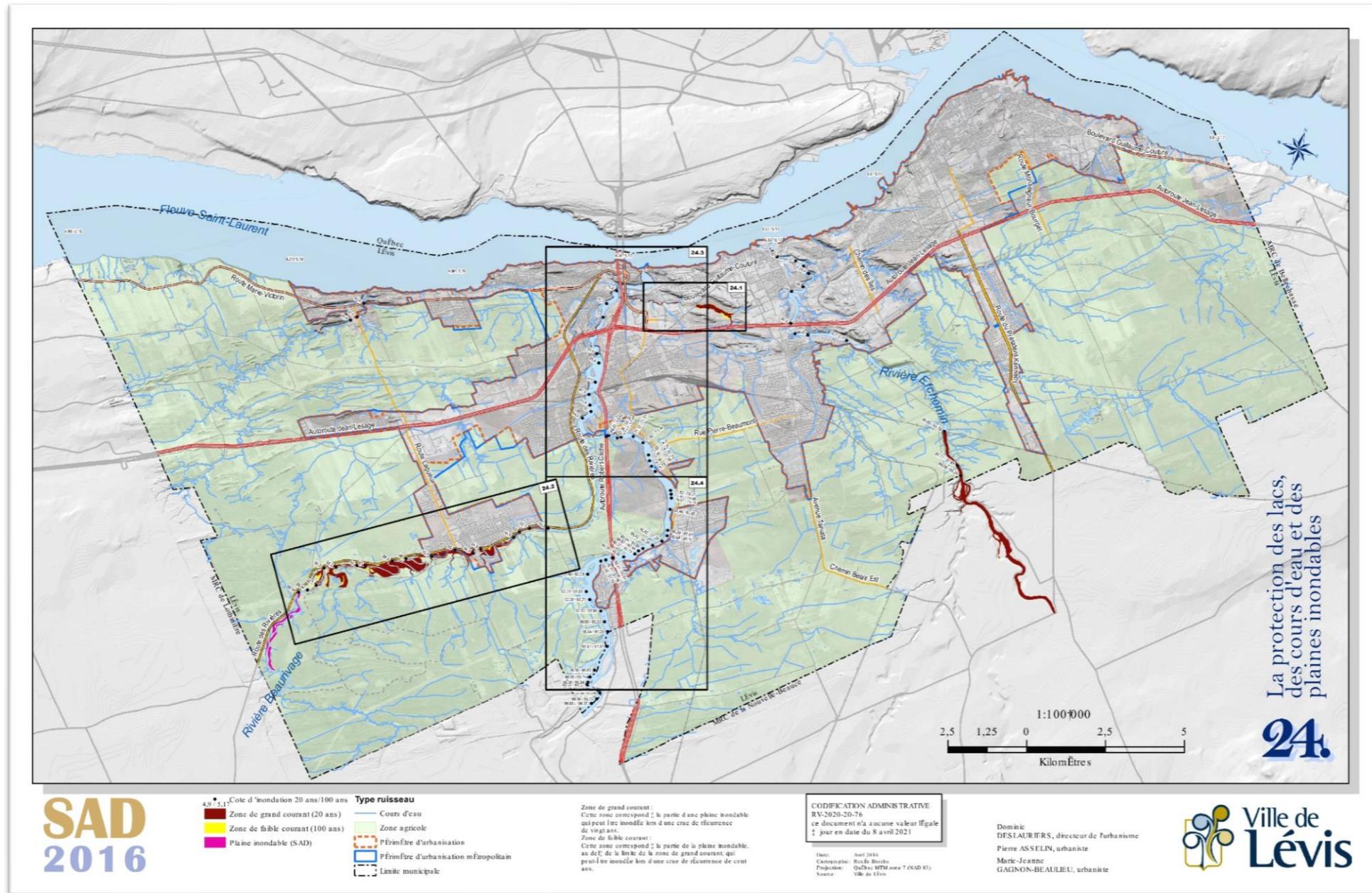
À titre de prévention et en vertu des dispositions de la *Loi sur la sécurité civile (L.R.Q., c. S-2.3)*, notamment les articles 5 à 7 obligeant les personnes et l'autorité règlementaire à faire preuve de prévoyance et de prudence dans un lieu où l'occupation du sol est notoirement soumise à des contraintes 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.

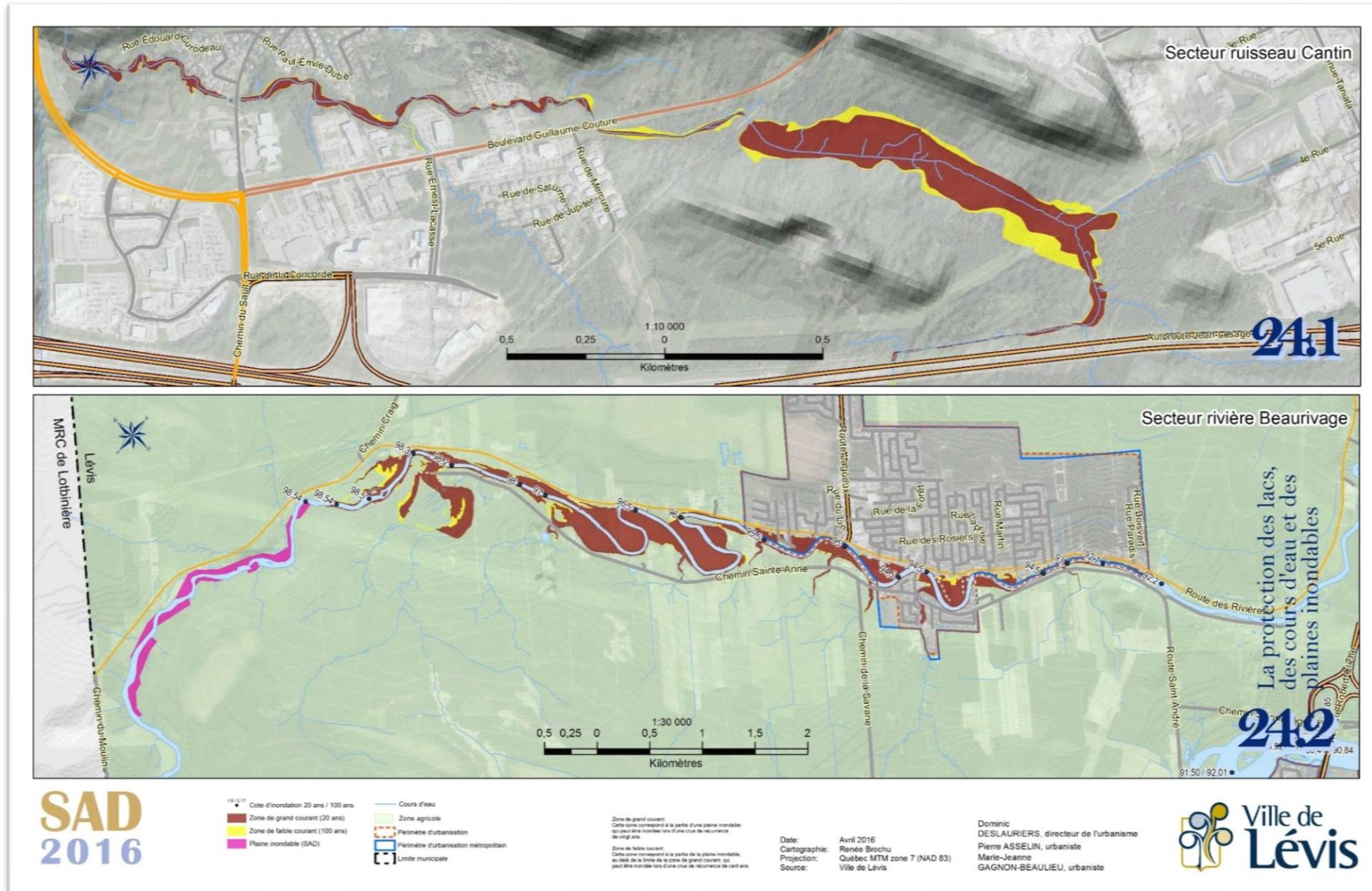
De plus, les ingénieurs qui œuvrent sur notre territoire, notamment, pour évaluer la stabilité des talus dans le cadre d'un projet de construction, et ce, à l'égard de l'article 145.42 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, nous rappellent dans les rapports déposés à la Ville, qu'un talus à fortes pentes est un milieu naturel sensible et que des règles minimales doivent y être observées. Ces règles de base sont les suivantes :

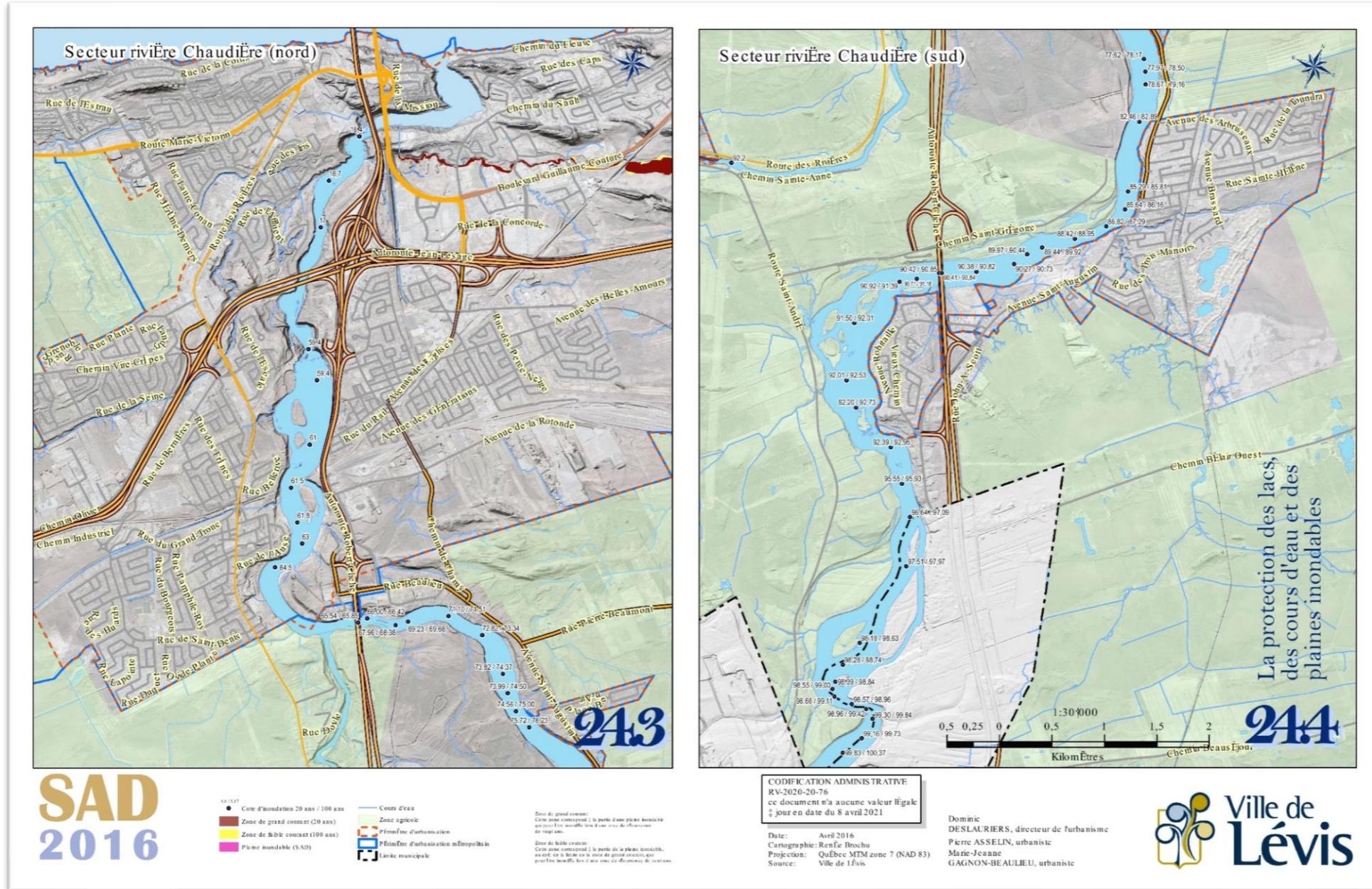
- 1° aucune excavation permanente ne doit être pratiquée au pied ou dans la pente du talus;
- 2° aucun remblai ne doit être effectué au sommet ou dans le talus, sans contrôle géotechnique, que ce soit en sol, en enrochement ou même des déchets de pelouse, de branches d'arbres, d'arbustes, etc.;
- 3° 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.

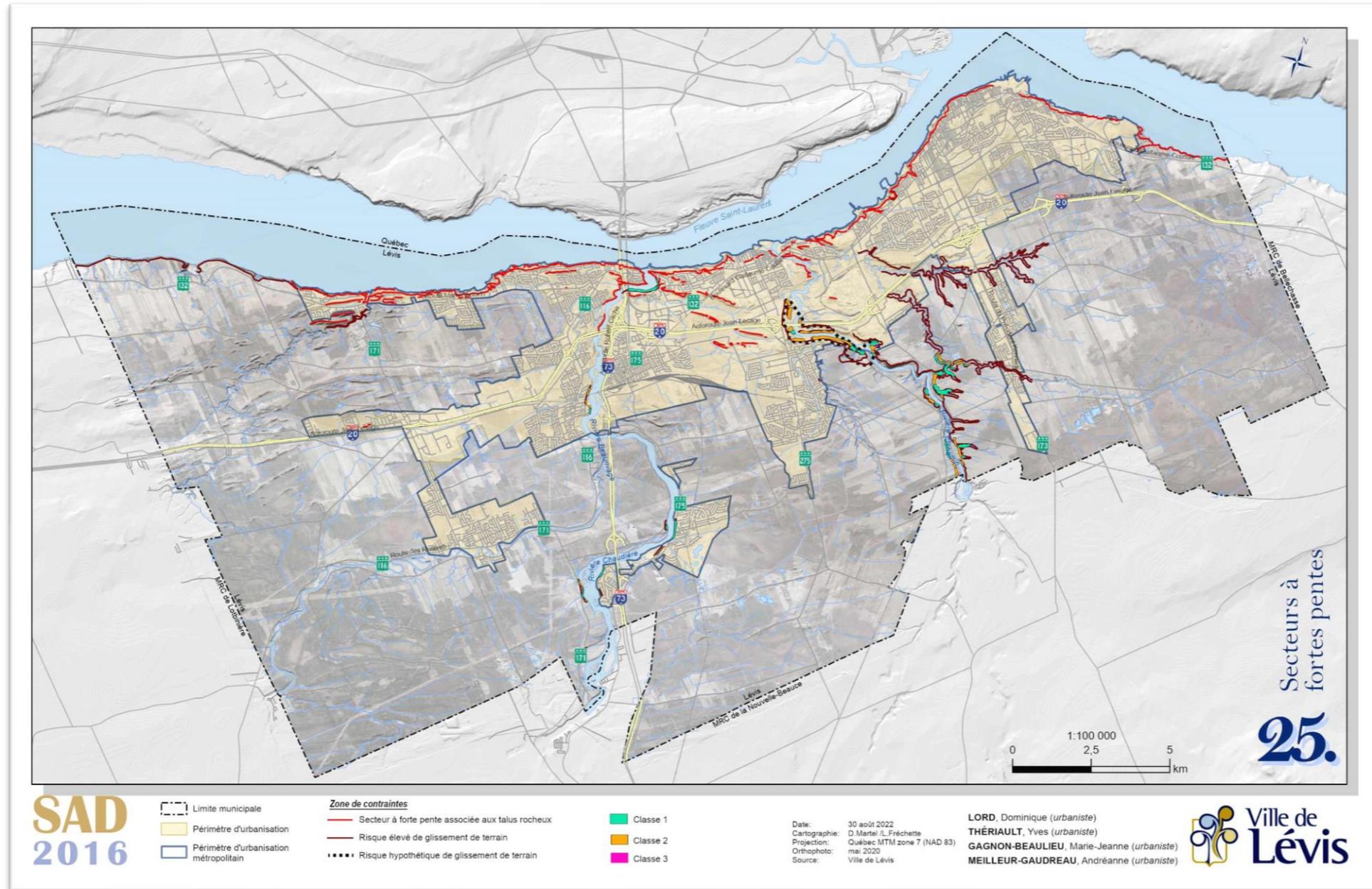
Ainsi, les règlements d'urbanisme devront, à l'approche d'un talus à fortes pentes, prévoir minimalement des dispositions règlementaires afin d'assurer la sécurité des citoyens et la pérennité des constructions.

[RV-2015-15-04, a. 162;](#)









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.

[RV-2015-15-04, a. 163;](#)

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. 164;](#)

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. 165;](#)

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. 166;](#)

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.

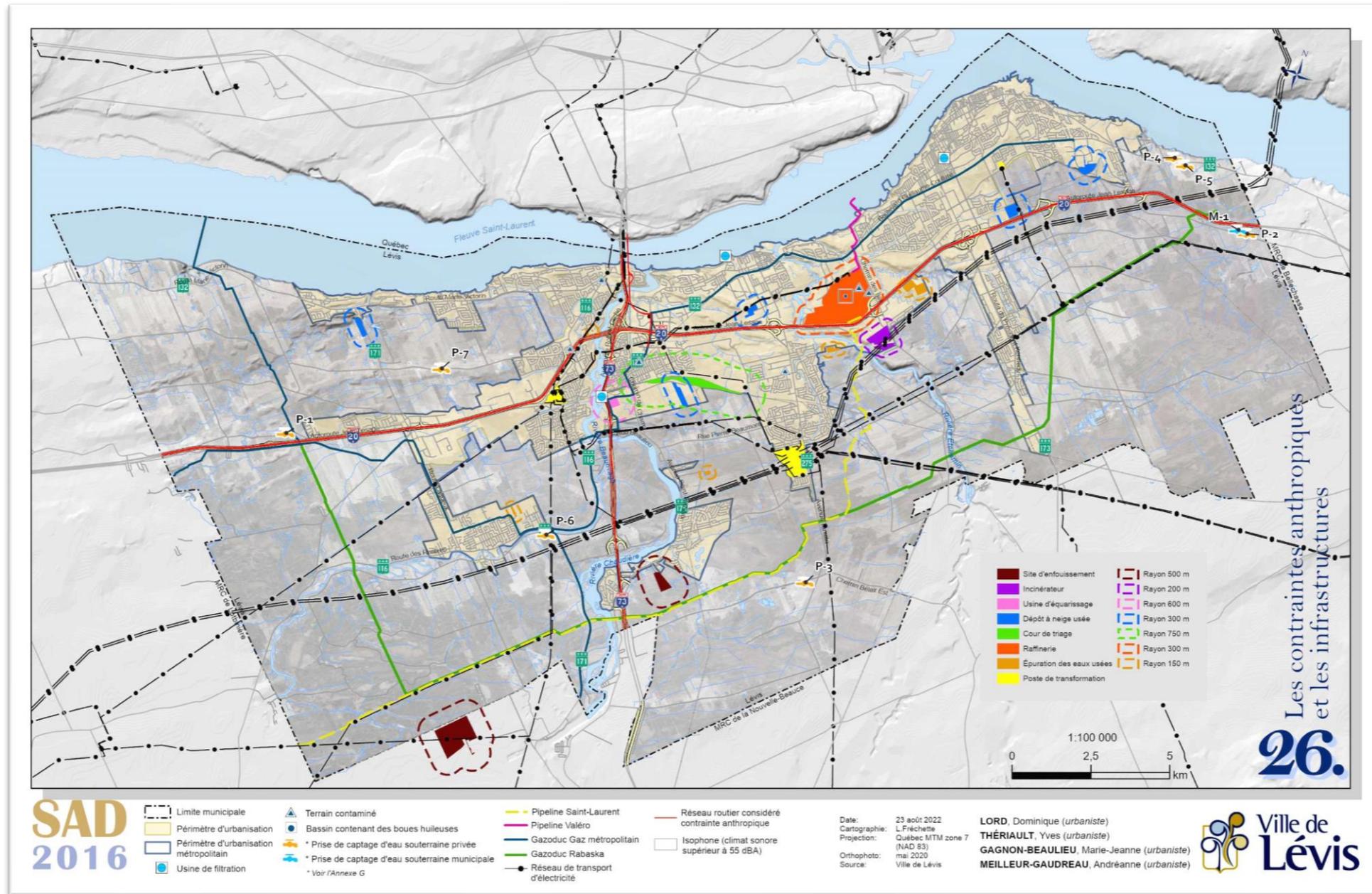
Le site de la raffinerie est identifié à la carte 26.

[RV-2015-15-04, a. 167;](#)

176. Le projet de terminal méthanier

Si l'aménagement d'un port en eau profonde se réalise, le Schéma d'aménagement et de développement pourra être modifié, si besoin, afin de prévoir, autour des terrains concernés, des rayons de protection et de contrôle de l'urbanisation conformément aux exigences gouvernementales applicables.

[RV-2015-15-04, a. 168; RV-2021-21-17, a. 8, 2021-06-23;](#)



CHAPITRE 6 LES ÉQUIPEMENTS MAJEURS MUNICIPAUX, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION

177. Les équipements majeurs municipaux, de santé et d'éducation

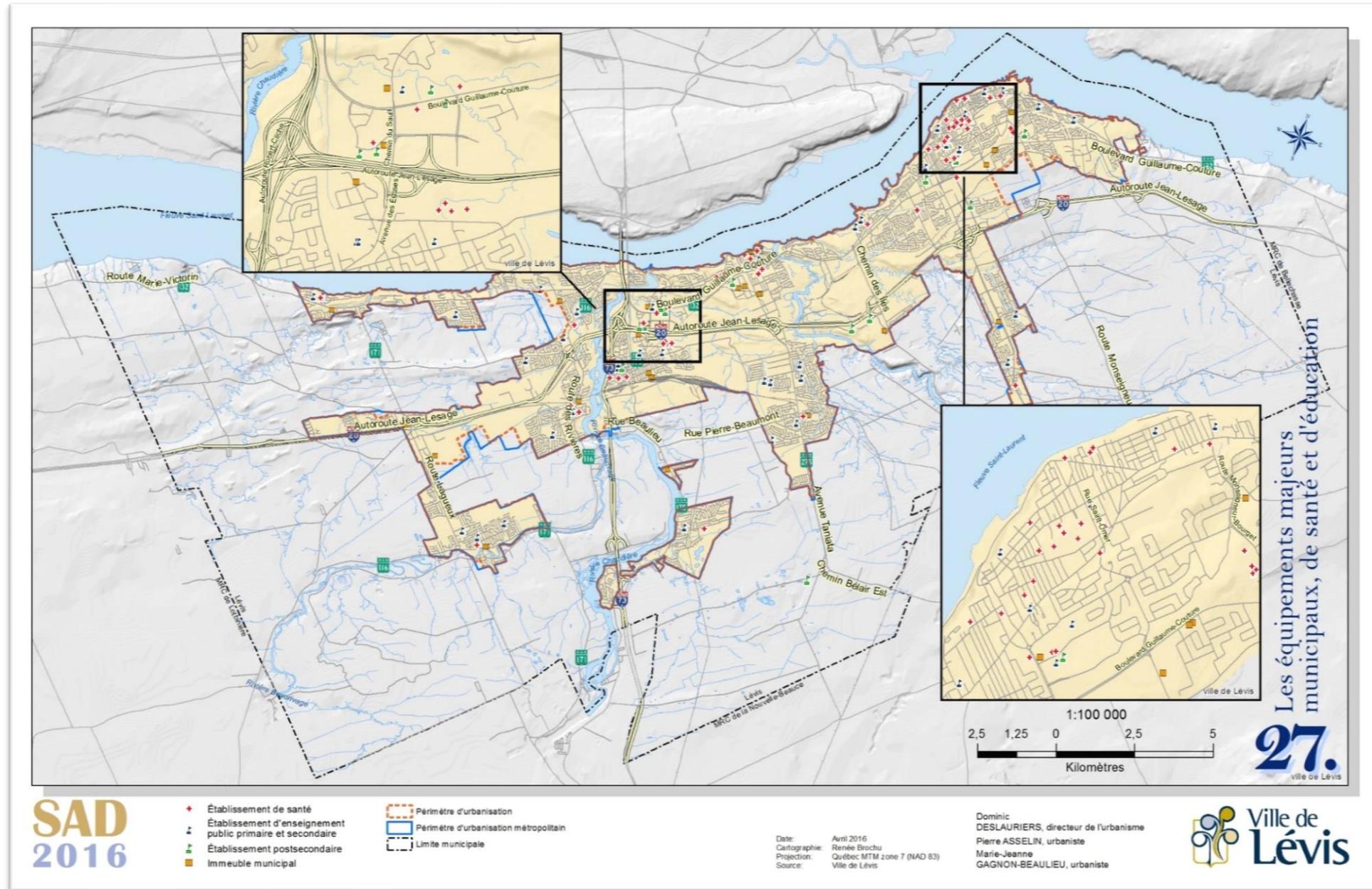
Le schéma dresse différents inventaires des équipements majeurs présents sur le territoire selon quatre grandes catégories :

- 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 par intérim

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 29 JUIN 2016