

fenêtre sur le
FLEUVE

RÈGLEMENT 559-97

MODIFIANT LE PLAN D'URBANISME
AFIN D'Y INCLURE UN PROGRAMME
PARTICULIER D'URBANISME POUR LE
NOUVEAU CENTRE-VILLE

LE CONSEIL DÉCRÈTE CE QUI SUIT:

1. MODIFICATION DU PLAN D'URBANISME

Le plan d'urbanisme joint en annexe A au règlement 251-89 ayant pour objet l'adoption du plan d'urbanisme de la Ville de Saint-Romuald, est modifié afin de comprendre le programme particulier d'urbanisme pour le nouveau centre-ville lequel est annexé au présent règlement et il est plus particulièrement modifié par les modifications indiquées aux pages 40 à 42 inclusivement de cette annexe.

2. ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

ADOPTÉ LE 6 OCTOBRE 1997

(SIGNÉ) JEAN-LUC DAIGLE

(SIGNÉ) DANIELLE BILODEAU

JEAN-LUC DAIGLE, MAIRE

DANIELLE BILODEAU, GREFFIÈRE

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 6 MARS 1998

VILLE DE SAINT-ROMUALD
PROGRAMME PARTICULIER
D'URBANISME - LE NOUVEAU
CENTRE-VILLE

VILLE DE SAINT-ROMUALD

PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

LE NOUVEAU CENTRE-VILLE

PRÉPARÉ PAR PLURAM INC.

JUIN 1997

TABLE DES MATIÈRES

		<u>Page</u>
1	INTRODUCTION	1
2	LES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT	2
2.1	INTRODUCTION: LA MISE EN VALEUR DU NOUVEAU CENTRE-VILLE	2
2.2	DESCRIPTION DES GRANDES ORIENTATIONS	4
	2.2.1 La création d'un réseau de circulation permettant de maximiser l'attrait des sites	4
	2.2.2 La relocalisation et l'aménagement du parc de maisons mobiles	8
	2.2.3 Réaménagement du site de l'ancienne carrière	9
	2.2.4 La protection des cyclistes et des piétons par l'aménagement de réseaux cyclable et piétonnier	12
	2.2.5 L'intégration des sentiers de ski de fond au développement urbain	18
2.3	LES OBJECTIFS PARTICULIERS ET LES CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT	18
	2.3.1 Les accès aux propriétés le long du réseau majeur	18
	2.3.2 L'implantation et l'architecture des bâtiments commerciaux et institutionnels	19
	2.3.3 L'affichage	20
	2.3.4 La protection des zones résidentielles et du réseau routier classé à l'égard des activités industrielles et d'entreposage extérieur	23
	2.3.5 Protection de la zone inondable et des cours d'eau	23

		<u>Page</u>
3	LES AFFECTATIONS DU SOL	24
3.1	PRÉSENTATION	24
3.1.1	Généralité	24
3.1.2	Principes d'interprétation	24
3.1.3	Précisions sur les usages et constructions dérogatoires	25
3.2	DESCRIPTION DES AFFECTATIONS DU SOL ET DES DENSITÉS DE SON OCCUPATION	26
3.2.1	Affectation résidentielle	26
3.2.2	Affectation résidentielle et communautaire	28
3.2.3	Affectation commerciale régionale	29
3.2.4	Affectation expansion résidentielle et commerciale régionale	30
3.2.5	Affectation industrielle	30
3.2.6	Affectation communautaire régionale	31
3.2.7	Affectation parc et espace vert local	31
3.2.8	Affectation espaces naturels	32
3.2.9	Affectation infrastructure de services publics	32
4	LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION	33
5	LA NATURE ET L'EMPLACEMENT DES PRINCIPAUX RESEAUX D'AQUEDUC, D'EGOUTS, D'ELECTRICITE, DE GAZ, DE TELECOMMUNICATION ET DE CABLODISTRIBUTION	35
6	LA DÉLIMITATION DES AIRES D'AMÉNAGEMENT POUVANT FAIRE L'OBJET D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE	36
7	PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES	37
8	LES MODIFICATIONS APPORTÉES AU PLAN D'URBANISME	40

Depuis longtemps, la Ville et les intervenants socio-économiques du territoire de la M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière cherchent à développer le pôle, ce secteur central qui revêt une importance stratégique dans le processus visant à accroître l'autonomie de la M.R.C. et qui deviendra le nouveau centre-ville de Saint-Romuald.

Aujourd'hui, les circonstances démontrent que le pôle présente réellement des potentiels de développement commercial en autant que des réaménagements importants y sont apportés tel que recommandé dans une étude de marché effectuée en 1995, pour la M.R.C.

Le présent programme particulier d'urbanisme (p.p.u.) vise à encadrer les aménagements et réaménagements projetés de façon à harmoniser les interventions avec la planification d'urbanisme de la Ville et assurer la cohérence du développement.

Le p.p.u. couvre tout le territoire du pôle dans Saint-Romuald tel qu'identifié au schéma d'aménagement de la M.R.C. et au plan d'urbanisme de Saint-Romuald, soit le nouveau centre-ville. Le p.p.u. porte également sur un site avoisinant le pôle du côté est, un site sur lequel sont prévues des interventions dans le cadre de cette opération de mise en valeur du nouveau centre-ville. Le territoire faisant l'objet du p.p.u. est délimité sur le plan des affectations du sol joint en annexe.

À compter de son entrée en vigueur, le p.p.u. fait partie du plan d'urbanisme de Saint-Romuald. Il y apporte plusieurs précisions et mises à jour compte tenu de l'évolution du cadre bâti depuis l'entrée en vigueur du plan d'urbanisme en 1990, de l'évolution des besoins et des potentiels du marché, de la spécificité du projet de mise en valeur et de différentes circonstances qui ont entraîné un enchaînement de projets. De manière générale, les grandes orientations d'urbanisme de la Ville sont demeurées les mêmes. Cependant, plusieurs orientations particulières viennent en préciser la portée. Aussi, plusieurs modifications concernent le plan des affectations du sol. Le plan des affectations du sol du p.p.u. prévaut sur celui du plan d'urbanisme pour le territoire faisant l'objet du p.p.u. Les modifications apportées au plan d'urbanisme par le p.p.u. sont résumées au chapitre 8.

Enfin, il importe de rappeler que la planification d'urbanisme de la Ville et sa réglementation doivent demeurer conformes au schéma d'aménagement de la M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière.

INTRODUCTION: LA MISE EN VALEUR DU NOUVEAU CENTRE-VILLE

L'orientation maîtresse qui motive la Ville dans ce programme particulier d'urbanisme consiste à mettre en valeur son nouveau centre-ville connu aussi dans la M.R.C. comme étant "le pôle" de façon à tirer profit au maximum des avantages du site pour le développement commercial en concordance avec les potentiels du marché.

La notion de "pôle" est inscrite au schéma d'aménagement de la M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière. Il s'agit d'un territoire central dans la M.R.C., localisé de façon stratégique, principalement à la tête des ponts, dans le but d'accroître l'autonomie socio-économique de la M.R.C. Cette orientation préconisée notamment par la Ville de Saint-Romuald permettra ainsi de promouvoir son nouveau centre-ville, ce secteur central complémentaire au centre-ville initial et où l'on cherchera à concentrer les activités structurantes à l'échelle régionale, comme les activités commerciales à grand rayonnement, les services et équipements régionaux, les institutions majeures de façon à créer un effet d'agglomération propice à la multiplication des emplois dans ce secteur de la Rive-Sud. Saint-Romuald y gagnera en termes d'emplois, mais aussi en termes de services à la population, de richesse foncière et de dynamisme urbain.

Ces orientations sont également inscrites dans le plan d'urbanisme de Saint-Romuald. Le développement du pôle fut également inscrit comme priorité numéro un dans le plan stratégique adopté par le Comité de concertation des Chutes-de-la-Chaudière. Ce plan stratégique, adopté en 1993-94 résulte d'un important processus de concertation et de consultation entrepris par le comité.

La M.R.C, dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement, et le Conseil économique, en vue de développer la fonction commerciale sur le territoire de la M.R.C., ont procédé en 1995 à une importante étude de marché sur le commerce et les services¹. Cette étude démontre l'importance des fuites commerciales de la M.R.C., vers la Rive-Nord notamment, qu'elle explique par la dispersion, l'éclatement de la structure commerciale, l'absence de concentration commerciale importante et la proximité du centre-ville de Sainte-Foy. Comme il est dit,

¹ Municipalité régionale de comté des Chutes-de-la-Chaudière et Conseil économique des Chutes-de-la-Chaudière, Aménagement et développement de la fonction commerciale, par Pluram inc. et Michel Grenier et Associés, septembre 1995.

C

Seule la venue d'un établissement commercial majeur (ex. magasin à rayons) serait de nature à faire augmenter substantiellement le pouvoir d'attraction d'une part et d'enrayer une partie des fuites commerciales si bien que surviendrait une demande accrue en espaces commerciaux de détail au cours des prochaines années; ces dits espaces seront nécessairement requis dans des sites stratégiques (i.e. dans le pôle)².

Il apparaît clairement que les sites qui présentent le plus de potentiel se trouvent à Saint-Romuald, entre la limite ouest de la ville et le futur lien "F". Le développement de ce secteur suppose toutefois deux conditions majeures:

- le réaménagement de la sortie 314-Nord afin d'améliorer l'intérêt commercial des sites; il s'agit en fait de prolonger la rue de la Concorde vers l'est, jusqu'au lien "F"; la sortie 314 (en provenance de l'est) viendrait donc se greffer à cette rue plutôt qu'au chemin du Sault; en conséquence, les sites les plus attrayants se situeraient entre le chemin du Sault et le lien "F";
- la deuxième condition consiste à attirer un établissement commercial majeur ou un regroupement important de commerces, qui s'adresse à un marché élargi, davantage régional que les activités développées à ce jour.

Le concept qui résulte des conditions du marché cherche à créer dans un environnement circonscrit, hautement visible et accessible, un regroupement, sous forme de campus, où l'on trouvera à la fois des grandes surfaces à la fois des entités de plus faible taille destinées à une clientèle qui se déplace en voiture. Cette clientèle proviendra principalement de l'agglomération Saint-Romuald/Charny/Saint-Jean-Chrysostome, mais également de l'ensemble de la Rive-Sud et sera en partie constituée de visiteurs en transit. Pour atteindre ces objectifs, la Ville doit s'entendre avec le ministère des Transports du Québec pour réaménager la sortie d'autoroute, et elle doit libérer et remembrer les terrains les plus stratégiques, là où doit s'enraciner le nouveau centre-ville. Ensuite, par entente contractuelle lors de la revente des terrains, elle s'assurera que l'acquéreur réalisera un projet qui, à l'échelle de Saint-Romuald, aura une grande importance.

L'organisation du développement répondra aux orientations qui suivent.

² Op. cit., p. 115.

2.2

DESCRIPTION DES GRANDES ORIENTATIONS

2.2.1

La création d'un réseau de circulation permettant de maximiser l'attrait des sites

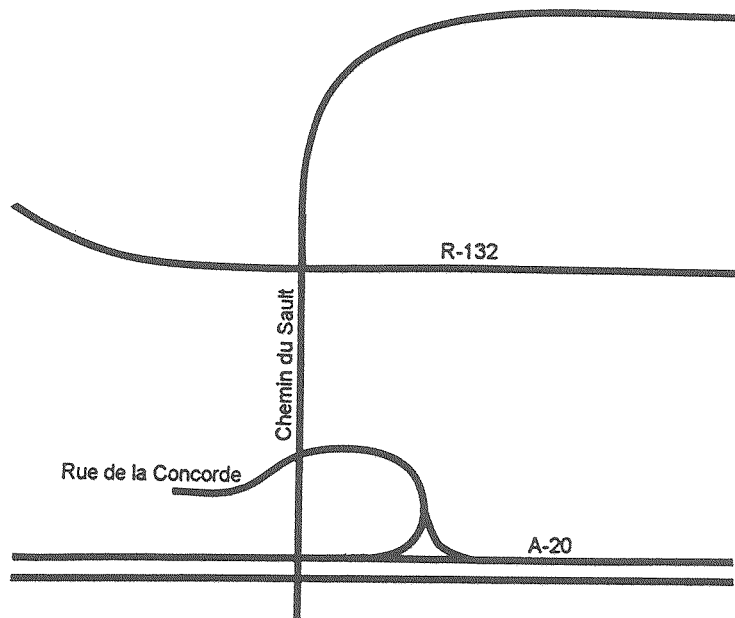
Conséquemment aux conclusions de l'étude sur le commerce dans la M.R.C., il est prévu que la Ville procédera au réaménagement de la sortie 314-Nord, ce qui procurera aux sites adjacents un intérêt majeur pour le développement commercial et en fera les sites de développement prioritaires dans le pôle.

Le réaménagement de sortie d'autoroute (voir illustration ci-jointe) se traduira par l'aménagement d'une voie de circulation donnant accès aux terrains en bordure d'autoroute depuis le chemin du Sault dans le prolongement de la rue de la Concorde jusqu'à la 4^e Avenue dans l'axe de la 5^e Rue; il s'agit en somme d'une extension du lien "G" prévu au schéma d'aménagement de la M.R.C. La sortie 314-Nord, pour les véhicules provenant de l'est, intersectera ce nouveau lien selon un angle à 90°. L'accès à l'autoroute pour se diriger vers l'ouest se fera également par cette intersection.

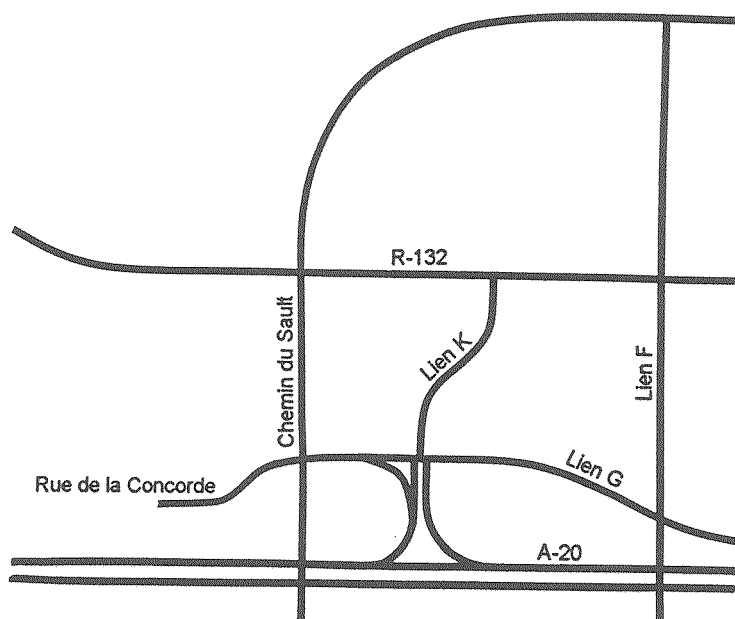
Il s'ensuit que le site du parc de maisons mobiles, qui deviendra ainsi directement accessible par l'autoroute et qui a visibilité sur cette autoroute, constituera un site de choix pour l'implantation d'activités commerciales, d'où l'orientation de la Ville de libérer le site du parc de maisons mobiles (voir orientation 2.2.2).

En libérant le site du parc de maisons mobiles, la Ville permet également l'aménagement d'un nouveau lien (le lien K) constituant le prolongement de la sortie d'autoroute jusqu'au boulevard de la Rive-Sud. L'aménagement de ce lien conformément aux demandes du ministère des Transports du Québec est rendu nécessaire afin de réduire la pression aux intersections du Sault/Concorde et du Sault/boulevard de la Rive-Sud, en particulier dans le contexte du réaménagement de la sortie d'autoroute. Une étude de circulation a en effet démontré que ces deux intersections connaissaient un niveau d'achalandage important et que le réaménagement de la sortie 314 pourrait légèrement devancer l'atteinte d'un certain niveau d'encombrement. Le nouveau lien K éliminera ces effets.

Tel que prévu au schéma d'aménagement, la Ville prévoit aussi l'aménagement du lien "F" qui veut favoriser les échanges intermunicipaux, soit entre Saint-Jean-Chrysostome, Charny et Saint-Romuald de façon à maximiser la convergence vers le pôle qui se trouve à chevaucher les trois municipalités dans ce secteur. Le lien F établirait donc un lien de part et d'autre de l'autoroute depuis la rue du Centre-Hospitalier à la limite des villes de Saint-Jean-Chrysostome et de Charny jusqu'à la route 132 voire même jusqu'au chemin du Sault.



Sortie 314 - État actuel



Sortie 314 - Réaménagement projeté, lien F, lien G et lien K



Une étude effectuée pour le ministère des Transports du Québec³ a démontré l'opportunité de ce lien puisqu'il permettrait à long terme de soulager la route 175 dans Charny (rue des Églises qui à Saint-Romuald est le chemin du Sault) et qu'il faciliterait les échanges entre les trois municipalités. Rappelons que celles-ci forment présentement un bassin de population de plus de 30 000 personnes.

Toutefois compte tenu de l'état des finances des différents gouvernements et des coûts d'un tel projet, la réalisation de l'étagement avec l'autoroute Jean-Lesage paraît sinon utopique du moins très lointaine dans le temps. L'opportunité du lien F et de sa forme pourra être réévaluée dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement de la M.R.C. (révision présentement en cours); il n'appartient donc pas à la seule Ville de Saint-Romuald d'en décider.

Par contre, à court et moyen termes, la Ville mise plutôt sur l'amélioration du lien entre les deux grands axes intermunicipaux existants, à savoir le chemin du Sault (route 175) et la 4^e Avenue (route 275). Le lien "G" permettra d'optimiser les échanges en ce sens en plus de desservir les terrains adjacents à l'autoroute Jean-Lesage.

Enfin, il sera possible à court terme de réaliser la partie du lien F se situant entre le boulevard de la Rive-Sud (R-132) et le lien "G" (rue de la Concorde prolongée). Ce tronçon du lien F facilitera les communications notamment entre le développement résidentiel (les Boisés de Saint-Romuald) et le développement commercial projeté.

Ces liens routiers majeurs permettront d'atteindre les objectifs de développement commercial du nouveau centre-ville en favorisant l'organisation fonctionnelle suivante (voir le plan des affectations du sol en annexe):

- le site de l'actuel parc de maisons mobiles ainsi que les terrains voisins bordant le lien "G", le chemin du Sault et le boulevard de la Rive-Sud constitueront le noyau commercial principal dans le nouveau centre-ville; c'est là qu'on développera le regroupement de commerces dont il est question en 2.1;

³ M.T.Q., Étude de circulation sur le territoire de la M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière, Rapport final, mars 1991, par Piette, Audy, Bertrand, Lemieux et Associés inc.

- toute la bordure autoroutière entre le chemin du Sault et le parc industriel pourra accueillir des fonctions commerciales et de services faisant face à l'autoroute;
- la portion ouest du nouveau centre-ville, entre les ponts et le chemin du Sault, conservera sa vocation commerciale; on pourra y trouver en outre des activités à caractère institutionnel;
- le développement résidentiel des Boisés de Saint-Romuald se prolongera vers l'ouest au-delà du lien F, en retrait du lien G et du boulevard de la Rive-Sud; la consolidation du développement résidentiel de haute densité à proximité du noyau commercial constituera un apport favorable à la vitalité commerciale; ce secteur résidentiel sera aussi suffisamment distant de l'autoroute et du boulevard de la Rive-Sud pour procurer des conditions propices à l'habitation (faible niveau de bruit, proximité des commerces, services et institutions d'enseignement, accessibilité);
- par contre, au sud des Boisés de Saint-Romuald, le niveau de bruit s'accroît avec la proximité de l'autoroute; selon les données du ministère des Transports du Québec, le niveau de confort quant au bruit suppose un éloignement de 400 mètres du centre de l'autoroute compte tenu des débits de la circulation; il est donc peu approprié de prolonger les Boisés de Saint-Romuald vers le sud, au-delà de la voie ferrée; cet espace sera donc voué à des fins commerciales conformément au schéma d'aménagement.

Nécessairement, ces projets de réaménagement (lien routier, développement commercial) entraîneront une relocalisation du parc de maisons mobiles; les orientations à cet effet sont décrites à la section suivante.

2.2.2

La relocalisation et l'aménagement du parc de maisons mobiles

La Ville interviendra directement dans le processus de relocalisation du parc de maisons mobiles afin d'assurer la réalisation du projet de développement commercial d'une part et d'autre part pour protéger les résidents et leur garantir des conditions de relocalisation et d'habitabilité qui soient non seulement adéquates, mais meilleures que ne le permet l'état actuel du parc de maisons mobiles en termes de quiétude, services, infrastructures et espaces verts.

Le parc de maisons mobiles doit se situer en dehors des limites du pôle, tel que requis par le schéma d'aménagement de la M.R.C. En l'occurrence, le site qui offre les meilleures conditions pour l'habitation et qui convient en termes de superficie est adjacent à la limite du pôle. Il se trouve sur le côté nord du ruisseau Cantin, entre le boulevard de la Rive-Sud et le lien G.

Le site projeté est distant de l'autoroute Jean-Lesage de plus de 400 mètres et il en est isolé du côté sud-ouest par un important cran rocheux. Bien que situé à proximité du parc industriel, il en est également isolé par un second cran rocheux sur toute son étendue, du côté nord-est.

Le futur parc de maisons mobiles sera desservi par des rues publiques, des infrastructures publiques d'aqueduc et d'égout, par un parc de voisinage et des sentiers récréatifs. Le parc de maisons mobiles sera circonscrit d'espaces naturels protégés. Il sera accessible par le boulevard de la Rive-Sud, avec accès protégé par des feux de circulation, et accessible par le futur lien G.

Le choix du site est en outre conforme au plan d'urbanisme de la Ville adopté en 1989.

Le site sera subdivisé en deux grandes portions qui pourront correspondre à deux phases (ou plus) de développement. La première phase, implantée dans la portion nord-ouest (adjacente au boulevard de la Rive-Sud), sera vouée à l'habitation de type maison mobile. La deuxième portion sera développée ultérieurement et pourra accueillir divers types d'habitation. Cette deuxième phase qui en sera une d'expansion résidentielle correspondra à un secteur à être planifié sous forme de plan d'aménagement d'ensemble. Il en va de même de la future zone résidentielle située du côté sud-ouest du ruisseau Cantin.

Une étude d'ingénieurs a déjà permis de délimiter la zone inondable du ruisseau Cantin. Toutes les maisons mobiles seront implantées à l'extérieur de la zone inondable.

Le lotissement du parc de maisons mobiles respectera les orientations suivantes:

- il devra respecter les normes usuelles concernant les dimensions des terrains pour ce type d'habitation;
- il devra respecter les normes usuelles concernant l'aménagement des rues dans les secteurs en pente (par exemple, les pentes maximales de 12%);
- il devra permettre de minimiser les aménagements de murs de soutènement;
- il devra permettre l'accès au boulevard de la Rive-Sud et au futur lien G sans toutefois favoriser la circulation de transit;
- il devra également permettre les accès d'une rive à l'autre du ruisseau Cantin;
- dans la mesure du possible, il devra minimiser la présence de culs-de-sac;
- des liens récréatifs permettront d'accéder à la bande riveraine qui demeurera un espace naturel protégé; des sentiers récréatifs pourront être aménagés dans cette bande riveraine.

En somme, les conditions d'habitat seront non seulement adéquates, mais nettement supérieures aux conditions actuelles.

2.2.3

Réaménagement du site de l'ancienne carrière

L'ancienne carrière, connue sous le nom de lac Vert, est en fait un site d'extraction abandonné à lui-même depuis plusieurs années.

Le site offre peu d'intérêt pour les activités récréatives, compte tenu de sa faible étendue.

Certes, plusieurs scénarios peuvent être envisagés:

- création d'un parc public pour la baignade;
- création d'un parc d'amusement (à but lucratif);
- intégration dans un développement résidentiel à titre d'aménité (attrait particulier);



- utilisation comme réservoir d'eau ou dépôt à neige;
- etc.

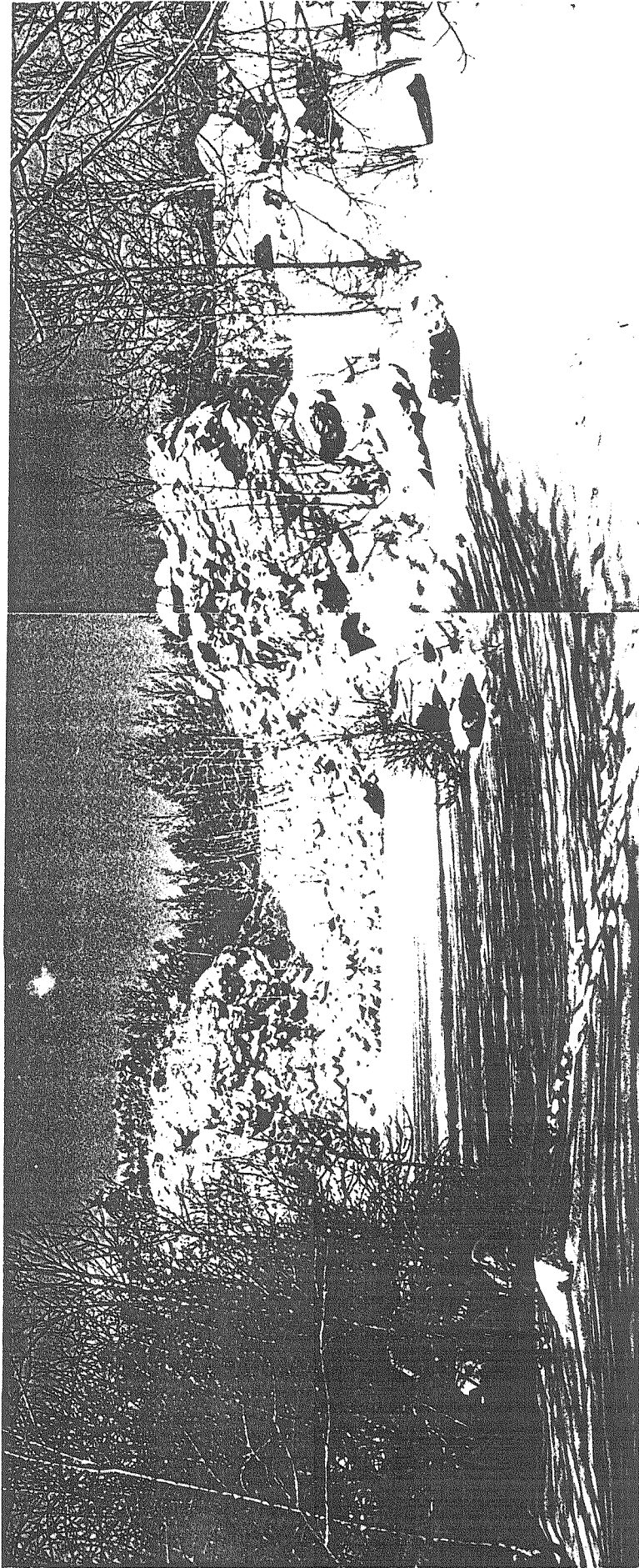
Toutefois, aucun de ces scénarios ne paraît opportun.

L'intégration dans un parc public ou dans un développement résidentiel pose de nombreux problèmes: sécurité, qualité de l'eau, aménagement des accès, entretien, surveillance, etc. La Ville de Saint-Romuald mise plutôt sur les rives du fleuve, le parc de la rivière Etchemin et l'ensemble de son réseau de parcs et espaces verts existant ou planifié. L'intégration du lac dans un parc entraînerait des coûts d'opération importants que la Ville ne peut pas supporter.

La création d'un parc d'amusement pourrait être intéressante a priori. Mais la faisabilité d'un tel projet paraît peu réaliste sans compter que le site présente diverses contraintes pour un tel projet. De plus, il n'est pas certain que le lac pourrait être utile pour un parc d'amusement dépendamment de la qualité de l'eau et des difficultés que représenterait le maintien d'une bonne qualité d'eau.

Enfin, le Service d'aménagement et développement de la Ville ne voit aucun intérêt à le conserver comme réserve d'eau ou dépôt à neige. Ces vocations utilitaires posent des contraintes de qualité d'eau, aménagement de conduites, difficultés d'accès, contamination de la nappe phréatique, etc.

Dans ces circonstances, la Ville préconise le réaménagement de l'ancienne carrière en la comblant de matériaux secs. Ainsi, elle éliminerait entre autres un apport de visiteurs généralement peu appréciés par les résidents. Cette solution pourrait être atteinte dès 1997 en remplissant la carrière avec du matériel d'excavation provenant des travaux d'aménagement de rues ainsi que des résidus d'exploitation de la carrière qui ont été laissés sur place.



L'ancienne carrière

La protection des cyclistes et des piétons par l'aménagement de réseaux cyclable et piétonnier

Le réseau cyclable

Le plan directeur du réseau cyclable de la M.R.C.⁴ prévoit l'aménagement de deux trajets dans le territoire du p.p.u.

Un premier provient de Charny, emprunte le chemin du Sault et le boulevard de la Rive-Sud vers Saint-Nicolas et le pont de Québec. Une partie de ce trajet a déjà été aménagée. Il s'agit d'une bande cyclable bidirectionnelle protégée par des bollards du côté nord du boulevard de la Rive-Sud. Le tronçon longeant le chemin du Sault et traversant l'autoroute Jean-Lesage n'a pas encore été réalisé. On projette y effectuer le même genre d'aménagement que dans le premier cas. La bande cyclable se situerait du côté est. Sur le viaduc traversant l'autoroute, le trottoir côté est serait quelque peu élargi, protégé par un garde-corps et réservé aux cyclistes.

Le second trajet emprunte le chemin du Sault, au nord du boulevard de la Rive-Sud, et se dirige vers le chemin du Fleuve. Faute d'espace et compte tenu que la circulation y est moins importante, ce trajet, au nord de l'école l'Aubier, consiste en l'instauration d'une chaussée désignée: c'est-à-dire que les automobilistes et les cyclistes partagent la même chaussée sans distinction; par contre une signalisation en avise les utilisateurs. Devant l'école l'Aubier, une bande cyclable unidirectionnelle pourra être aménagée.

La Ville de Saint-Romuald adhère à ces projets de la M.R.C.

En outre, afin d'assurer la sécurité des cyclistes qui sont nombreux à emprunter le boulevard de la Rive-Sud à l'est du chemin du Sault, la Ville projette l'aménagement d'un lien cyclable continu entre le chemin du Sault et la 1^{ère} Rue (ce lien se prolongera vers l'est au-delà de la 1^{ère} Rue selon une planification ultérieure). À court terme, il pourrait s'agir d'une bande cyclable bidirectionnelle protégée par des bollards, du côté nord du boulevard. Ainsi, on pourrait assurer une continuité avec la bande cyclable existante. Par ailleurs, en raison de contraintes topographiques sur

⁴ Municipalité régionale de comté des Chutes-de-la-Chaudière, Plan directeur des voies cyclables, décembre 1989.

le côté sud, près du Cap Samson, il est nettement préférable que ce lien se situe du côté nord. À long terme, si les fossés sont comblés et qu'un égout pluvial est installé, il serait opportun d'aménager une piste en site propre.

Le réseau piétonnier

Actuellement, il existe vraiment peu d'aménagements dans le pôle à l'intention des piétons dans le nouveau centre-ville. Certes, il s'agit d'un milieu principalement voué aux déplacements automobiles. Par contre, quelques sites génèrent des quantités significatives de déplacements piétonniers:

- l'école l'Aubier;
- le centre commercial les Promenades du Sud;
- certains établissements dans Charny: l'école secondaire les Etchemins et le restaurant McDonald, l'Aquaréna.

Éventuellement, les développements commercial et résidentiel pourront également devenir motivateurs de déplacements piétonniers. La Ville de Saint-Romuald projette alors les aménagements suivants:

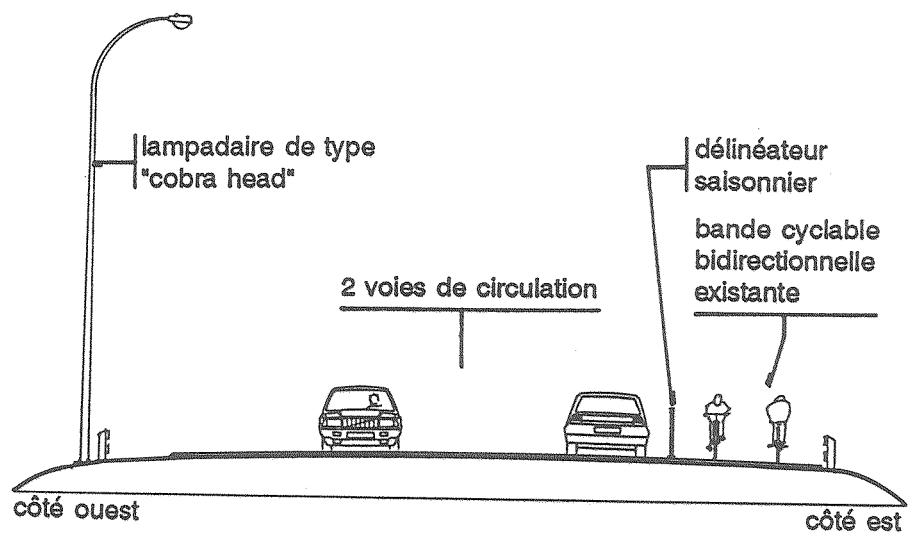
- un trottoir sur le côté ouest du chemin du Sault, entre l'école l'Aubier et la rue de la Concorde; éventuellement, ce lien pourrait être prolongé pour assurer le rattachement à la ville de Charny: ce trottoir facilitera les échanges entre les générateurs de déplacement existants; la plupart des déplacements s'effectuent déjà sur le côté ouest et c'est là que se trouvent la majorité des générateurs; en outre, le trottoir situé sur le côté est du viaduc ne sera plus disponible aux piétons après l'aménagement du lien pour cyclistes; devant les Promenades du Sud, le trottoir sera isolé de la chaussée par une banquette plantée d'arbres.

Un trottoir longera également le boulevard de la Rive-Sud depuis le chemin du Sault jusqu'à l'entrée du futur parc de maisons mobiles. Ce trottoir vise à assurer la sécurité et le confort des piétons provenant des différents secteurs résidentiels et se dirigeant vers les commerces ou les institutions. Aussi, le trottoir existant entre le centre-ville et le cap Samson, du côté nord du boulevard de la Rive-Sud, pourra être prolongé jusqu'au parc de maisons mobiles. Entre le chemin du Sault et le lien F, le trottoir sera isolé de la chaussée par une banquette, ce qui n'est pas possible dans le tronçon plus à l'est, faute d'espace.

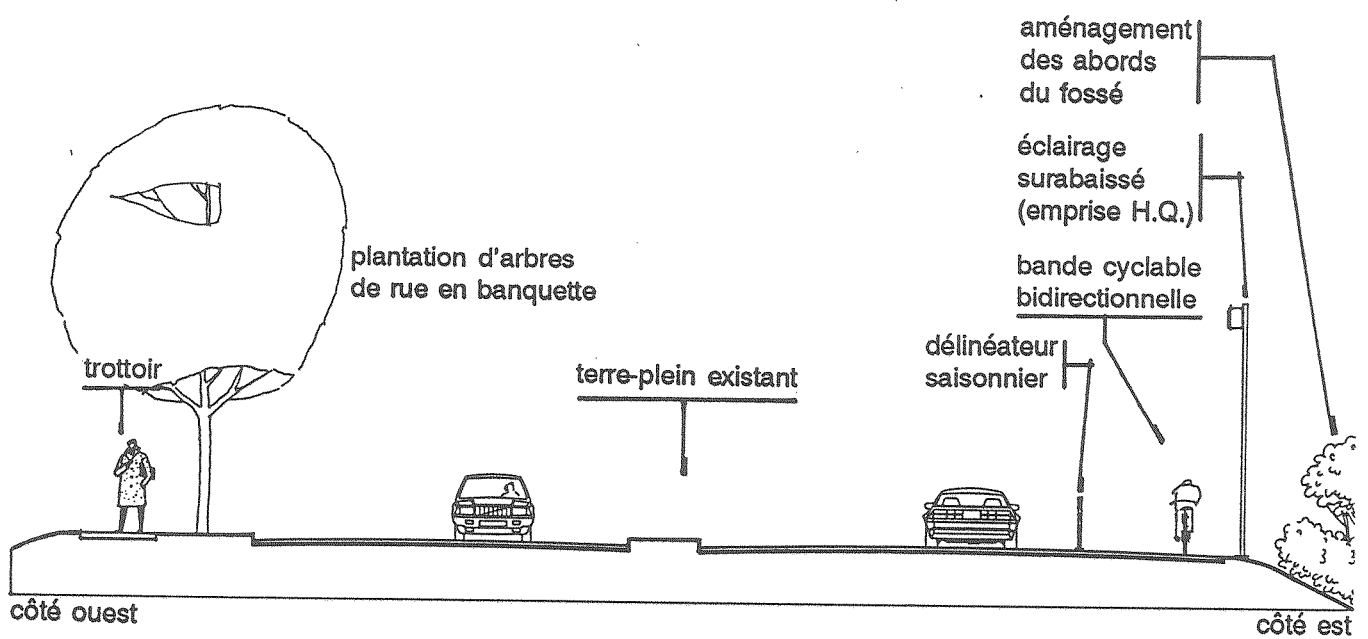
Un trottoir devra être aménagé du côté nord de la rue de la Concorde et dans son prolongement vers l'est (le lien G) jusqu'à la voie ferrée. Il s'agit encore là d'assurer la sécurité des piétons entre les commerces, les résidences et les institutions (tant de Charny que de Saint-Romuald). Une banquette plantée d'arbres y assurera le confort des piétons en plus d'améliorer considérablement la qualité du paysage dans ce futur secteur commercial. À l'extrémité est de ce trottoir, il sera possible de communiquer avec le parc situé dans les boisés de Saint-Romuald via un sentier appartenant à la Ville et longeant la voie ferrée. Ce sentier se prolongera d'ailleurs vers le ruisseau Cantin éventuellement.

Des trottoirs seront également aménagés du côté est du lien F ainsi que du côté nord de la rue des Tourterelles.

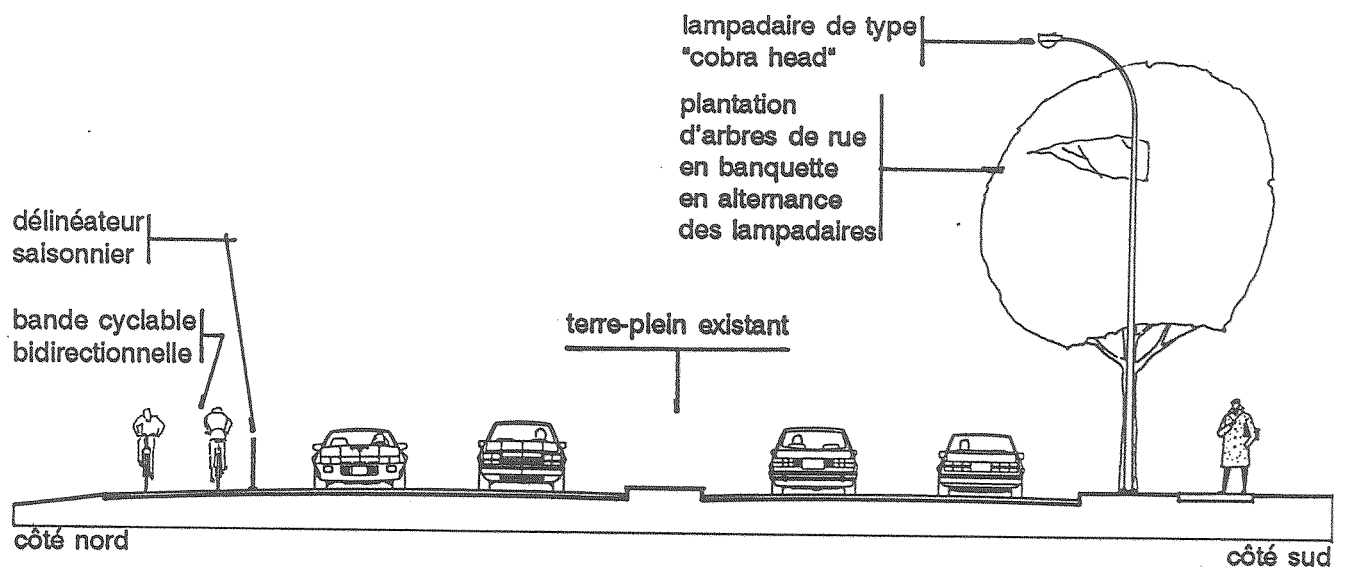
Il sera donc possible pour les piétons de communiquer de façon sécuritaire entre les différentes parties du nouveau centre-ville. Les aménagements projetés contribueront à rendre le paysage plus humain, plus accueillant et plus agréable pour tous.



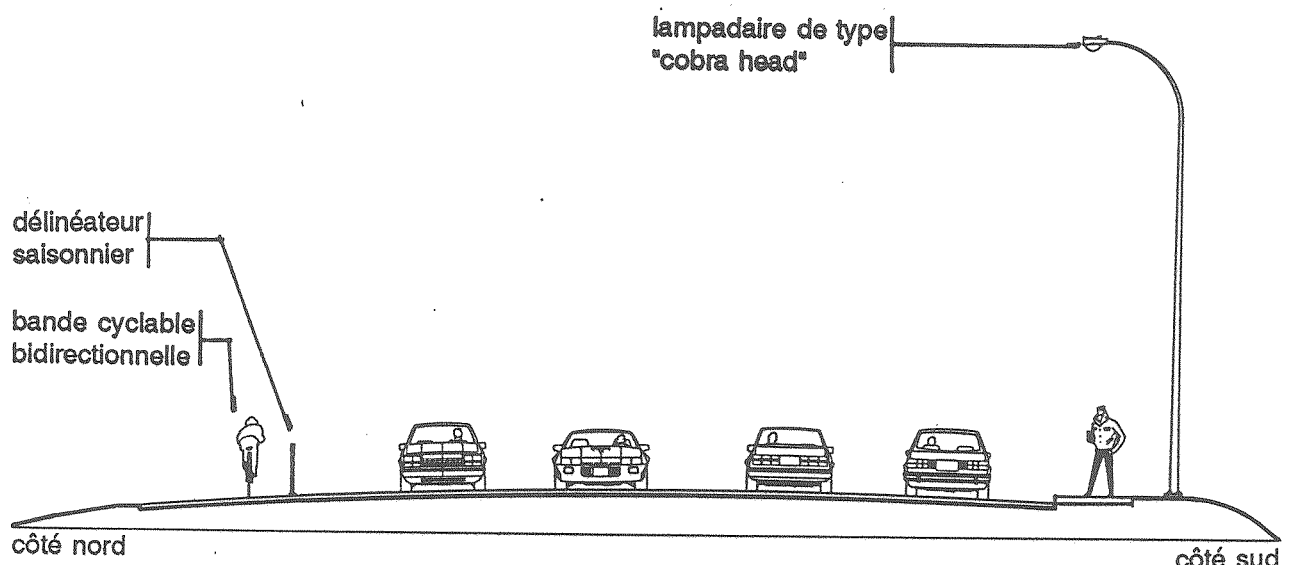
Boulevard de la Rive-Sud, à l'ouest du chemin du Sault
vers la Rive-Nord



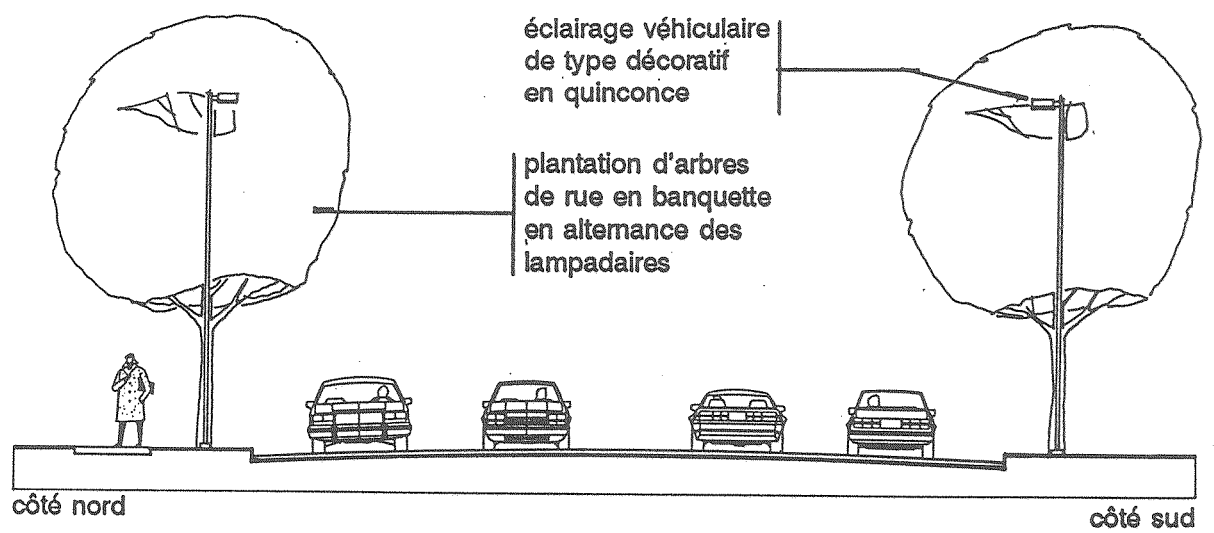
Chemin du Sault, devant les Promenades du Sud
vers le boulevard de la Rive-Sud



Boulevard de la Rive-Sud, entre le chemin du Sault
et le lien F - Vers le centre-ville



Boulevard de la Rive-Sud, entre le lien F
et le parc de maisons mobiles



Prolongement de la rue de la Concorde vers l'est
jusqu'à la voie ferrée
À l'est de la sortie 314

2.2.5

L'intégration des sentiers de ski de fond au développement urbain

Les sentiers du club de ski de fond de Saint-Romuald parcourent les rives du ruisseau Cantin, les deux crans rocheux de part et d'autre ainsi que les boisés compris entre l'autoroute et le développement des Boisés de Saint-Romuald. Compte tenu de leur proximité des secteurs en développement, ils sont menacés de disparition ou de réaménagement majeur à plus ou moins brève échéance. La relocalisation du parc de maisons mobiles constitue certes la principale menace à court terme.

Dans le plan d'urbanisme de 1989, on faisait état déjà de la précarité de l'utilisation du site. Compte tenu de cette situation, le plan d'urbanisme prône la mise en valeur des rives de la rivière Etchemin afin de garantir "(...) pour la population de Saint-Romuald, l'accessibilité dans son propre milieu à des activités de plein air"⁵. Cette orientation prévaut toujours, bien que la Ville soit favorable au maintien provisoire des sentiers de ski de fond dans les secteurs non-bâties et qu'elle préserve d'importants espaces naturels de part et d'autre du futur parc de maisons mobiles. Des sentiers récréatifs pour promenade non-motorisée (ski de fond, bicyclette, marche) pourront d'ailleurs être aménagés de façon continue autour du développement résidentiel du parc de maisons mobiles dans ces espaces naturels.

2.3

LES OBJECTIFS PARTICULIERS ET LES CRITÈRES D'AMÉNAGEMENT

2.3.1

Les accès aux propriétés le long du réseau majeur

Afin de maintenir l'efficacité du réseau de circulation, d'assurer la sécurité des déplacements véhiculaires et de faciliter les échanges entre le réseau routier et les sites riverains, la Ville préconise les critères d'aménagement suivants conformément aux orientations du ministère des Transports du Québec:

- aucun accès n'est autorisé le long du lien G entre le chemin du Sault et la sortie 314-Nord;
- le seul accès autorisé le long du chemin du Sault au sud du boulevard de la Rive-Sud est un accès de type tangentiel permettant d'accéder au site du futur marché d'alimentation Sobeys; il ne sera pas possible de quitter le site pour accéder directement au chemin du Sault;

⁵ Ville de Saint-Romuald, Plan d'urbanisme, adopté en 1989, p. 23.

- les accès devront être réduits au minimum sinon totalement évités le long du boulevard de la Rive-Sud entre le chemin du Sault et le pont de Québec; la Ville de Saint-Romuald espère s'entendre avec le ministère des Transports du Québec pour l'aménagement de tout nouvel accès dans ce tronçon (en particulier les accès publics);
- le long du lien G, à l'est de la sortie 314-Nord, les accès devront se situer le plus loin possible de la sortie d'autoroute; une distance d'environ 100 mètres paraît être un minimum;
- sur le boulevard de la Rive-Sud, l'accès au futur marché d'alimentation Sobeys (entrées et sorties) se fera principalement à un feu de circulation qui sera positionné à la limite est de la propriété; l'accès existant au site de Gestion Taïga devrait idéalement être abandonné au profit de ce nouvel accès ce qui suppose la réalisation d'entente entre les deux propriétaires pour l'accès aux feux de circulation; l'objectif consiste à minimiser la présence des accès à proximité des feux de circulation pour des raisons de sécurité et d'efficacité des déplacements;
- la Ville préconise également une communication entre les aires de stationnement des différents sites commerciaux adjacents; cet objectif s'applique en fait à tous les sites compris entre l'autoroute, le boulevard de la Rive-Sud, le chemin du Sault et le lien F;
- à l'est du feu de circulation "Sobeys", les accès devront être le moins nombreux possible et idéalement mitoyens.

Les objectifs et les critères d'aménagement applicables en bordure du réseau routier municipal pourront faire l'objet d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin d'en assurer la mise en application.

2.3.2

L'implantation et l'architecture des bâtiments commerciaux et institutionnels

De manière générale dans le pôle, la Ville préconise l'implantation des bâtiments commerciaux et institutionnels en relation avec la rue de façon à structurer le paysage de la rue. Les aires de stationnement doivent alors être situées de préférence en cour latérale ou en cour arrière, par exemple dans les centres d'îlot. Les aires de stationnement peuvent ainsi être partagées entre les différents établissements bien que chacun doive généralement garantir sur son propre site le minimum de cases requis en vertu de la réglementation.

Il sera par contre possible de déroger à ces principes d'implantation lorsque le site ne s'y prête pas et qu'une autre forme d'implantation est préférable afin de dissimuler des aires de livraison ou autres aménagements de cette nature par exemple ou considérant la configuration du site.

Certains sites pourront par ailleurs se prêter à des aménagements sous forme de projet d'ensemble si bien que les bâtiments pourront partager une même aire de stationnement et les mêmes accès. Le site adjacent à la sortie 314-Nord, compris entre l'autoroute et le lien G en est un. Compte tenu de l'importante profondeur des terrains (environ 300 mètres) et de leur double frontage (sur l'autoroute et sur le lien G), il sera avantageux dans ce cas d'implanter certains bâtiments en bordure d'autoroute et de localiser les autres en bordure du lien G, en concentrant le stationnement dans le centre; le concept de regroupement de bâtiments distincts en un campus permet de réaliser un tel aménagement. Néanmoins, l'implantation des bâtiments doit se faire en relation avec la voie de circulation qui lui fait face; le bâtiment doit préférablement être parallèle à la rue et non oblique ni perpendiculaire. Les allées de circulation doivent être organisées pour faciliter les échanges avec les sites avoisinants, ce qui permettrait de réduire le nombre d'accès sur rue, de rendre la circulation plus efficace et plus sécuritaire.

L'architecture doit être soignée et exprimer une relation à la rue; ainsi, les façades donnant sur rue devront être traitées comme des façades avant. Les dispositifs techniques (appareils de chauffage, climatisation, etc.), les accès dédiés à la livraison ainsi que les contenants à déchets ou à recyclage devront être dissimulés par un traitement architectural ou paysager. Les exigences du schéma d'aménagement relatives à l'architecture, aux matériaux de construction en particulier et au traitement paysager dans le pôle et en bordure du réseau routier classé s'appliquent tel qu'énoncé dans le plan d'urbanisme. La délimitation du pôle figure sur le plan des affectations du sol.

2.3.3

L'affichage

Trois objectifs devraient prévaloir en matière d'affichage dans le nouveau centre-ville, notamment dans le noyau commercial majeur:

- reconnaître la nécessité de s'afficher: le développement du nouveau centre-ville requiert que l'on atteigne une clientèle locale et régionale, mais aussi une clientèle en transit;

- respecter un principe d'équité: en particulier à l'égard des établissements existants ou qui pourraient s'implanter ailleurs dans la ville ou dans la M.R.C.; une réglementation trop permissive pourrait favoriser une surenchère dans la ville et la M.R.C.;
- préserver le paysage urbain: le secteur visé constitue une entrée de ville et mérite donc une attention supplémentaire.

Par ailleurs, la réglementation doit être conforme au schéma d'aménagement de la M.R.C. qui demande "des normes d'affichage rigoureuses, afin de prohiber la prolifération d'enseignes criardes, gigantesques et de mauvais goût, et de s'assurer que l'affichage soit sobre et efficace"⁶.

Les critères permettant d'atteindre ces objectifs sont les suivants:

- dans le cas d'opération d'ensemble, une seule enseigne autonome (sur poteau ou pylône) devrait être installée en bordure d'autoroute annonçant exclusivement l'ensemble (et non les occupants); ceci permettrait d'accroître considérablement la lisibilité du message et le rendrait compréhensible à plus grande distance sans avoir à créer un panneau gigantesque; ce faisant, on éviterait aussi la surenchère en bordure d'autoroute;
- par ailleurs, il serait possible et même pertinent de construire un élément architectural en hauteur qui puisse constituer un signal, un point de repère marquant la présence du pôle commercial dans le paysage; que ce soit un campanile ou tout autre élément de cette nature, dont l'architecture s'harmonise avec le bâti environnant; l'affichage sur un tel élément architectural devrait être sobre et soigné;
- la hauteur d'une enseigne autonome en bordure d'autoroute ne devrait pas excéder la hauteur des enseignes existantes à la sortie 318-Nord de l'autoroute, c'est-à-dire à la 4^e Avenue;
- sa superficie maximale pourrait être fixée à 40 mètres carrés, ce qui permettrait d'avoir un message lisible à au moins 400 mètres, procurant un temps de réaction de 12 secondes à l'observateur, soit le temps requis pour voir, lire et réagir à un affichage en bordure d'autoroute;

⁶ M.R.C. des Chutes-de-la-Chaudière, Schéma d'aménagement, article 34.3.3 du Document complémentaire.

- ces normes de hauteur et de superficie pour les enseignes autonomes en bordure d'autoroute devraient également s'appliquer aux établissements uniques;
- dans le cas d'opérations d'ensemble ou de centres commerciaux, les établissements qui visent davantage la consommation impulsive (comme les chaînes de restaurant à service rapide) pourront utiliser des panneaux d'affichage type "M.T.Q." afin d'annoncer leurs services à peu de distance avant la sortie (par exemple 2 kilomètres);
- les autres normes actuelles de la Ville relatives à l'affichage autonome doivent être maintenues, comme la hauteur maximale de 6 mètres et la superficie maximale de 7 mètres carrés pour les enseignes qui ne sont pas en bordure d'autoroute;
- quant à l'affichage sur bâtiment, il est présentement soumis à deux règles pour sa superficie maximale: soit une superficie maximale de 0,4 mètre carré par mètre de largeur du mur sur lequel l'enseigne est fixée sans excéder 16 mètres carrés; si la norme relative de 0,4 mètre carré par mètre de largeur du mur paraît adéquate, la superficie maximale de 16 mètres carrés paraît plutôt sévère compte tenu du fait que la Ville souhaite l'implantation de commerces à grande surface; la norme de 16 mètres carrés pourrait être éliminée pour les établissements situés dans le pôle de façon à permettre un affichage proportionnel à l'ampleur de la façade;
- la réglementation actuelle est aussi sévère concernant le nombre maximum d'enseignes sur bâtiment; il faudrait permettre une enseigne par rue bordant le terrain (la sortie d'autoroute étant considérée comme faisant partie de l'autoroute et ne constituant pas une rue distincte de l'autoroute; une seule enseigne serait donc autorisée pour l'ensemble des deux faces donnant sur l'autoroute et sur une sortie d'autoroute);
- il faudrait aussi permettre l'affichage fonctionnel et directionnel qui permet d'orienter les déplacements, d'afficher un menu de restaurant, etc.;
- la réglementation devrait être précisée quant à la façon de calculer la superficie d'une enseigne dans le but notamment d'assurer équité et objectivité aux établissements qui s'annoncent.

La Ville devra modifier sa réglementation pour respecter ces critères et normes; elle pourrait en outre adopter un règlement sur les P.I.A. applicable aux enseignes dans le nouveau centre-ville de façon à en contrôler l'apparence et l'intégration dans le paysage urbain.

2.3.4

La protection des zones résidentielles et du réseau routier classé à l'égard des activités industrielles et d'entreposage extérieur

Le développement du parc de maisons mobiles et son extension éventuelle seront isolés du centre industriel par un espace naturel important du côté nord-est. Du côté sud-est, les fonctions résidentielle et industrielle seront isolées entre elles d'abord par l'emprise des lignes hydro-électriques, mais également par une zone-tampon (tel qu'indiqué sur le plan des affectations du sol) qui constituera un écran visuel et sonore assurant une protection adéquate pour le développement résidentiel.

Par ailleurs, tel qu'indiqué dans le plan d'urbanisme, des "normes particulières d'urbanisme" s'appliquent en bordure du réseau routier classé notamment en ce qui concerne la protection du paysage qui pourrait être affecté par l'entreposage extérieur. Les objectifs énoncés à cet égard dans le plan d'urbanisme s'appliquent. Dans le territoire du p.p.u., cette protection vise en particulier les abords de l'autoroute Jean-Lesage et du boulevard de la Rive-Sud tel qu'indiqué sous le titre "norme particulière d'urbanisme" au plan des affectations du sol.

2.3.5

Protection de la zone inondable et des cours d'eau

Les objectifs énoncés dans le plan d'urbanisme à cet égard s'appliquent dans le territoire du p.p.u.

3.1 PRÉSENTATION**3.1.1 Généralité**

Tel qu'indiqué dans le plan d'urbanisme, les affectations du sol représentent la traduction spatiale des objectifs d'aménagement et de développement énoncés précédemment et concernant ici le nouveau centre-ville ainsi que des espaces environnants directement concernés par sa mise en valeur.

Les affectations du sol sont illustrées au **plan des affectations du sol** joint en annexe, ce plan faisant partie intégrante du p.p.u. Ce plan des affectations du sol pour le territoire du p.p.u. prévaut sur le plan des affectations du sol du plan d'urbanisme.

3.1.2 Principes d'interprétation**3.1.2.1 Les affectations du sol**

Les affectations du sol sont les suivantes:

- résidentielle faible densité - maisons mobiles;
- résidentielle moyenne densité;
- résidentielle forte densité;
- résidentielle et communautaire;
- expansion résidentielle;
- commerciale régionale;
- expansion résidentielle et commerciale régionale;
- industrielle;
- communautaire régionale;
- communautaire locale;
- parc et espace vert local;
- espaces naturels;
- infrastructure de services publics.

La plupart de ces affectations existent déjà au plan d'urbanisme. Cinq affectations sont nouvelles; il s'agit des affectations résidentielle faible densité - maisons mobiles, résidentielle et communautaire, expansion résidentielle et commerciale régionale, espaces naturels et infrastructure de services publics. Les objectifs correspondant à ces affectations seront décrits plus loin.

3.1.2.2 Les limites d'une aire d'affectation

Les principes énoncés à cet égard au plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u. En outre, le périmètre du pôle délimite les aires d'affectation.

3.1.2.3 Le réseau de circulation

Les principes d'interprétation énoncés au plan d'urbanisme à cet égard prévalent également pour le p.p.u.

3.1.2.4 Les usages et les constructions autorisés dans les aires d'affectation

Les principes d'interprétation et les orientations contenues à cet égard dans le plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u.; cependant, les usages et groupes d'usages compatibles par affectation sont listés à la section 3.2 - Description des affectations du sol et des densités de son occupation.

3.1.2.5 Les densités d'occupation du sol

Les principes d'interprétation énoncés dans le plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u. En outre, la densité d'occupation du sol peut prendre les formes suivantes:

- coefficient d'emprise au sol: rapport entre la superficie au sol des bâtiments principaux et la superficie du terrain;
- coefficient d'occupation du sol: rapport entre la superficie totale de tous les planchers des bâtiments principaux et la superficie du terrain.

3.1.3 Précisions sur les usages et constructions dérogatoires

Les orientations contenues à cet égard dans le plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u.

3.2 DESCRIPTION DES AFFECTATIONS DU SOL ET DES DENSITÉS DE SON OCCUPATION

3.2.1 Affectation résidentielle

Compte tenu des orientations d'aménagement et de développement qui précèdent et qui, elles-mêmes, prennent en considération les potentiels de développement, les caractéristiques des sites et la structuration du développement par la création de voies de circulation déterminantes, les secteurs suivants sont voués au développement résidentiel:

Les Boisés de Saint-Romuald

Ce développement résidentiel devrait être consolidé par une extension des rues des Tourterelles, des Mésanges et des Sittelles vers le lien F et par la création d'une zone résidentielle à l'ouest du lien F toujours dans la même continuité.

La rue des Mésanges devrait être développée en moyenne densité, tel qu'entrepris déjà, ce qui pourrait satisfaire les besoins en logements de type unifamiliale jumelée ou en rangée.

Les autres rues devraient être vouées à de fortes densités en harmonie avec les potentiels du site.

La densité résultante dans l'ensemble des Boisés de Saint-Romuald permettra ainsi de maximiser les liens étroits nécessaires entre les vocations résidentielle et commerciale en plus de répondre à une certaine demande pour ce type d'habitation.

Lien F, partie nord

Un autre développement résidentiel de forte densité a déjà été projeté le long du lien F, du côté nord du boulevard de la Rive-Sud, près du ruisseau Cantin. Ce projet est reconduit par le p.p.u. et représente encore là une façon de rapprocher l'habitation et le commerce, au profit de chacune de ces deux activités.

Le futur parc de maisons mobiles

Tel qu'indiqué de façon détaillée dans les orientations qui précèdent (au chapitre 2), le parc de maisons mobiles sera relocalisé du côté nord du ruisseau Cantin, entre le boulevard de la Rive-Sud et le lien G. L'espace voué à cette fin figure donc au plan des affectations du sol comme aire résidentielle de faible densité dédiée aux maisons mobiles.

Les secteurs d'expansion

Tel qu'il est dit dans le plan d'urbanisme, dans certains secteurs, la Ville souhaite retarder le développement afin de privilégier des secteurs prioritaires, les priorités étant établies de façon à assurer un contrôle sur l'étalement urbain et une rentabilisation des services et infrastructures en place et à venir. Il s'agira alors de secteurs d'expansion résidentielle qui seront provisoirement affectés à des fins résidentielles de très faible densité dans le but de ne pas compromettre le développement futur. Suite au dépôt de plans d'aménagement d'ensemble, il sera possible au moment opportun de modifier la réglementation d'urbanisme pour permettre la résidence et certaines activités complémentaires.

Les usages compatibles dans les aires d'affectation résidentielle sont les suivants:

■ résidentielle faible densité - maisons mobiles

- maisons mobiles;
- loisirs extérieurs légers;

■ résidentielle moyenne densité

- habitations unifamiliales jumelées;
- habitations unifamiliales en rangée;
- habitations bifamiliales (isolées, jumelées ou en rangée);
- habitations multifamiliales, maximum 3 logements (isolées, jumelées ou en rangée);
- loisirs extérieurs légers;
- certains services (par exemple les cabinets de professionnels ou ateliers de travailleurs autonomes) comme usages complémentaires à l'habitation;



■ résidentielle forte densité

- habitations bifamiliales (isolées, jumelées ou en rangée);
- habitations multifamiliales isolées, jumelées ou en rangée;
- habitations collectives;
- loisirs extérieurs légers;
- certains services (par exemple les cabinets de professionnels ou ateliers de travailleurs autonomes) comme usages complémentaires à l'habitation;

■ expansion résidentielle

- résidences unifamiliales isolées (incluant les maisons mobiles dans la zone située au sud du boulevard de la Rive-Sud et à l'ouest du centre industriel). La réglementation devra prévoir un faible coefficient d'occupation du sol afin de ne pas compromettre le développement ultérieur. Après approbation d'un plan d'aménagement d'ensemble, le coefficient d'occupation du sol correspondra aux normes usuelles prévues selon les types de résidence.

À l'extérieur du nouveau centre-ville, aucune habitation ne devra avoir une densité supérieure à 85 logements par hectare net. Dans ce centre-ville, la densité maximale est illimitée.

3.2.2

Affectation résidentielle et communautaire

Un seul site répond à cette affectation. Il se trouve au nord-est de l'école l'Aubier, entre le ruisseau Cantin et une bande commerciale longeant le boulevard de la Rive-Sud.

Ce site adjacent à l'école secondaire a déjà été pressenti pour un développement résidentiel de forte densité. Il représente également une opportunité intéressante pour la localisation d'activités communautaires, notamment en relation avec l'école. Par exemple, en y implantant une nouvelle institution d'enseignement, il y aurait possibilité d'optimiser l'utilisation d'équipements et d'espaces extérieurs, entre autres les aires de stationnement, les accès et les aires de jeu.

L'accès au site pourrait poser des difficultés s'il était traité distinctement de l'école compte tenu de la proximité des feux de circulation projetés sur le boulevard de la rive-Sud. En créant un tout avec l'école l'Aubier, il serait possible de partager des accès à la propriété, soit via le chemin du Sault, soit face aux feux de circulation projetés sur le boulevard de la Rive-Sud.

Les usages compatibles avec l'affectation résidentielle et communautaire sont les suivants:

- habitations multifamiliales;
- habitations collectives;
- services communautaires;
- administration municipale et administration publique;
- loisirs extérieurs légers;
- loisirs intérieurs.

Le coefficient d'emprise au sol maximum pour les activités non-résidentielles est de 0,5.

3.2.3

Affectation commerciale régionale

Tel qu'indiqué dans le plan d'urbanisme, l'activité commerciale (et de services) à rayonnement régional est encore peu développée dans la ville de Saint-Romuald. Cependant, de vastes espaces sont réservés à cette fin à l'intérieur du nouveau centre-ville de façon à rencontrer les orientations énoncées précédemment.

Cette affectation vise à peu près tous les espaces qui ne sont pas résidentiels ou communautaires et qui sont situés dans le nouveau centre-ville. On y souhaite une diversité d'activités commerciales, de services, communautaires et de loisirs, et idéalement des activités ayant un rayonnement régional.

Divers projets y sont envisagés à court terme comprenant des commerces (notamment un marché d'alimentation à grande superficie), services, institutions d'enseignement. On y projette également un centre d'échanges (terminus) pour les autobus des réseaux RTS, STCUQ et OMITCC.

Les usages compatibles avec l'affectation commerciale régionale sont les suivants:

- commerces et services: incluant administration publique, hôtellerie, restauration, centre des congrès, stations-service;
- loisirs: incluant notamment les activités sportives, les parcs et espaces verts, les loisirs commerciaux;
- activités communautaires: incluant notamment les services de santé, les activités de culte, l'éducation et les activités culturelles;
- transport en commun;

- infrastructures d'utilité publique lorsque requis pour mettre en valeur le nouveau centre-ville selon les objectifs véhiculés par le p.p.u. et le plan d'urbanisme; les infrastructures requises pour l'assainissement des eaux de même que pour l'approvisionnement en eau potable sont également autorisées;
- stationnement.

Le coefficient d'emprise au sol maximum est de 0,5. Une telle intensité d'emprise au sol permet de conserver un minimum de dégagement pour les aires de stationnement et les espaces verts dans un développement commercial de ce type.

3.2.4

Affectation expansion résidentielle et commerciale régionale

Cette affectation vise un secteur en particulier, soit du côté nord-ouest du boulevard de la Rive-Sud, entre les futurs feux de circulation donnant accès au parc de maisons mobiles et le Cap Samson.

Le frontage sur le boulevard de la Rive-Sud devra être affecté à des fins commerciales tandis que la partie arrière sera réservée à l'habitation. Compte tenu des problèmes de visibilité qu'occasionne le relief sur le boulevard de la Rive-Sud, au Cap Samson, et compte tenu de la vitesse de la circulation dans ce secteur, il faut éviter tout accès au boulevard de la Rive-Sud à l'est des futurs feux de circulation. Cette orientation entraîne des contraintes d'aménagement qui pourraient avoir des conséquences sur l'aménagement de l'ensemble de la zone visée par la présente affectation. Afin d'assurer la réalisation d'aménagements qui permettront de desservir chacun de ces terrains autrement que par le boulevard de la Rive-Sud, il faut que le développement de cette aire d'affectation fasse l'objet d'une planification d'ensemble, d'où la nécessité qu'elle soit assujettie au règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble.

Dans l'immédiat, les usages autorisés dans cette aire d'affectation ne devront pas compromettre la mise en valeur de l'ensemble de la zone.

Par contre, un plan d'aménagement d'ensemble pourra comprendre des usages compatibles avec l'affectation commerciale régionale en bordure du boulevard de la Rive-Sud et compatibles avec l'affectation expansion résidentielle pour la partie nord de la zone, en retrait du boulevard de la Rive-Sud. Les densités sont également les densités prévues pour chacune de ces affectations respectivement.

3.2.5

Affectation Industrielle

Les orientations et prescriptions relatives à cette affectation et contenues dans le plan d'urbanisme prévalent pour le p.p.u.

3.2.6

Affectation communautaire régionale

Tel qu'indiqué plus haut, des activités communautaires pourraient s'implanter à peu près partout dans le nouveau centre-ville à l'exclusion des aires d'affectation exclusivement résidentielles.

Une seule aire par contre est vouée en exclusivité aux activités communautaires. Il s'agit du site de l'école l'Aubier.

Les usages compatibles avec l'affectation communautaire régionale sont les suivants:

- activités communautaires;
- administration publique;
- loisirs.

Le coefficient d'emprise au sol maximum est de 0,5.

3.2.7

Affectation parc et espace vert local

La planification du réseau de parcs et espaces verts à l'échelle de la ville est décrite dans le plan d'urbanisme.

Dans le territoire du p.p.u. trois sites sont affectés à ces fins :

- le parc des Hirondelles dans le développement résidentiel les Boisés de Saint-Romuald;
- le parc de voisinage dans le futur parc de maisons mobiles; il s'agira d'un parc d'environ 0,75 hectare en bordure du ruisseau Cantin; ce parc sera principalement destiné aux résidents du parc de maisons mobiles et pourra également desservir la rive sud du ruisseau Cantin éventuellement;
- le troisième site correspond à un sentier récréatif inscrit entre la voie ferrée et le futur parc de maisons mobiles; ce lien récréatif permettra de ceinturer le parc de maisons mobiles du côté ouest et de se déplacer entre les deux grands espaces naturels que sont la bande riveraine et le talus du cran rocheux.

Les usages compatibles avec l'affectation parc et espace vert local sont les suivants:

- loisirs;
- services communautaires locaux.

3.2.8

Affectation espaces naturels

Deux grandes zones seront protégées par la ville à titre d'espaces naturels. Ils se trouvent de part et d'autre du futur parc de maisons mobiles et comprennent la bande riveraine du ruisseau Cantin sur une profondeur moyenne d'une cinquantaine de mètres ainsi que le versant sud-ouest du cran rocheux qui isole le parc de maisons mobiles et le centre industriel (profondeur moyenne d'une centaine de mètres). La végétation sera conservée dans ces espaces et il sera permis d'y pratiquer des activités très extensives comme la randonnée.

Les usages compatibles avec l'affectation espaces naturels sont les suivants :

- activités récréatives extensives.

3.2.9

Affectation infrastructure de services publics

Cette affectation vient reconnaître la vocation de quelques grandes superficies déjà réservées à des fins de services publics. Il s'agit de l'emprise de l'autoroute Jean-Lesage incluant les échangeurs, du réservoir municipal adjacent au centre industriel et d'une partie des lignes hydro-électrique à 69kV situées entre le centre industriel et les zones résidentielles qui bordent le ruisseau Cantin.

Dans ce dernier cas, l'affectation permettra de protéger l'emprise et d'en faire une zone tampon entre les fonctions résidentielles et industrielles. Parce que cette emprise est nécessairement déboisée, une bande tampon additionnelle, boisée, est prévue du côté industriel afin de conserver un écran visuel.

Les usages compatibles avec l'affectation infrastructure de services publics sont les suivants :

- infrastructures de services publics.

LE TRACÉ PROJETÉ ET LE TYPE DES PRINCIPALES VOIES DE CIRCULATION

Les principes d'interprétation, les orientations et les interventions prévues au chapitre 3 du plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u. en y apportant les modifications et nuances qui suivent.

Sortie 314-Nord et lien G

La sortie 314-Nord sera réaménagée pour se rattacher au lien G qui, lui, sera prolongé jusqu'au chemin du Sault dans l'axe de la rue de la Concorde. Le réaménagement permettra de desservir les terrains longeant l'autoroute et de donner une impulsion au développement du nouveau centre-ville en améliorant l'accessibilité des sites avoisinants.

La sortie 314 procurera une intersection en "T" avec le lien G. L'accès aussi bien que la sortie d'autoroute se feront par cette intersection. Aussi, contrairement à ce qui est dit dans le plan d'urbanisme, il n'est pas possible d'aménager une entrée à l'autoroute depuis le chemin du Sault dans le quadrant Nord-Ouest de la sortie 314.

Un trottoir avec banquette plantée d'arbres sera aménagé du côté Nord du lien G entre le chemin du Sault et la voie ferrée menant au parc industriel.

Lien F

Vraisemblablement, le viaduc du lien F qui permettra d'établir la liaison entre Charny/Saint-Jean-Chrysostome d'une part et Saint-romuald d'autre part, ne pourra se réaliser avant que le développement de Saint-Jean-Chrysostome n'ait pratiquement rejoint Charny. Il s'agirait donc d'une opération à très long terme, considérant en particulier le coût qui y est associé.

Dans Saint-Romuald, la partie du lien F entre le boulevard de la Rive-Sud et le lien G pourrait se réaliser beaucoup plus rapidement. A court terme, le lien F pourrait donc former une intersection orthogonal en "T" avec le lien G. A long terme, le lien F pourra prendre la forme prévue dans le plan d'urbanisme, ce qui supposera que l'on définisse la forme du carrefour entre le lien F, le lien G et la voie ferrée éventuellement.

Lien H

Le lien H figure au p.p.u. conformément au schéma d'aménagement. Toutefois, l'opportunité de ce lien est sérieusement mise en doute par une étude du ministère des Transport du Québec et l'intérêt de maintenir ce lien devra être réévalué dans le cadre de la révision du schéma d'aménagement présentement en cours.

Lien K

Ce lien est requis dans le contexte du réaménagement de la sortie 314 Nord et du développement commercial du nouveau centre-ville afin d'atténuer les mouvements sur le chemin du Sault, en particulier aux intersections avec le boulevard de la Rive-Sud et la rue de la Concorde.

Ce lien qui aura un caractère de rue collectrice se situera dans le prolongement de la sortie d'autoroute et formera une intersection en "T" avec le boulevard de la Rive-Sud.

LA NATURE ET L'EMPLACEMENT DES PRINCIPAUX RÉSEAUX
D'AQUEDUC, D'ÉGOUTS, D'ÉLECTRICITÉ, DE GAZ, DE TÉLÉCOM-
MUNICATION ET DE CABLODISTRIBUTION

Les orientations énoncées au chapitre 4 du plan d'urbanisme prévalent également pour le p.p.u. En outre, la Ville réitère le souhait que les lignes de transport d'électricité sur portiques de bois, en particulier près du lien G, soient enlevées ou remplacées par des pylônes à encombrement léger.

LA DÉLIMITATION DES AIRES D'AMÉNAGEMENT POUVANT FAIRE L'OBJET D'UN PLAN D'AMÉNAGEMENT D'ENSEMBLE

Conformément au plan d'urbanisme, la Ville a adopté en 1990 un règlement sur les plans d'aménagement d'ensemble (p.a.e.).

A l'intérieur du territoire du p.p.u., deux grands secteurs devaient être assujettis à cette réglementation :

- le secteur des Grandes Prairies qu'on peut lui-même subdiviser en trois parties:
 - la phase II du futur parc de maisons mobiles, du côté Nord du ruisseau Cantin; les densités résidentielles dans ce secteur ne sont pas définies de façon précise; pour assurer une certaine harmonie du développement, il faudrait que le promoteur dépose préalablement à la Ville un plan d'aménagement pour l'ensemble de cette zone;
 - le côté sud du ruisseau Cantin, entre la voie ferrée et le centre industriel;
 - le côté sud du ruisseau Cantin, entre les Boisés de Saint-Romuald et la voie ferrée;
- une longue zone étroite entre le Cap Samson et le ruisseau Cantin, du côté nord du boulevard de la Rive-Sud.

Dans tous ces cas, sauf un, il s'agit d'aires d'expansion résidentielle où les densités ne sont pas encore définies de façon précise. Le règlement sur les p.a.e. permettra donc une certaine souplesse à cet égard. Par ailleurs, du côté nord du boulevard de la Rive-Sud, la partie adjacente au boulevard pourra recevoir des activités commerciales tel qu'expliqué en 3.2.4.

Pour la première phase du parc de maisons mobiles dont la forme est prévue au présent p.p.u., il n'est plus pertinent d'exiger la production d'un p.a.e.

Les critères applicables à l'élaboration d'un p.a.e. ont déjà été identifiés dans le règlement sur les p.a.e.; ces critères pourront être révisés pour tenir compte des tendances, des contraintes particulières et des orientations énoncées dans ce document; la délimitation des zones devra être révisée et devrait idéalement faire l'objet d'une cartographie distincte de la cartographie accompagnant le règlement de zonage.

La mise en valeur du nouveau centre-ville suppose l'intervention de la Ville de Saint-Romuald afin d'assurer la relocalisation du parc de maisons mobiles conformément à ses orientations énoncées au chapitre 2 et de permettre la réalisation d'un développement commercial sur le site actuel du parc de maisons mobiles. La Ville deviendra propriétaire de deux sites:

- l'actuel parc de maisons mobiles;
- un terrain vacant, boisé, longeant le ruisseau Cantin où sera relocalisé le parc de maisons mobiles et comprenant un vaste espace naturel.

Ces deux acquisitions sont plus amplement décrites ici.

L'acquisition du terrain où se trouve présentement le parc de maisons mobiles

La Ville de Saint-Romuald prévoit acquérir le lot 608 Ptie, d'une superficie d'environ 52 210 m² (562 002 pieds carrés) et le lot 609 (13) d'une superficie d'environ 39 091,3 m² (420 789 pieds carrés) du cadastre officiel de la paroisse de Saint-Romuald-d'Etchemin.

Ces lots sont situés dans le nouveau centre-ville à proximité de la sortie 314-Nord de l'autoroute Jean-Lesage.

Par cette acquisition, la Ville vise le développement d'activités commerciales conformément aux orientations énoncées au chapitre 2 ainsi que l'aménagement d'une rue dans le prolongement vers l'est de la rue de la Concorde, en autant que le ministère des Transports du Québec autorise la modification projetée de la sortie 314-Nord (voir également les orientations à cet effet au chapitre 2). Cette acquisition permettra également la réalisation du lien K, tel que requis par le ministère.

La Ville encadre donc par cette intervention la planification et la mise en place des différentes conditions nécessaires à la concrétisation d'un projet de développement commercial. Après obtention de l'autorisation du ministère des Transports du Québec, relocalisation du parc de maisons mobiles et lotissement du lien "G" (prolongement de la rue de la Concorde), la Ville revendra ces lots à des tiers, à l'exception des rues projetées, afin d'y établir des édifices commerciaux.

Rappelons que la Ville y préconise l'implantation de toutes les activités à caractère régional susceptibles d'être attirées par le site, tant les commerces, les services, les activités administratives que les institutions importantes. Ainsi, ces activités ne peuvent se localiser ailleurs dans Saint-Romuald. Afin de préserver la qualité de l'environnement et l'attrait des sites, la Ville y interdit les activités d'entreposage et les activités à caractère industriel, et y prévoit des normes minimales quant à la qualité architecturale et à l'affichage de façon à assurer une architecture soignée et un affichage sobre.

L'acquisition du terrain aux fins de relocalisation du parc de maisons mobiles

La Ville de Saint-Romuald prévoit acquérir une partie du lot 1268 Partie du cadastre de la paroisse de Saint-Romuald-d'Etchemin, soit un terrain d'environ 378 955 mètres carrés délimité par le ruisseau Cantin, l'emprise de la voie ferrée du Canadien National, le sommet du cran rocheux, le réservoir municipal et le chemin d'accès à ce réservoir ainsi que par l'emprise des lignes de transport d'énergie d'Hydro-Québec.

L'acquisition de ce terrain permettra d'une part de rétablir la situation des Immeubles Vabis inc. comme entreprise commerciale exploitant un parc de maisons mobiles actuellement desservi par des réseaux d'aqueduc et d'égout privés et permettra d'autre part de relocaliser les résidents de ce parc dans un site adjacent au pôle.

Tel qu'expliqué au chapitre 2, la Ville y aménagera des rues desservies en aqueduc et égouts et un parc à l'intention notamment des résidents. La superficie rocheuse et la superficie inondable seront vraisemblablement conservées par la Ville à titre d'espace naturel tandis que les terrains constructibles seront cédés au propriétaire du parc de maisons mobiles pour la relocalisation des locataires actuels et à des fins d'expansion résidentielle.

Le choix du site répond aux orientations énoncées précédemment, notamment les suivantes:

- le terrain se trouve à l'extérieur des limites du pôle conformément aux exigences du schéma d'aménagement, et il s'en trouve à proximité immédiate (le site est adjacent au pôle);
- le site couvre la superficie requise;
- la superficie constructible est exempte de contraintes majeures;

- le site est protégé des différentes sources de bruit que sont l'autoroute et le centre industriel.

L'implication de la Ville dans ce projet de relocalisation garantira aux occupants des possibilités de relocalisation optimales à l'intérieur des limites du territoire municipal tout en assurant la coordination de ce projet avec le projet de mise en valeur du nouveau centre-ville.

Tel qu'indiqué au chapitre 1, le p.p.u. apporte plusieurs modifications au plan d'urbanisme. Le présent chapitre contient une présentation de ces modifications.

Outre les ajouts et précisions apportées par le p.p.u. et qui d'ailleurs ne sont pas en contradiction avec le plan d'urbanisme, le p.p.u. emmène les modifications suivantes:

Les orientations

- à la section 1.5.5.1 du plan d'urbanisme, on indique que le lac Vert pourrait être destiné à des fins récréatives; or le p.p.u. précise qu'il n'y a pas intérêt à utiliser cette ancienne carrière à des fins récréatives et que l'excavation sera comblée afin de permettre un réaménagement des lieux.

Les affectations du sol

- à la section 2.1.2.1 du plan d'urbanisme, le p.p.u. a pour effet d'ajouter cinq nouvelles affectations du sol;
- à la section 2.2.1 du plan d'urbanisme, on indique que le nouveau parc de maisons mobiles sera localisé dans une aire d'expansion résidentielle; or, en vertu du p.p.u., une nouvelle aire sera spécifiquement destinée au nouveau parc de maisons mobiles;
- en 2.2.1 du plan d'urbanisme, le p.p.u. a pour effet d'ajouter l'habitation bifamiliale en rangée comme usage compatible dans les aires résidentielles de moyenne densité et dans les aires résidentielles de forte densité;
- en 2.2.2 du plan d'urbanisme, le p.p.u. a pour effet d'ajouter le stationnement comme usage principal compatible avec l'affectation commerciale régionale.

Le tracé projeté et le type des principales voies de circulation et des réseaux de transport

- contrairement à ce qui est dit en 3.2 dans le plan d'urbanisme, il n'y aura pas de nouvel accès à l'autoroute dans le quadrant nord-ouest de la sortie 314.

Le plan des affectations du sol

Tel qu'indiqué au chapitre 1, le plan des affectations du sol faisant partie du p.p.u. prévaut sur celui du plan d'urbanisme pour le territoire couvert par le p.p.u. À titre indicatif, les principales modifications au plan des affectations du sol du plan d'urbanisme sont les suivantes:

- place de la Vanoise est affectée commerciale régionale au lieu de résidentielle;
- entre place de la Vanoise et le lien F, une affectation résidentielle de forte densité, sans tracé de réseau routier, permettra la consolidation des Boisés de Saint-Romuald, à l'exclusion d'une bande en bordure du lien G et d'une bande en bordure du boulevard de la Rive-Sud;
- les densités résidentielles dans les Boisés de Saint-Romuald sont redéfinies conformément à l'utilisation du sol actuelle et en permettant la consolidation de l'existant vers le lien F;
- des sentiers récréatifs de part et d'autre du parc des Hirondelles sont intégrés dans l'aire d'affectation correspondant à ce parc;
- à l'est du ruisseau Cantin, où était prévue une aire d'expansion résidentielle, le p.p.u. prévoit:
 - une aire affectée spécifiquement à la relocalisation du parc de maisons mobiles;
 - une aire parc et espace vert local correspondant à un petit parc pour desservir ce développement et une autre aire parc et espace vert local couvrant un espace compris entre la route 132 et le parc de maisons mobiles dans lequel se trouve un sentier récréatif;
 - un espace naturel correspondant à la zone inondable et un autre correspondant à la partie non-développable du cran rocheux en raison des fortes pentes;
 - la limite entre les zones résidentielles et le centre industriel est ajustée pour tenir compte des limites de propriété;

- l'emprise d'Hydro-Québec qui borde l'aire d'expansion résidentielle à l'est sera affectée infrastructure de services publics afin d'assurer que cet espace ne sera pas utilisé à des fins industrielles et constituera plutôt un espace tampon entre l'habitation et le centre industriel; une zone tampon est d'ailleurs prévue en bordure de cette emprise, du côté est;
- au nord des Boisés de Saint-Romuald, l'espace compris entre la voie ferrée et le ruisseau Cantin et voué à l'expansion résidentielle est redélimité considérant qu'il est impossible de développer l'espace en bordure de la route 132;
- au nord-ouest de la route 132, près du Cap Samson, le p.p.u. prévoit la création d'une aire d'expansion résidentielle avec possibilité d'implantation commerciale en bordure de la route;
- à l'arrière de l'école l'Aubier, le p.p.u. prévoit une affectation résidentielle et communautaire au lieu de commerciale régionale;
- du côté nord-est du lien F, le long du ruisseau Cantin, le p.p.u. prévoit une aire résidentielle de forte densité au lieu de résidentielle;
- le réservoir d'eau de la Ville est affecté infrastructure de services publics afin de confirmer la vocation actuelle du site;
- l'emprise de l'autoroute est affectée infrastructure de services publics;
- le p.p.u. montre:
 - le prolongement du lien G jusqu'au chemin du Sault;
 - le réaménagement de la sortie 314;
 - le lien K;
 - la reconfiguration des rues dans les Boisés de Saint-Romuald pour tenir compte du lien G et des affectations du sol;
- le p.p.u. prévoit en outre un lien cyclable le long du boulevard de la Rive-Sud.