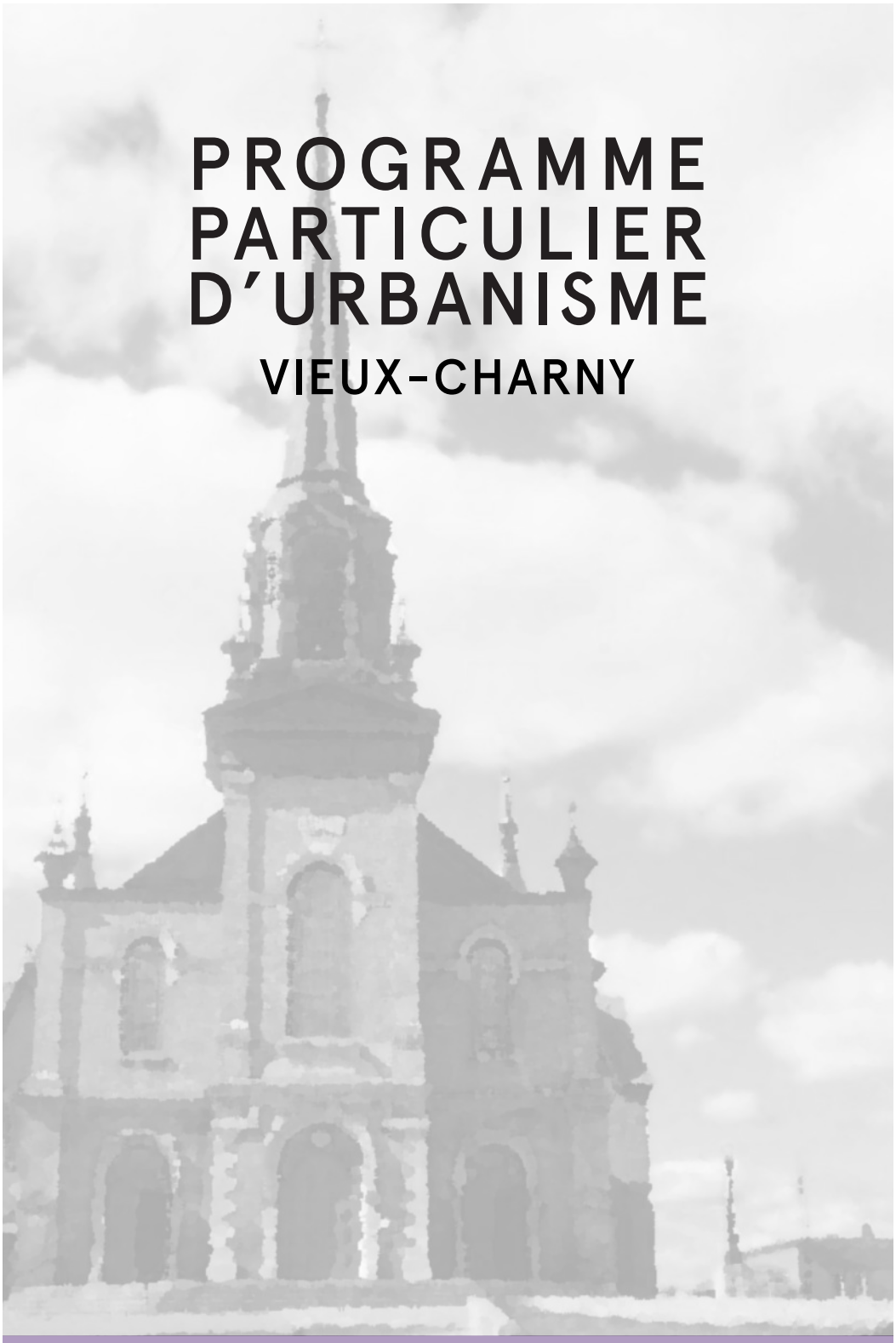
ANNEXE 1

PLAN DE LOCALISATION





PROGRAMME PARTICULIER D'URBANISME

VIEUX-CHARNY

Ville de Lévis

JANVIER 2020



Le 15 avril 2015, j'ai eu l'honneur de lancer une vaste opération visant à assurer la revitalisation de nos secteurs traditionnels. Rapidement, nous avons mis à contribution les quatre organismes de revitalisation œuvrant sur notre territoire. Dans chacun des cinq secteurs identifiés, des comités de pilotage ont été mis sur pied afin de proposer, de concert avec la population concernée, des projets de programmes particuliers d'urbanisme.

L'élaboration de ces programmes particuliers d'urbanisme a pour principal objectif de revitaliser cinq secteurs traditionnels situés sur notre territoire : le Vieux-Lévis, le Vieux-Saint-Romuald, le Village-Saint-Nicolas, le Vieux-Charny et le Vieux-Lauzon. Nous partageons maintenant cette volonté avec vous afin que les quartiers qui vous sont chers reflètent le dynamisme de notre communauté. C'est ensemble que nous arriverons à créer des espaces où notre patrimoine sera mis en valeur pour les générations actuelles et futures.

Je tiens à féliciter le comité de pilotage composé de la conseillère municipale du district Charny, madame Karine Lavertu, du conseiller du district Breakeyville, monsieur Michel Turner, de la corporation Charny Revit, des professionnels de la Ville de Lévis et de la firme lévisienne AC/a Architecture pour leur contribution exceptionnelle à l'élaboration du programme particulier d'urbanisme pour le Vieux-Charny.

Merci de votre engagement.

Le maire de Lévis, **Gilles Lehouillier**



Pour nous, Charny représente un milieu de vie dynamique depuis de très nombreuses années, tant pour nos loisirs, nos achats, nos études et même notre travail. Charny est aujourd'hui un quartier situé au carrefour des axes de développement de la ville de Lévis, mais aussi un quartier en transformation avec notamment l'arrivée de jeunes familles. C'est un milieu diversifié qui a un potentiel de développement émergeant et riche en possibilités. L'histoire du quartier, son charme, l'échelle humaine de son cadre bâti patrimonial ainsi que la présence de plusieurs écoles et institutions sont autant d'éléments qui font la fierté des résidents de Charny.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) se veut un outil pour construire un quartier à l'image des gens qui y habitent. C'est également une invitation à travailler ensemble pour le développement futur de notre quartier. Nous sommes très fiers de voir aujourd'hui se concrétiser ce programme particulier d'urbanisme.



La grande participation des résidentes et résidents du quartier, au cours du processus, est la preuve de leur attachement à notre quartier et nous les remercions sincèrement. C'est avec une contribution commune entre la ville, les citoyennes et les citoyens et les partenaires du quartier que nous ferons une différence concrète afin que Charny demeure vivant et actif. Nous pourrons ainsi en faire un milieu de vie de qualité, sécuritaire et identitaire pour les Lévisiennes et les Lévisiens qui y vivent.

Nous tenons à remercier et à souligner le professionnalisme et la créativité des membres du comité de pilotage et des partenaires au projet, dont bien sûr la Corporation Charny Revit, qui contribue et anime de façon exceptionnelle notre beau quartier.

Ensemble, faisons du quartier de Charny un milieu stimulant et dont tous les citoyens actuels et futurs seront toujours fiers.

Karine Lavertu, conseillère district 5, Charny
Michel Turner, conseiller district 6, Breakeyville

COMITÉ DE PILOTAGE

VILLE DE LÉVIS

Mme Karine Lavertu, conseillère municipale district 5 — Charny

M. Michel Turner, conseiller municipal district 6 — Breakeyville

M. Jean-François Jourdain, Direction de l'urbanisme, Ville de Lévis

M. Alain Carpentier, Direction du développement économique et de la promotion, Ville de Lévis

CORPORATION DE CHARNY REVIT

M. Gérald Boudreau, président

Mme Elyse Lemay, coordonnatrice

ANNE CARRIER ARCHITECTURE

Nous sommes très heureux d'avoir pu accompagner la Ville de Lévis et le comité de pilotage dans la réalisation de ce PPU du Vieux-Charny. Comme le stipule la LAU, le document final est adopté par la Ville de Lévis et n'engage que celle-ci.

Équipe de projet

Anne Carrier, architecte MOAQ FIRAQ, chargée de projet

Robert Boily, B.Arch-b. sc. a.

Andrée-Anne Coll, urbaniste OUQ

Nicolas Delucinge, M.ATDR + M.Sc.Design urbain

Serge Filion, urbaniste émérite OUQ

Martin L'Hébreux, architecte MOAQ

Thomas Valcourt, M.Arch

© 2020, Ville de Lévis. Tous droits réservés.

La préparation du présent plan a été réalisée avec le concours du Fonds municipal vert, un fonds financé par le gouvernement du Canada et administré par la Fédération canadienne des municipalités. Malgré cet apport, les opinions exprimées sont celles des auteurs, et la Fédération canadienne des municipalités et le gouvernement du Canada n'assument aucune responsabilité à leur égard.

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction 1

1.1 Le quartier du Vieux-Charny 1
1.1.1 Portrait, réalités et enjeux du quartier 1
1.1.2 Comité de pilotage du PPU du Vieux-Charny 5
1.1.3 Processus consultatif 6

2. DIAGNOSTIC URBAIN 11

2.1 Mise en contexte 11
2.1.1 Dynamiques régionales 11
2.1.2 Situation urbaine 12
2.1.3 Délimitations du secteur visé par le PPU 13

2.2 Historique du secteur d'intervention 15
2.2.1 Le paysage d'avant les voies ferrées 15
2.2.2 Un lieu de passage millénaire 15
2.2.3 Une identité avant la naissance 17
2.2.4 Le long ruban d'acier 17
2.2.5 Être au centre du monde 17
2.2.6 La ville au rythme de la vapeur 19
2.2.7 La ville se développe 21
2.2.8 Changement technologique, changement de vocation 23
2.2.9 Charny séparé de sa rivière 23

2.3 Diagnostic urbain 27
2.3.1 Profil sociodémographique et économique du quartier Vieux-Charny 27
2.3.2 Dynamiques de quartier 30
2.3.3 Activités et fonctions urbaines du Vieux-Charny 31
2.3.4 Parcs, places et espaces publics 35
2.3.5 Cadre bâti du quartier Vieux-Charny 39
2.3.6 Protection du cadre bâti patrimonial 41
2.3.7 Transport et mobilité 44

2.4 identification d'ensembles morphologiques 54
2.4.1 Présentation générale 54
2.4.2 Noyau ancien 56
2.4.3 Zone industrielle patrimoniale 56
2.4.4 Secteurs résidentiels périphériques 57
2.4.5 Porte d'entrée mixte 57

3. Vision et concept d'organisation spatiale 61

3.1 Vision d'avenir de la Ville de Lévis 61

3.2 Vision d'avenir du quartier Vieux-Charny 61
3.2.1 Synthèse des considérations et enjeux du PPU Vieux-Charny 61
3.2.2 Vision 63

3.3 Concept d'organisation spatiale 63
3.3.1 Noyau traditionnel revitalisé 63
3.3.2 Entrée du secteur Charny dynamique 64
3.3.3 Avenue des Églises structurante : Densité progressive de l'entrée du secteur Charny vers le noyau traditionnel 64
3.3.4 Déplacements actifs favorisés au sein du quartier, vers les parcs et places publiques et vers le Parc des Chutes-de-la-Chaudière 64
3.3.5 Espaces publics et parcs mis en valeur ou créés 65

4. Orientations et objectifs d'aménagement 69

4.1 Charny, un quartier qui améliore et met en valeur les qualités et le dynamisme de sa rue principale 70
4.1.1 Objectifs | bâtiments et ensembles urbains patrimoniaux 70
4.1.2 Objectifs | Parcs, places publiques et vie communautaire 71
4.1.3 Objectifs | Polarités commerciales et mixité fonctionnelle 73
4.1.4 Objectifs | Transport actif | Avenue des Églises 76

4.2 Charny, un quartier qui est muni d'un réseau de déplacement performant, confortable et sécuritaire pour tous les modes, et ce au sein du quartier et vers les secteurs environnants 77
4.2.1 Objectifs | Transport actif | Ensemble du quartier de Charny 77
4.2.2 Objectifs | Transport régional | Ensemble du quartier de Charny 78

4.3 Charny, un quartier qui valorise son histoire et son avenir ferroviaire 79
4.3.1 Objectifs | Transport | Secteur de la gare 79
4.3.2 Objectifs | Identité, ambiance et qualité de l'espace public 80

4.4 Charny, un quartier qui bénéficie de la proximité des Chutes-de-la-Chaudière, pour les résidents et les visiteurs 81
4.4.1 Objectifs | Grand paysage | Accessibilité physique et mise en valeur 81
4.4.2 Objectifs | Développement touristique et commercial 81

5. MISE EN ŒUVRE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR 85

5.1 Cœur du Vieux-Charny 86
5.1.1 Place de l'église 86
5.1.2 Place de la gare 90
5.1.3 Avenue des églises 92

5.2 Entrée du secteur Charny 96
5.2.1 Consolidation du secteur en commerce et habitations, restructuration de l'encadrement du terrain de l'école. 96
5.2.2 Place de l'Aquaréna et pôle institutionnel 98

5.3 Relation à la rivière Chaudière 100
5.3.1 Rapport visuel 100
5.3.2 Accès physique 100

5.4 Études et projets d'avenir - Charny + 20 ans | Stratégies d'intervention maintenues en continu 102
5.4.1 Conception d'une stratégie de traitement et sécurisation des voies, en tant qu'espace public de vie pour les citoyens de Charny. 102
5.4.2 Étude sur la déviation du transit routier de Charny 106
5.4.3 L'avenir du patrimoine ferroviaire 108
5.4.4 Opérationnalisation et intégration des orientations de la Politique de développement social et communautaire 108

6. Plan d'action 112

6.1 Plan d'action — Actions | Acteurs | temporalité 112

7. CONCLUSION 123

7.1 Références bibliographiques 124

LISTE DES CARTES ET FIGURES

LISTE DES CARTES

Carte 1 : Dynamiques régionales 11
Carte 2 : Localisation du territoire visé par le PPU 12
Carte 3 : Secteur du PPU Vieux-Charny 13
Carte 4 : Limites du recensement 27
Carte 5 : Localisation des activités dans le secteur PPU du Vieux-Charny 32
Carte 6 : Localisation des places, parcs et espaces verts 36
Carte 7 : Années de construction des bâtiments 38
Carte 8 : Valeur patrimoniale intrinsèque 40
Carte 9 : Secteur du PIIA patrimonial 42
Carte 10 : Aires de stationnement 46
Carte 11 : Transport collectif 48
Carte 12 : réseau cyclable 50
Carte 13 : réseau piétonnier 52
Carte 14 : Ensembles morphologiques du Vieux-Charny 55
Carte 15 : Vision d'aménagement — Échelle de la ville de Lévis 60
Carte 16 : Orientation 1 — Localisation des secteurs clés d'intervention 85
Carte 17 : Inventaire de l'emprise des rues du secteur PPU Vieux-Charny 104
Carte 18 : Mesures d'apaisement du trafic — Éléments du SAD 107
Carte 19 : Mesures d'apaisement du trafic 107
Carte 20 : Affectations et zonage existants 129
Carte 21 : Modification au plan des affectations 132
Carte 22 : Gradation des hauteurs maximales autorisées 133
Carte 23 : Modification au zonage (ensemble) 134
Carte 24 : Modification au zonage (zoom entrée du secteur Charny) 135
Carte 25 : Modification au zonage (cœur de quartier) 135

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Schéma — Les richesses territoriales de Charny 2
Figure 2 : Rapport synthèse des pré-consultation 6
Figure 3 : Tableau illustrant les chutes de la Chaudière réalisée en 1784 par James Peachey 14
Figure 4 : Extrait de la carte de Robert De Villeneuve, datant de 1688, illustrant le chemin de portage des canots jusqu'à Charny 14
Figure 5 : Le terminus ferroviaire du Grand-Tronc à Lévis en 1870, situé à l'emplacement actuel du parc de l'Anse-Tibbits 16
Figure 6 : Des employés entourant une locomotive de l'Intercolonial vers 1890 16
Figure 7 : La rotonde et une partie de la cour de triage Joffre vers 1968 18
Figure 8 : Vue de Charny vers l'ouest, à partir du clocher de l'église 18
Figure 9 : Locomotive de classe Northern avec son mécanicien et son chauffeur, représentative de l'âge d'or de la vapeur 20
Figure 10 : Sortie de l'église en 1963 20
Figure 11 : L'hôpital Notre-Dame, fondée par le Dr. Paul, Gilbert, en 1963 22
Figure 12 : Cour de triage Joffre vers 1985 22
Figure 13 : Travaux d'aménagement de l'autoroute Robert-Cliche (73) en 1974. Une véritable barrière entre Charny et sa rivière 24
Figure 14 : Le centre-ville traditionnel en 1988 24
Figure 15 : Proportion de ménages privés selon la taille du ménage en 2016 28
Figure 16 : Population par tranches d'âge en 2011 28
Figure 17 : Proportion de ménage privé par tranches de revenu en 2010 (avant impôt) 29
Figure 18 : (A et B) logements privés par type de construction résidentielle 29
Figure 19 : Course de boîte à savon 30
Figure 20 : Avenue des Églises 34
Figure 21 : Tissu résidentiel 34
Figure 22 : Ancienne banque 34
Figure 23 : Place Charny 34
Figure 24 : Chemin de Charny 34
Figure 25 : Esquisse d'ambiance de la Place de l'église réalisée par fondation rues principales (2010) 34
Figure 26 : Place de la fontaine (Omer-Roberge) 37
Figure 27 : Place Marguerite-Yourcenar 37
Figure 28 : Parc de la rivière 37
Figure 29 : Place de l'Église — Potentiel à valoriser 37

Figure 30 : Accès au Parc-des-Chutes-de-la-Chaudière 37
Figure 31 : Rotonde Joffre 38
Figure 32 : Église de Charny 40
Figure 33 : (A) Architecture résidentielle 42
Figure 34 : (B, C et D) Bâtiments patrimoniaux du Vieux-Charny 42
Figure 35 : Stationnement de la Place de l'église 46
Figure 36 : Piste cyclable sous les pylônes 50
Figure 37 : Avenue Joseph-Hudon 52
Figure 38 : Noyau villageois ancien 55
Figure 39 : Zone industrielle patrimoniale — Rotonde Joffre (2016) 55
Figure 40 : Secteurs résidentiels périphériques 55
Figure 41 : Porte d'entrée mixte 55
Figure 42 : La nécessité d'une vision d'avenir à long terme dans les processus de planification 60
Figure 43 : Démarche du PPU Charny — Répondre aux enjeux locaux et régionaux pour un développement durable 60
Figure 44 : Concept d'organisation spatiale 62
Figure 45 : Grandes intentions — Noyau traditionnel — Situation existante 72
Figure 46 : Grandes intentions — Noyau traditionnel — Proposition 72
Figure 47 : Schéma 3D — Entrée du secteur Charny - État actuel 75
Figure 48 : Préconcept d'aménagement de la Place de l'Église 87
Figure 49 : Précédents au Québec 88
Figure 50 : Relevé du stationnement existant et potentiel à moins de 5 min de marche de la Place de l'Église 88
Figure 51 : Précédents du monde — Contexte et configuration spatiale similaire 89
Figure 52 : Exemple de schéma de principe d'aménagement pour le secteur de la gare 90
Figure 53 : Images références pour le réaménagement du secteur de la gare 91
Figure 54 : Images références - Restructuration du tissu commercial 92
Figure 55 : Localisation des tronçons de l'Avenue des Églises — Localisation des profils schématiques 93
Figure 56 : Réaménagement des bretelles de l'autoroute 20 93
Figure 57 : Vision du réaménagement des tronçons de l'Avenue des Églises 95
Figure 58 : Potentiel d'amélioration de l'encadrement bâti autour de l'école secondaire des Etchemins 96
Figure 59 : Place de l'Aquaréna — Existant 99
Figure 60 : Images références - Promenade en bordure d'un espace ferroviaire 99
Figure 61 : Images références - Points d'observation 100
Figure 62 : Réaménagement des bretelles de l'autoroute 73 101
Figure 63 : Réaménagement de tronçons de rue dont l'objectif est de valoriser l'accès à la rivière chaudière 101
Figure 64 : Images références - Illustration différentes approches de réaménagement de rues dont l'objectif est d'accommoder circulations et moments de rencontre, d'arrêt et de vie publique 105
Figure 65 : Schéma — Mise en valeur du patrimoine ferroviaire de Charny à long terme 108



Photo : Nicole Dewilde

01

INTRODUCTION

1. INTRODUCTION

Les quartiers anciens de Lévis sont le produit spontané de **l'histoire et de la culture de la société québécoise.** Établis comme des paysages urbains identitaires, ils rappellent à la fois les modes d'occupation du territoire, les méthodes de construction, les savoir-faire artisanaux et les modes de vie de nos ancêtres. Premières centralités établies sur le territoire lévisien, les noyaux anciens ont été témoins de l'urbanisation qui, au fil du temps, a transformé les dynamiques locales et régionales.

Ce faisant, leur rôle de premier plan s'est métamorphosé au gré du développement de nouveaux pôles d'activités commerciales. Les noyaux fondateurs de Lévis se positionnent aujourd'hui comme des **cœurs de quartier au caractère unique**, ayant une charge historique remarquable et où prennent place des bâtiments et ensembles morphologiques exceptionnels qu'il est indispensable de préserver. Plus encore, ils sont maintenant synonymes d'**un mode de vie recherché**, où le cadre bâti et la trame urbaine permettent de vivre le quartier au quotidien et où la proximité est gage d'animation urbaine et de vie de quartier.

Ces différentes caractéristiques des quartiers traditionnels sont donc des **richesses territoriales à faire fructifier** pour que ces lieux puissent effectivement jouer leur rôle structurant à l'échelle du territoire lévisien, pour les générations actuelles et à venir. Ces richesses territoriales (qu'elles soient des lieux d'emploi et d'effervescence économique ; une communauté soudée et dynamique ; du patrimoine chargé d'histoire ; des attraits paysagers et naturels), ont chacune le potentiel de contribuer mutuellement et de manière structurante à la richesse économique, culturelle, sociale ou encore environnementale de Charny, et plus largement de la région lévisienne. Pour parvenir à valoriser ces richesses territoriales, **une planification détaillée, structurée, ambitieuse et réaliste est souhaitable**. Et c'est ce que le processus PPU offre aujourd'hui à une partie du secteur de Charny, en tant qu'opportunité d'un développement cohérent, dynamique et à l'image de ses citoyens pour la vingtaine d'années à venir.

1.1 LE QUARTIER DU VIEUX-CHARNY

1.1.1 Portrait, réalités et enjeux du quartier

- **Portrait général**

L'évolution du secteur de Charny a été marquée par son histoire ferroviaire qui a conditionné à la fois son développement urbain et sa relation avec les quartiers environnants. En effet, Charny s'est construit à la croisée de chemins de fer importants, comme plaque tournante du transport ferroviaire au cours des XIXe et XXe siècles. Ce positionnement est à la fois gage d'une grande effervescence économique et urbaine, mais crée un certain enclavement du quartier au cœur de limites anthropiques (chemin de fer, gare de triage, autoroute) encore présentes sur le territoire aujourd'hui.

Le noyau villageois ancien se déploie le long de l'Avenue des Églises, qui relie le cœur du Vieux-Charny à l'un des deux pôles de développement majeurs de la ville de Lévis, soit le pôle Chaudière dans le secteur de Saint-Romuald. Charny profite également d'un accès privilégié à l'autoroute 20, permettant d'atteindre facilement le pôle Desjardins ou encore les ponts Pierre-Laporte et de Québec menant à la rive nord du Saint-Laurent. L'autoroute et ses viaducs d'accès sont d'ailleurs un passage obligé pour traverser ou atteindre la rivière depuis Charny. Autrement, le Chemin de Charny permet de rejoindre les secteurs de Breakeyville et de Saint-Jean-Chrysostome.

Les richesses territoriales de Charny sont les atouts que le PPU souhaite faire fructifier, valoriser, afin que la qualité de vie et le dynamisme de Charny n'en soient que grandissants dans l'avenir.

GRAND PAYSAGE ET ESPACE PUBLIC
Rivière Chaudière
Parcs de quartier
Places potentielles
Rues conviviales et sécuritaires

POLARITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT ET ACCÈS
Réseau autoroutier
Réseau ferroviaire
« Transit oriented developpment » historique

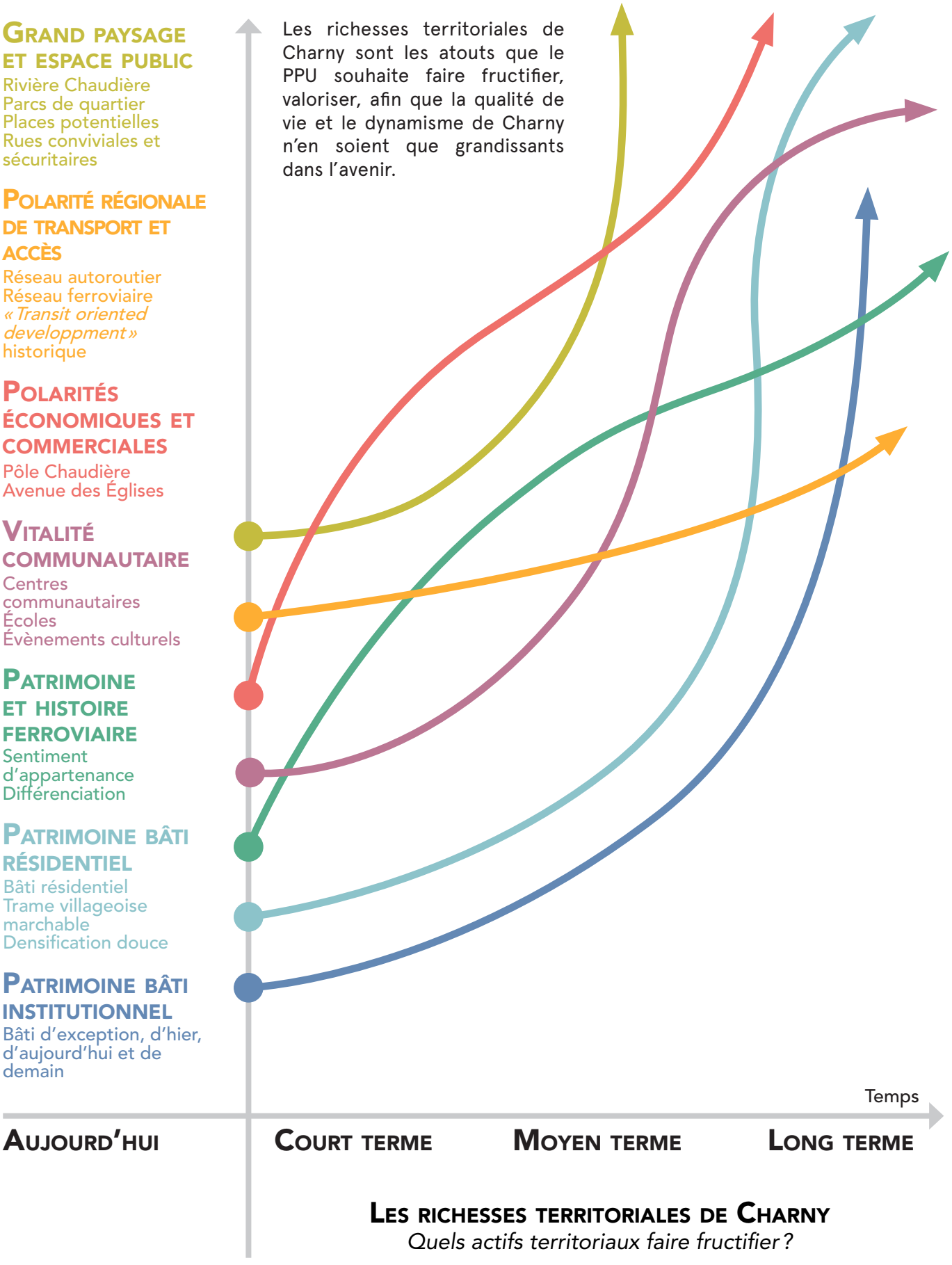
POLARITÉS ÉCONOMIQUES ET COMMERCIALES
Pôle Chaudière
Avenue des Églises

VITALITÉ COMMUNAUTAIRE
Centres communautaires
Écoles
Évènements culturels

PATRIMOINE ET HISTOIRE FERROVIAIRE
Sentiment d'appartenance
Différenciation

PATRIMOINE BÂTI RÉSIDENTIEL
Bâti résidentiel
Trame villageoise marchable
Densification douce

PATRIMOINE BÂTI INSTITUTIONNEL
Bâti d'exception, d'hier, d'aujourd'hui et de demain



LES RICHESSES TERRITORIALES DE CHARNY

Quels actifs territoriaux faire fructifier ?

Figure 1 : Schéma — Les richesses territoriales de Charny

- **Enjeux du PPU de Charny**

La force historique liée à l'industrie ferroviaire ●

Charny est riche d'une histoire ferroviaire qui teinte son identité particulière par rapport aux autres noyaux secteurs traditionnels, et fait la fierté de ses habitants. En effet, Charny s'est développé à partir du XIXe siècle, autour du chemin de fer, dont l'activité était alors en plein essor. Son positionnement est complètement lié au fait que ce lieu soit devenu une plaque tournante pour le transport ferroviaire. L'enjeu lié à l'histoire du chemin de fer est de la valoriser, en tant qu'élément créant un sentiment d'appartenance au quartier et en tant qu'élément de différenciation à l'échelle régionale.

Un pôle de transport ●

Au-delà de son histoire, l'activité ferroviaire contemporaine pose d'autres enjeux et potentiels pour l'avenir du quartier, notamment avec l'importance de la gare Joffre. Le secteur de la gare offre une situation et des atouts pour être un nœud de transport multimodal, autant qu'une polarité commerciale dynamisant le caractère particulier de Charny. Elle a donc un fort potentiel structurant pour le développement futur du quartier.

Un autre enjeu est la présence forte du réseau ferroviaire dans le quartier, car Charny est une rotule incontournable pour la circulation des trains. La multitude de voies, croisements et la gare de triage au sud, constituent des barrières urbaines importantes, ainsi que des enjeux de sécurité. Ces éléments peuvent-ils à l'inverse contribuer à l'animation urbaine ? C'est un autre défi qu'aborde le PPU. Par exemple, la réflexion sur l'avenir post-industriel de la rotonde Joffre peut déjà s'amorcer, bien que son activité puisse continuer un certain temps. L'espace de l'Aquaréna et son skate park sont directement exposés à la voie ferrée, le train peut alors devenir un élément thématique du site.

Les richesses paysagères ●

Charny est également riche d'un patrimoine paysager situé à quelques pas de son cœur de quartier traditionnel : la rivière Chaudière, ses chutes et son parc. Ces lieux sont accessibles facilement en automobile par le viaduc de la rue du Parc-des-Chutes, et les bretelles de l'autoroute 73. Cependant, comme cet accès est unique, il y a un fort potentiel d'amélioration de cette relation entre Charny et sa rivière. Le parc et le quartier gagneraient à avoir des liens piétons/cyclistes renforcés : cette relation améliorée pourrait attirer les visiteurs jusque dans le cœur du village afin de dynamiser sa vie culturelle et commerciale, autant que ce lien renforcé constituerait une promenade aux saveurs urbaines et « naturelles », d'une grande qualité pour ses résidents. Le défi principal pour améliorer l'accès (actif, visuel) à la rivière et son parc, réside dans l'inventivité nécessaire pour atténuer la présence de cette barrière urbaine majeure qu'est l'autoroute 73.

Les atouts commerciaux ●

La proximité du pôle régional de Saint-Romuald (pôle Chaudière) est pour Charny une épée à double tranchant. Ce pôle, en pleine croissance, concentre une activité et une effervescence importantes pour l'économie et l'emploi à Lévis, ce qui est un gros atout pour la ville. On y trouve tous types et toutes tailles de commerces et services, allant des magasins entrepôts offrant d'importantes quantités de produits à prix compétitif, à des édifices mixtes accueillant des bureaux, des commerces et des activités de restauration. Le pôle Chaudière est également compétitif parce qu'il est facilement accessible en automobile ; grâce à son positionnement régional stratégique, situé au carrefour des autoroutes 20 et 73 ; et grâce à son abondance de surface de stationnements entourant chacun de ses édifices.

Ainsi, le pôle Chaudière draine une grande partie des flux d'acheteurs de la région, et de Charny. Certains commerçants de Charny ont déjà déménagé vers le pôle, et la tendance ne semble pas s'inverser.

L'activité des rues commerciales et du quartier doit se réinventer et trouver sa vocation. La relation entre les développements commerciaux de Charny et ceux du pôle Chaudière doivent s'orchestrer de manière complémentaire, afin que les deux formes de développement puissent performer, et que la vitalité commerciale du quartier de Charny soit redorée.

Une des stratégies courantes, qui mise sur les qualités des noyaux de quartiers anciens, est de miser sur l'accessibilité piétonne et la qualité d'expérience de la rue commerçante. Le but est d'attirer, d'une part, une autre gamme de commerces qui n'ont pas d'intérêt à aller vers ces pôles (notamment ici les commerces de service de petite taille). D'autre part, cette stratégie vise à favoriser un écosystème commercial de proximité basée sur la mobilité active (qui représente alors la majorité de l'achalandage d'acheteurs). Plusieurs études montrent que les clients de proximité sont la clientèle majoritaire des rues commerciales[1] , mais également qu'ils dépensent plus, et viennent plus souvent que les acheteurs en automobile[2], ce qui encourage à pousser ce genre d'initiatives. Le défi de favoriser la mobilité active sur l'Avenue des Églises réside dans le fait de fortes contraintes (route numérotée du MTQ, emprise de rue étroite), et donc la revitalisation commerciale sera priorisée vers le secteur de la gare et l'entrée du secteur Charny (Place Charny).

Vitalité sociale et communautaire

La vitalité communautaire de Charny est visible, car le quartier conserve tout de même une assise résidentielle relativement dense et des services associés à cela. Plusieurs éléments témoignent de cette vitalité, que ce soit l'offre d'activités du centre Paul-Bouillé, la présence de la bibliothèque Jean-Gosselin, le dynamisme de l'organisme de revitalisation (Charny Revit), ou encore l'organisation d'évènements estivaux qui prennent place sur le stationnement de l'église. L'amélioration de l'offre en espace public pour soutenir cette vie publique est clé, que ce soit dans la conception de places propices à accueillir des évènements, ou encore dans l'amélioration de l'accessibilité en transport actif et collectif, etc.

Patrimoine résidentiel, institutionnel et urbain

Charny bénéficie d'un patrimoine bâti dont la qualité et la pérennité sont aujourd'hui menacées à court et moyen terme, pour plusieurs raisons. La suppression des différentes subventions gouvernementales pour la rénovation du patrimoine bâti dans la dernière décennie fait en sorte que la qualité du tissu bâti ne s'est pas améliorée. Le PPU adressera donc ces enjeux afin que cet héritage culturel se transmette. Les mesures incitant à la rénovation sont également des motivations potentielles à l'installation de nouvelles familles souhaitant s'établir et devenir propriétaires.

Certains éléments d'exception, comme l'église, présentent le potentiel d'être mis en valeur afin de mieux répondre à leurs fonctions réelles et multiples. Le stationnement de l'église par exemple, accueille aussi des évènements divers en été, il a donc le potentiel d'être une véritable place centrale de quartier. La rotonde Joffre fait également partie du patrimoine bâti institutionnel à mettre en valeur en fonction des activités actuelles ou à venir dans les prochaines dizaines d'années.

La trame de rue du secteur traditionnel est également un héritage de qualité à conserver et valoriser autrement que de simples « conduites » de circulations automobiles. En effet, par son orthogonalité et ses îlots de petite taille, elle constitue un tissu perméable et marchable, conçu à échelle humaine. C'est en effet le témoin d'une époque ferroviaire où Charny était structuré sur un transport en commun (le train) accessible à pied.

1 Biba, Gjin, Paul Villeneuve, Marius Thériault et François Des Rosiers (2007). Formes commerciales et mobilité à Québec : quelle organisation spatiale ? ». Cahiers de géographie du Québec, vol. 51, no 144, p. 399-418

2 Jaffe, Eric (2015). « The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes ». The Atlantic CityLab, 13 mars.

- **L'approche du PPU Vieux-Charny**

Comme détaillé plus haut, chacun des enjeux, tous basés sur des faits marquants (relevés lors des consultations citoyennes et de l'analyse territoriale), amène son lot de défis. Mais les richesses territoriales intrinsèques à Charny sont des éléments porteurs afin d'y répondre de manière réaliste et ambitieuse, au cours des 20 années qui viennent.

Le programme particulier d'urbanisme (PPU) du Vieux-Charny propose une vision d'avenir et des orientations d'aménagement permettant de guider certaines interventions physiques et règlementaires visant la revitalisation de la trame résidentielle et commerciale du quartier. De même, la réflexion émanant du PPU cherche à bonifier la vie de quartier en facilitant les déplacements de tous types de transports, en créant des lieux de rencontre conviviaux et en mettant en valeur les attraits et paysages du quartier. Ainsi, le PPU précise la nature des interventions, tant publiques que privées, que la Ville de Lévis peut planifier et encadrer sur le territoire du quartier ancien, et ce, à court, moyen et long terme. Il s'appuie à la fois sur la vision qui a émergé des consultations publiques, sur les orientations municipales en matière de développement et sur une analyse sensible du territoire du quartier ancien.

À cet égard, le PPU présente les éléments suivants :

- Une vision concertée de l'avenir du Vieux-Charny ;
- Les grandes orientations qui encadreront le développement du quartier, les objectifs d'aménagement et, plus concrètement, des actions et des recommandations en lien avec ces objectifs ;
- Une planification détaillée des usages, des hauteurs et des volumétries ;
- Un plan d'action indiquant les moyens de mise en œuvre et les priorités d'intervention.

1.1.2 Comité de pilotage du PPU du Vieux-Charny

Bien que le PPU demeure un outil règlementaire adopté et mis en œuvre par la ville de Lévis, un comité de pilotage a été constitué afin de contribuer à l'élaboration du PPU, à commenter son contenu et à faire le suivi des différentes étapes d'adoption du document. Ce comité a été formé par la somme d'individus provenant de différents groupes impliqués dans le quartier du Vieux-Charny :

- M^{me} Karine Lavertu, conseillère municipale district 5 — Charny
- M. Michel Turner, conseiller municipal district 6 — Breakeyville
- M. Jean-François Jourdain, Direction de l'urbanisme, Ville de Lévis
- M. Alain Carpentier, Direction du développement économique et de la promotion, Ville de Lévis
- Mme Nicole Dewilde, administratrice de Charny Revit
- Mme Elyse Lemay, coordonnatrice de Charny Revit

1.1.3 Processus consultatif

- **Des consultations publiques tenues en amont**

Puisque l'aménagement et la planification d'un quartier doivent d'abord s'appuyer sur une adhésion des communautés qui l'habitent et le fréquentent, les citoyens du quartier ont été mis à contribution en amont du processus d'élaboration du PPU. De plus, les acteurs publics et privés intéressés au développement du quartier ont été sollicités dans le processus consultatif. Quatre occasions ont été offertes aux citoyens, organismes, promoteurs, employeurs ou commerçants du quartier afin qu'ils puissent exprimer leur vision de l'avenir du Vieux-Charny :

- Préconsultation publique tenue le 25 mai 2016 à l'église Notre-Dame du Perpétuel-Secours ;
- Dépôt de mémoires individuels ou collectifs à la Ville de Lévis entre le 25 mai et le 13 juin 2016 ;
- La consultation sur invitation avec les commerçants du Vieux-Charny tenue le 29 novembre 2016.

Lors de ces différentes rencontres, dix thèmes ont été proposés aux participants pour alimenter leur réflexion :

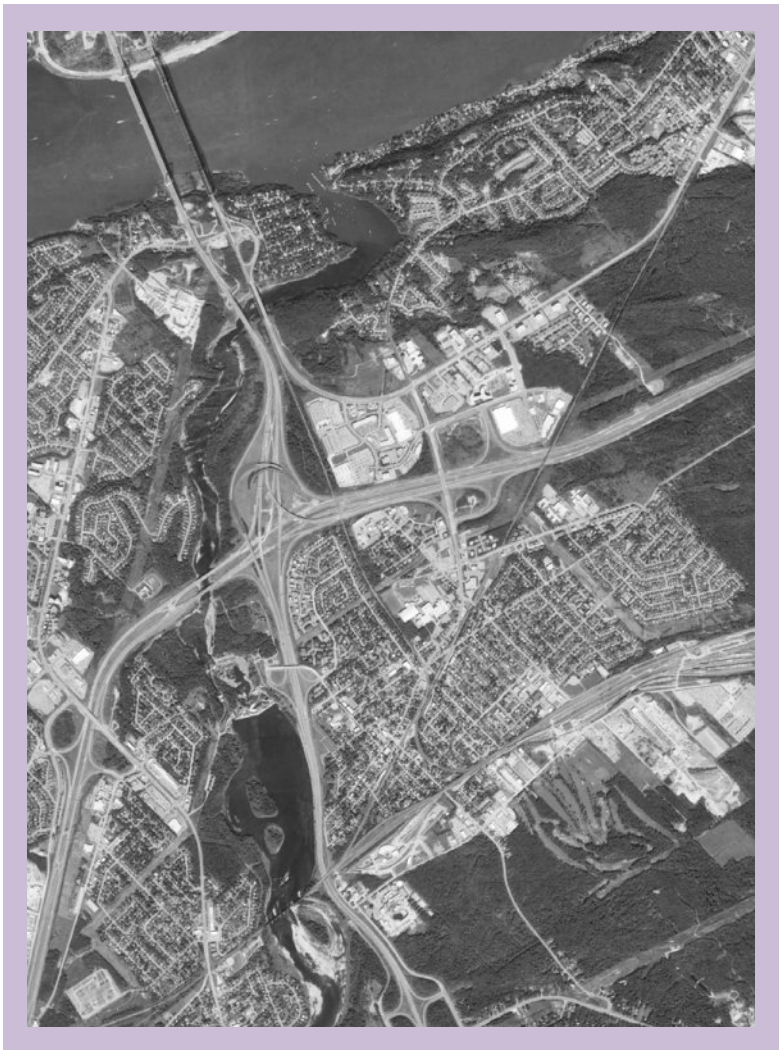
1. Territoire identitaire à l'étude du PPU du Vieux-Charny
2. Circulation automobile, transport en commun et déplacements actifs
3. Design des rues et stationnement
4. Espaces publics, parcs et espaces verts
5. Animation du milieu de vie
6. Patrimoine bâti exceptionnel et insertions architecturales contemporaines
7. Densification urbaine, espaces constructibles et non constructibles
8. Mixités des usages, commerces de proximité et logement abordable
9. Encadrement règlementaire
10. Autres thèmes

Les principales tendances qui ont émané de ce processus de préconsultation sont consignées dans le document « Imaginons ensemble l'avenir du Vieux-Charny : rapport synthèse des préconsultations publiques » disponible en ligne sur le site de la Ville de Lévis.

Par ailleurs, en regard de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, le projet de PPU du Vieux-Charny sera soumis à une consultation publique avant son adoption par le conseil municipal.



Figure 2 : Rapport synthèse des pré-consultation
Imaginons ensemble l'avenir du Vieux-Charny résume les propos tenus et les commentaires émis lors du processus de consultations publiques tenues en amont du PPU. Il est disponible en ligne.



02

DIAGNOSTIC URBAIN

2. DIAGNOSTIC URBAIN

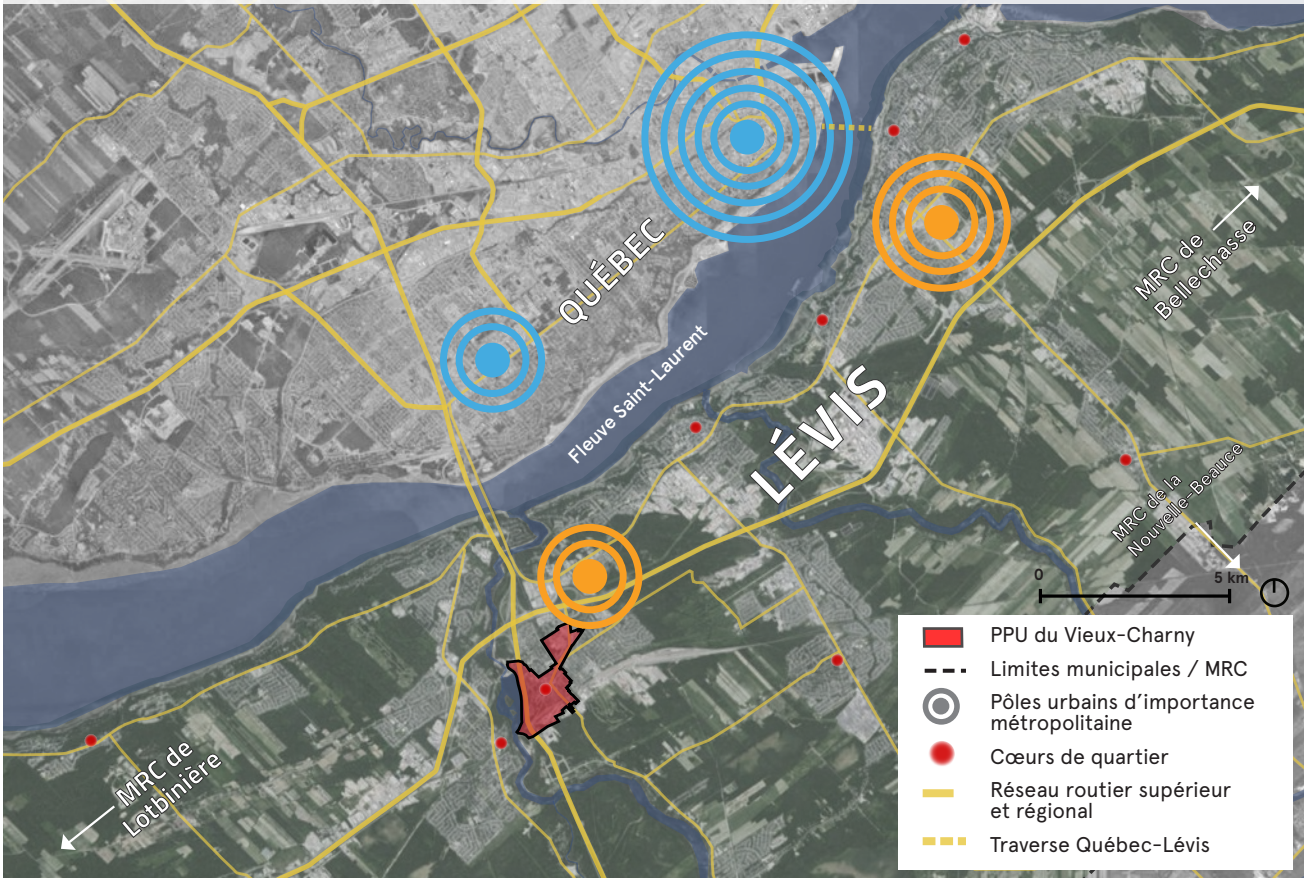
2.1 MISE EN CONTEXTE

2.1.1 Dynamiques régionales

La ville de Lévis est une agglomération riche d'histoire, de patrimoine et de paysages naturels en plus d'être un moteur de développement économique, de coopération et d'innovation. Son évolution territoriale est conditionnée par sa relation étroite avec le fleuve Saint-Laurent et d'autres cours d'eau importants, par sa localisation à l'intérieur de la zone d'influence de la capitale nationale et par les phases de développement des réseaux de transport fluvial, ferroviaire et routier.

Si la population et les activités commerciales de Lévis sont liées à celles de la capitale nationale, le territoire lévisien apparaît également comme un pôle de développement commercial et industriel avéré et autonome sur la rive droite du Saint-Laurent. De fait, la ville de Lévis étend son influence, comme pôle majeur, au sein de la région de Chaudière-Appalaches et des municipalités régionales de comté qui l'entourent (MRC de Lotbinière à l'ouest, MRC de La Nouvelle-Beauce au sud et MRC de Bellechasse à l'est).

CARTE 1 : DYNAMIQUES RÉGIONALES



2.1.2 Situation urbaine

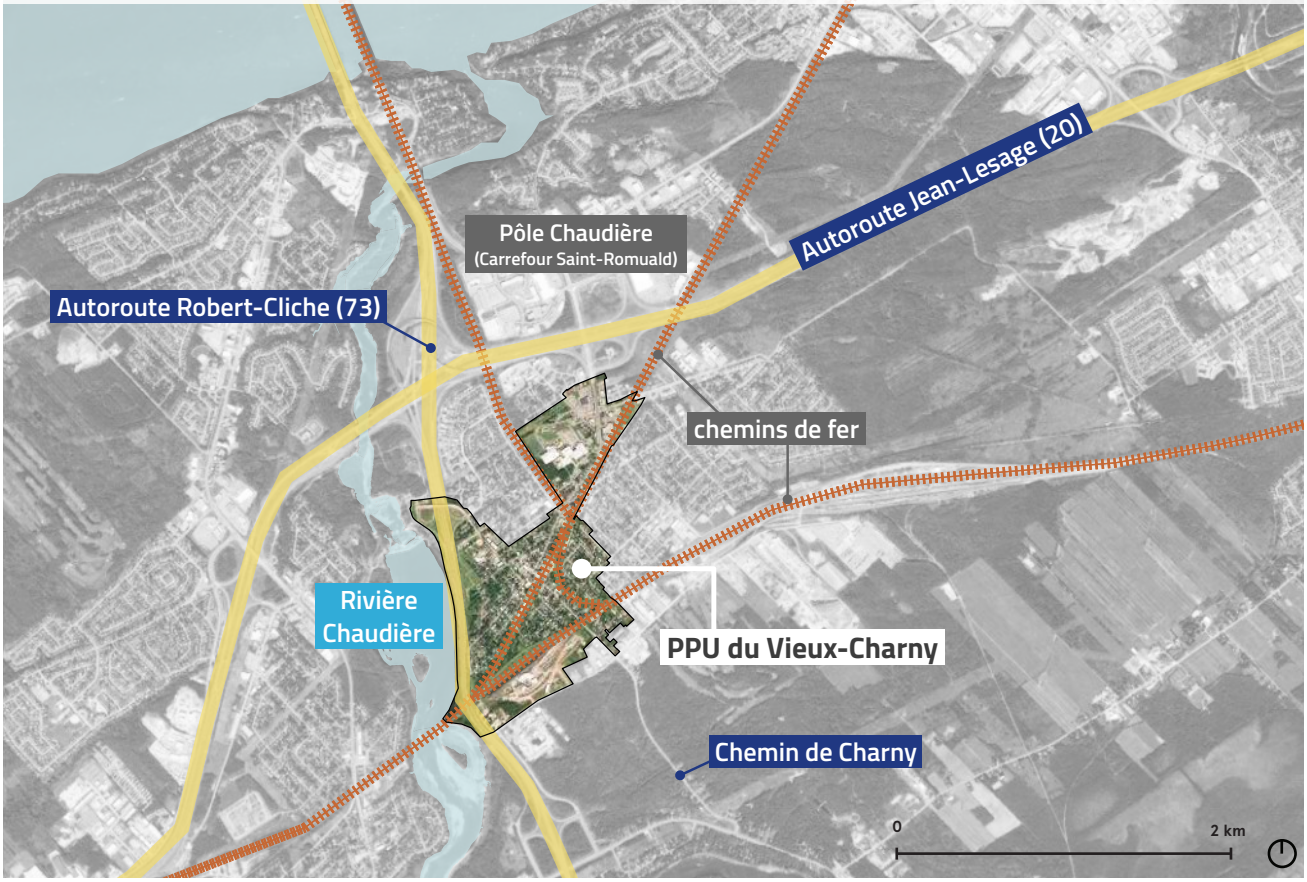
Situé dans la partie centrale du territoire lévisien, juste au sud des ponts de Québec et Pierre-Laporte, Charny jouit d'une localisation privilégiée sur le réseau de transport régional (Autoroutes 20 et 73 - Chemin de fer).

Historiquement, Charny s'est construit à la croisée de chemins de fer importants, comme plaque tournante du transport ferroviaire au cours des XIXe et XXe siècles. Ce positionnement est à la fois gage d'une grande effervescence économique et urbaine, mais crée un certain enclavement du quartier au cœur de limites anthropiques (chemin de fer, gare de triage, autoroute) encore présentes sur le territoire aujourd'hui. En effet, cette situation a conditionné à la fois son développement urbain et sa relation avec les quartiers environnants.

Le noyau à caractère villageois se déploie le long de l'Avenue des Églises, qui relie le Vieux-Charny à l'un des deux pôles de développement majeurs de la ville de Lévis, soit le pôle Chaudière dans le secteur de Saint-Romuald, et qui le connecte également à l'autoroute Jean-Lesage (20). L'accès à l'autoroute 20 permet quant à lui d'atteindre facilement le pôle Desjardins, ou encore les ponts de Québec et Pierre-Laporte, menant à la rive nord du Saint-Laurent.

L'autoroute est toutefois un passage obligé pour atteindre la rive ouest de la rivière Chaudière, puisqu'il n'existe pas d'autres moyens pour traverser le cours d'eau à la hauteur du quartier ancien. Autrement, le Chemin de Charny permet de rejoindre les secteurs de Breakeyville et de Saint-Jean-Chrysostome.

CARTE 2 : LOCALISATION DU TERRITOIRE VISÉ PAR LE PPU



2.1.3 Délimitations du secteur visé par le PPU

À l'ouest, la rivière Chaudière jalonne le territoire du PPU, alors qu'au sud, c'est le secteur de la Rotonde qui le délimite. Au nord, la limite se situe au niveau des rues où se trouvent le cadre bâti ancien du quartier, le passage du chemin de fer et le secteur englobant l'école secondaire Les Etchemins, le stade de soccer Honco, Place Charny et l'Aquaréna. À l'est, ce sont l'Avenue des Églises et les rues marquant la délimitation entre le bâti ancien et le bâti récent qui fixent les balises du territoire du PPU.

CARTE 3 : SECTEUR DU PPU VIEUX-CHARNY





Figure 3 : Tableau illustrant les chutes de la Chaudière réalisée en 1784 par James Peachey
Source : Bibliothèque et Archives Canada, cote c002004



Figure 4 : Extrait de la carte de Robert De Villeneuve, datant de 1688, illustrant le chemin de portage des canots jusqu'à Charny
Source : Bibliothèque nationale de France, cote GE SH 18 PF 127 DIV 7P5D.

2.2 HISTORIQUE DU SECTEUR D'INTERVENTION

En étudiant chacun des secteurs qui composent la ville de Lévis, celui de Charny se démarque du lot en raison de son évolution singulière, et ce, à divers points de vue. Il s'en dégage une évolution particulière qui, par conséquent, a contribué au développement d'une identité unique. Ce résultat peut trouver comme point d'origine les activités liées aux communications, qui sont au cœur de la naissance et de la transformation de ce milieu. Au fil des siècles, ces communications ont pris différentes formes. En effet, la rivière Chaudière et les activités liées au chemin de fer ont laissé une trace indélébile tant dans le paysage urbain et l'évolution économique que dans la composition sociale, culturelle et identitaire de Charny. Ce lien intime n'est pas le résultat d'une situation spontanée, mais bien de la juxtaposition de facteurs historiques qui ont forgé une destinée unique.

2.2.1 Le paysage d'avant les voies ferrées

De nos jours, le secteur de Charny est densément développé et peu d'espaces vacants demeurent disponibles. Il s'agit d'une situation plutôt particulière puisque ce secteur fut le dernier à être développé sur l'ensemble de l'ancienne seigneurie de Lauzon, qui constituait la première forme d'administration du territoire lévisien entre 1636 et 1854. Ce développement tardif de Charny trouve en partie son explication par la présence de la rivière Chaudière, dont les chutes représentent l'élément distinctif de ce milieu. Hautes de 35 mètres, les chutes de la Chaudière possèdent un débit important, particulièrement impressionnant lors des crues printanières.

La présence des chutes crée l'effet d'un immense humidificateur naturel, projetant dans l'air des quantités considérables de particules d'eau. Il en résulte la présence d'une végétation particulièrement dense dans un large rayon autour des chutes, contribuant à la présence d'une importante forêt tant à l'est qu'à l'ouest de la rivière. Tout au long du Régime français, les efforts de colonisation seront freinés dans cette concession seigneuriale tant la forêt était dense à cet endroit. Cette forêt et la chute ont peut-être freiné l'ardeur des défricheurs, mais elle a toutefois charmé les explorateurs et, plus tard, les touristes, qui furent nombreux à vanter la beauté du paysage. De nombreux tableaux réalisés par des artistes témoignent de cet attrait tout au long des 18e et 19e siècles. En 1807, le voyageur anglais John Lambert raconte que « les bois qui environnaient la chute étaient tellement épais qu'un capitaine de vaisseau s'y égara un jour » et son corps fut retrouvé plus de deux mois plus tard. (Figure 3 p.14)

Le territoire de Charny est peu propice à l'agriculture, du moins, en fonction des conditions qui prévalaient jusqu'au début du 19e siècle. Au même moment, des concessions beaucoup plus inaccessibles de la seigneurie sont ouvertes à la colonisation, alors que le milieu de Charny, pourtant situé près de lieux névralgiques, demeure intact. Cette situation illustre bien l'importance de la végétation qui s'y trouvait à cette époque.

2.2.2 Un lieu de passage millénaire

Si la rivière Chaudière présente une contrainte pour le défrichement, il en va tout autre pour ses possibilités de transport. Depuis environ dix millénaires, les Amérindiens ont emprunté cette voie d'eau pour relier la vallée du Saint-Laurent à la côte Atlantique, en utilisant un réseau de portage pour atteindre la rivière Kennebec en direction sud. On retrouve en effet un grand nombre de traces de ce passage dans les environs. Du parc des Chutes-de-la-Chaudière jusqu'à l'embouchure de la rivière, plus d'une quinzaine de sites archéologiques préhistoriques ont été découverts, démontrant une occupation quasi ininterrompue depuis environ 11 000 ans avant notre ère. Plus précisément, une présence humaine de 9 000 et 8 000 ans avant nous a été mise au jour dans le parc des Chutes-de-la-Chaudière. Cette situation de continuité d'occupation humaine, rarissime dans le contexte nord-est du continent, met en lumière l'importance et l'ancienneté de la rivière Chaudière comme voie de communication. Afin

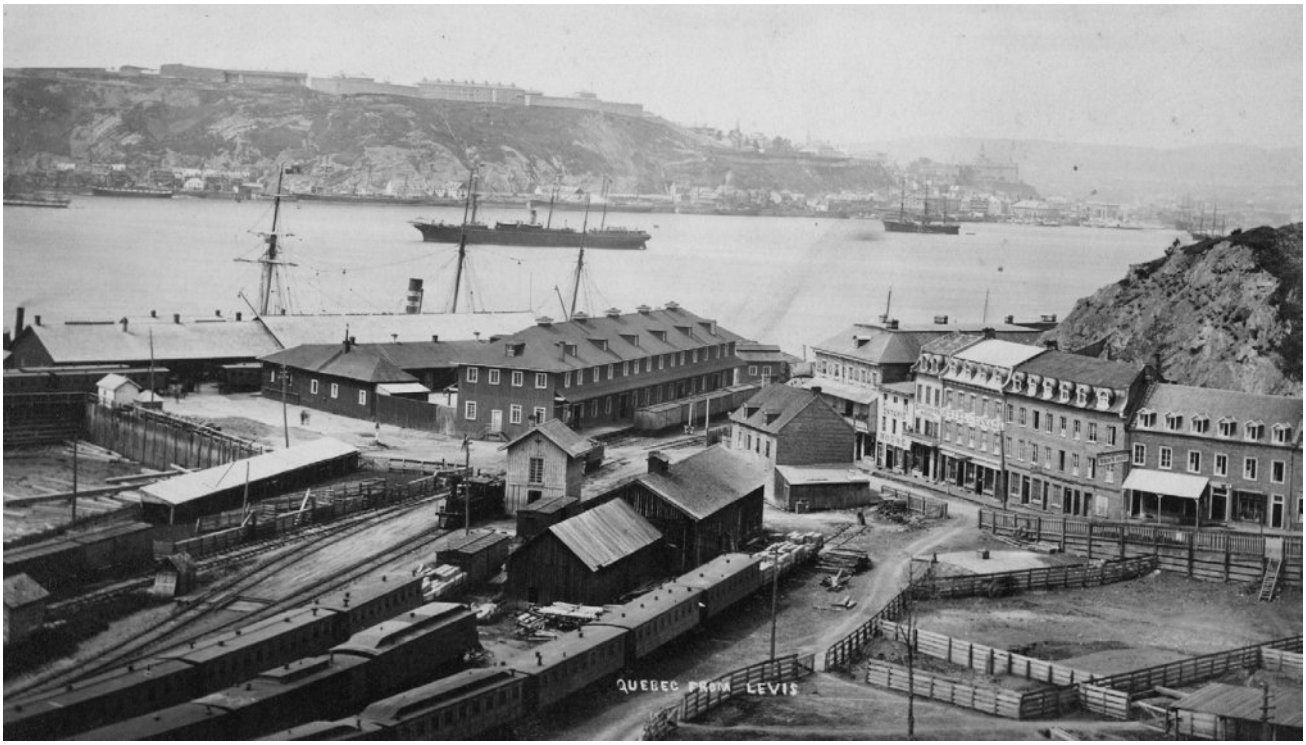


Figure 5 : Le terminus ferroviaire du Grand-Tronc à Lévis en 1870, situé à l'emplacement actuel du parc de l'Anse-Tibbits
Source : Bilbiothèque et Archives nationales du Québec, cote P1000 S4 D60 P12.

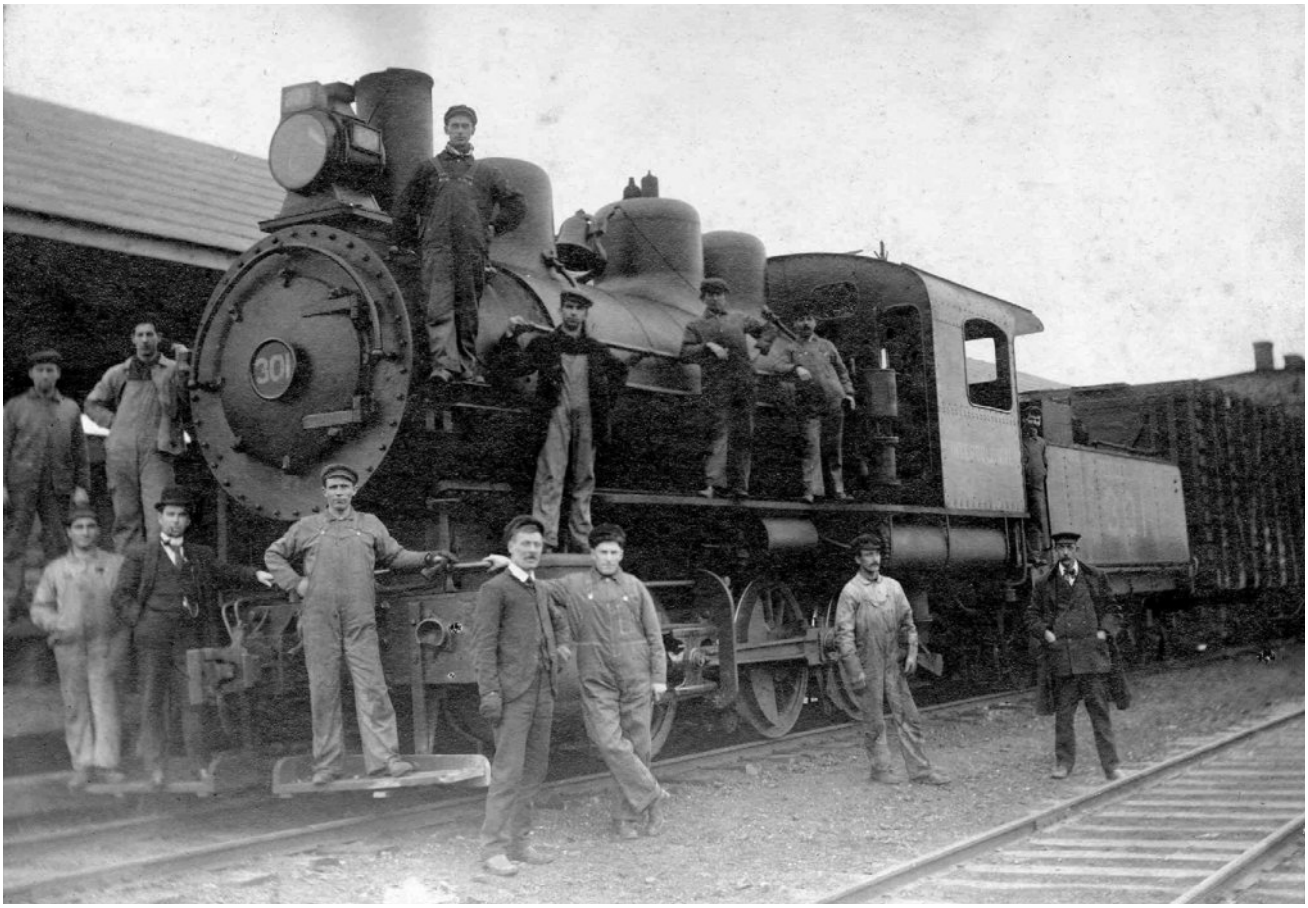


Figure 6 : Des employés entourant une locomotive de l'Intercolonial vers 1890
Source : Ville de Lévis.

d'éviter la chute et la succession de rapides qui s'ensuit, un chemin de portage a été tracé dans la forêt entre l'embouchure de la rivière et l'emplacement actuel du pont ferroviaire. Le tracé de ce chemin de portage correspond à certains segments de l'actuel chemin du Sault et de l'Avenue des Églises. (Figure 4 p.14)

2.2.3 Une identité avant la naissance

Comme nous l'avons déjà mentionné, il n'y a pratiquement aucune action de développement de ce milieu sous le Régime français. C'est pourtant à cette époque que se joue un événement qui marquera l'identité de Charny, qui correspond alors à la concession seigneuriale de l'Hétrière. Le seigneur Jean de Lauzon, propriétaire de la seigneurie du même nom, concéda à son fils Charles de Lauzon, Sieur de Charny, un fief en bordure de la rivière Chaudière. Bien que ce domaine ne fut jamais défriché, le nom de Charny demeure associé à ce secteur depuis 1652. Il faut attendre le début du 19e siècle pour observer les premiers établissements dans la concession de l'Hétrière. Ce milieu n'a jamais été reconnu pour la richesse agricole. Et pourtant, l'anecdote suivante apporte un tout autre regard. Au début du 20e siècle, Wilfrid Roberge, un ancien cheminot converti à l'agriculture, a réussi à rendre sa terre si productive qu'elle fut récompensée à deux reprises par l'Ordre du mérite agricole (1927 et 1937). Cette situation est cependant un cas d'exception.

2.2.4 Le long ruban d'acier

À partir de 1852, la compagnie ferroviaire du Grand-Tronc débute la construction d'un réseau reliant Richmond, dans les Cantons-de-l'Est, à Lévis. Cette dernière ville jouera durant plus de 50 ans le rôle de desserte ferroviaire de la ville de Québec assurant ainsi la communication entre les Cantons-de-l'Est et la région de Québec et Lévis. Afin de franchir la rivière Chaudière, la compagnie fait construire le plus long pont de tout son réseau. À la sortie est du pont, des voies ferrées coupent en deux les terres de l'Hétrière et descendent progressivement vers l'anse Tibbits, où se trouve le terminus ferroviaire. Des ateliers d'entretien du matériel roulant et d'autres bâtiments pour le transit de marchandises et de voyageurs sont établis à cet endroit. S'ajoute à cela une rotonde, destinée à l'entretien des locomotives, construite à l'emplacement de l'actuel stationnement du quai de Valero, au pied de la côte Hallé, donnant ainsi naissance à la paroisse de Saint-David-de-l'Auberivière. L'espace comprimé entre le fleuve et la falaise empêchait toute expansion des installations, alors que les activités étaient en plein essor. (Figure 5 p.16)

En 1879, la compagnie ferroviaire de l'Intercolonial s'associe avec le Grand-Tronc pour établir des ateliers d'entretien du matériel roulant à la jonction de leurs réseaux, située à la sortie est du pont de la Chaudière. Cette date marque le véritable début du développement de Charny. La première section de la rotonde Joffre est construite l'année suivante et s'ensuit l'aménagement d'une importante cour de triage. Par conséquent, on assiste à un grand déménagement de tous les équipements ainsi que des employés de Lévis vers le nouvel établissement, qui prend alors le nom de West-Jonction. La croissance est phénoménale et des nouvelles familles de cheminots s'installent dans l'ancienne concession. Le chemin de fer est arrivé, Charny vient de naître. (Figure 6 p.16)

2.2.5 Être au centre du monde

Le point de jonction des deux réseaux entraîne une concentration de toutes les activités reliées au domaine ferroviaire : entretien des wagons et des locomotives, entretien des voies ferrées, triage des wagons et des marchandises, démantèlement et remembrement complet des convois, coordination des mouvements de trains sur la subdivision, accueil des voyageurs, équipements de sauvetage et de reconstruction, etc. Cette situation est renforcée à la suite de l'ouverture du pont de Québec en 1917. Charny devient donc le point de jonction des principales routes ferroviaires en direction du nord, de



Figure 7 : La rotonde et une partie de la cour de triage Joffre vers 1968
Source Groupe TRAQ.



Figure 8 : Vue de Charny vers l'ouest, à partir du clocher de l'église
Source : Bibliothèque et Archives nationales du Québec, cote P547, S1, SS1, SSS1, D080, P19R.

l'est et de l'ouest du Canada. Cette position centrale dans le réseau ferroviaire national contribuera à la concentration d'activités stratégiques à Charny, notamment comme point de départ des subdivisions ferroviaires. Ainsi, les équipages de train partent et reviennent toujours du même point.

Afin d'encadrer cette population particulière, une paroisse est élevée en 1903 et la municipalité de Charny est créée au même moment. La petite agglomération devient rapidement une véritable ville mono-industrielle, dont le rythme quotidien est calqué sur les activités ferroviaires. À partir de 1923, les compagnies ferroviaires sont regroupées sous une entité unique, le Canadien National (CN), qui demeurera l'employeur majoritaire pour plusieurs décennies. Le CN concentre à Charny la réparation et la préparation des locomotives pour l'est du pays. La rotonde, ou « la shop » en langage de cheminot, devient un centre constamment en activité. Le travail se fait jour et nuit, le train n'arrête jamais. (Figure 7 p.18)

Le développement urbain de Charny épouse les contraintes formées par la présence des voies ferrées qui forment un triangle, dont la pointe correspond à la sortie du pont sur la Chaudière, et sa base est le Curve, une importante courbe qui relie les voies principales du Grand-Tronc et celles de l'Intercolonial. Le Curve fut longtemps considéré comme la limite est du développement, des champs en culture s'y étendent au-delà. Charny s'étend également du côté nord de la voie ferrée, où se concentre l'activité commerciale, institutionnelle et résidentielle à plus faible densité.

Notons une autre particularité qui distingue Charny des autres agglomérations de la région : l'éclairage électrique. Depuis 1901, les résidences bénéficient de cette source d'énergie grâce à la centrale nouvellement aménagée aux chutes de la Chaudière. Charny figure parmi les premiers milieux à profiter de l'électricité, notamment pour les installations publiques telles que l'éclairage des rues et la station de pompage d'eau potable. Certaines familles ne peuvent s'offrir ces services et vont s'établir de l'autre côté du pont ferroviaire, soit à Saint-Rédempteur, où les coûts pour s'établir sont nettement plus faibles. (Figure 8 p.18)

À cette époque, peu de familles peuvent s'identifier comme étant « natifs » de Charny. Plusieurs familles proviennent de Saint-Jean-Chrysostome, comme en témoigne la forte représentation des patronymes Cantin, Couture, Fontaine et Demers. Les employés proviennent principalement de Lévis et de Saint-David, d'où étaient situées originalement les installations ferroviaires, des paroisses environnantes et plusieurs autres des régions de la Côte-du-Sud et du Témiscouata, où se trouvaient également d'autres terminus ferroviaires. D'autres familles, plus souvent des cadres de la compagnie, sont anglophones et de confession protestante, comme en fait foi l'église presbytérienne située à l'extrémité ouest de l'Avenue des Églises. La présence de familles de tradition anglo-saxonne se remarque dans certaines demeures dont les typologies architecturales rappellent davantage les influences de la Nouvelle-Angleterre plutôt que canadiennes-françaises.

2.2.6 La ville au rythme de la vapeur

L'âge d'or du cœur traditionnel de Charny correspond à l'ère des locomotives à vapeur. Cette technologie requiert une main-d'œuvre importante et des installations de grande envergure pour son entretien et son approvisionnement. La croissance urbaine de Charny se fait donc en fonction de ce dynamisme. L'activité commerciale se concentre sur l'axe de l'Avenue des Églises et l'actuel Chemin de Charny, près de la gare. Cette gare représente justement le centre du monde, où arrivent et repartent les voyageurs, les visiteurs de marque, les nouvelles et les potins.

Au niveau de la composition urbaine, on retrouve dans la ville un grand nombre de résidences multifamiliales, notamment entre l'Avenue des Églises et la cour de triage. Cette situation s'explique par le grand nombre de travailleurs itinérants, c'est-à-dire des employés qui travaillent sur les trains, qui arrivent et qui repartent sans cesse, tout comme les voyageurs. Puisqu'un grand nombre de chefs de famille sont absents durant de longues périodes, les ménages préfèrent partager l'immeuble avec d'autres familles pour l'entraide et diminuer les charges d'entretien et financières. Dans ce secteur de



Figure 9 : Locomotive de classe Northern avec son mécanicien et son chauffeur, représentative de l'âge d'or de la vapeur
Source : Ville de Lévis, Fonds Jocelyn Huard, cote P08-0515.

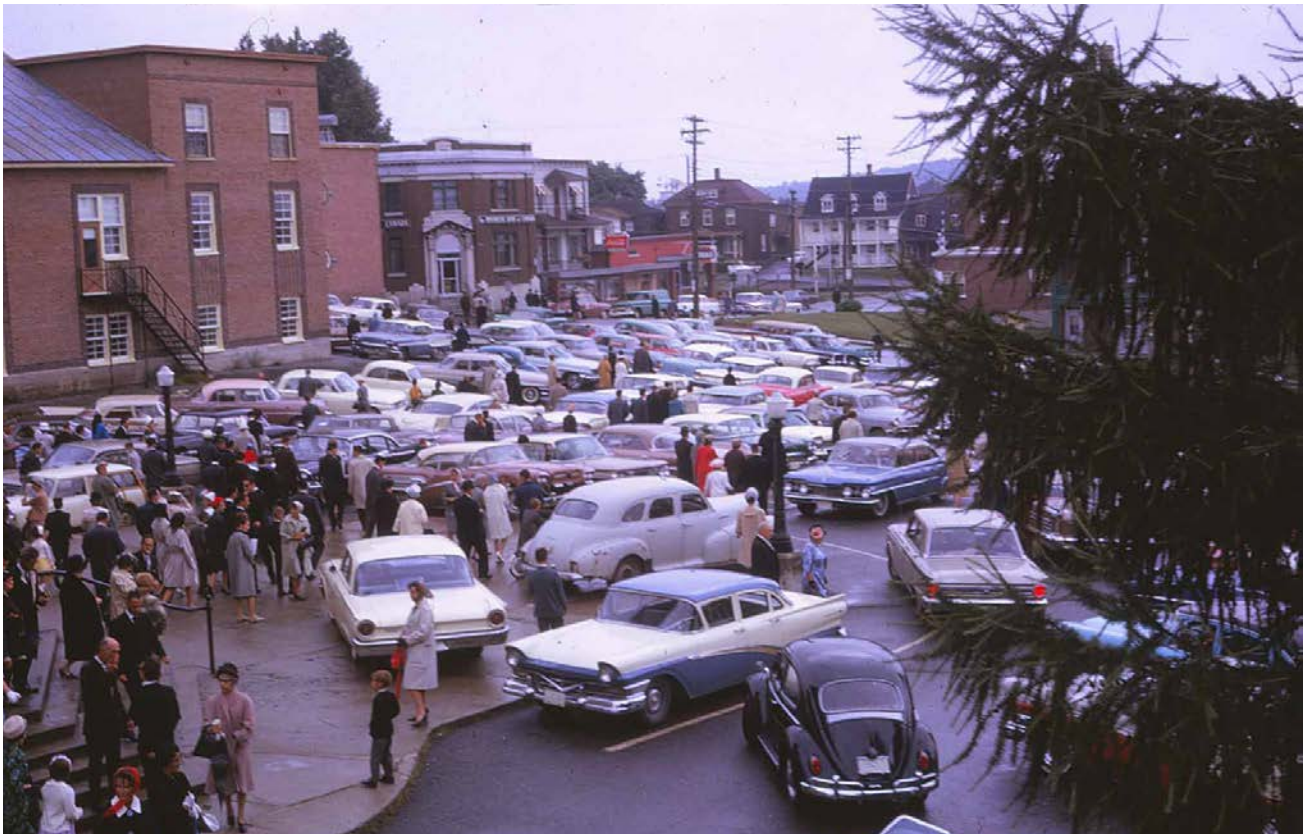


Figure 10 : Sortie de l'église en 1963
Source : Ville de Lévis

la ville, on y retrouve plusieurs corps de métier plus physiques, comme les cantonniers, wagonniers et membres des équipages de trains. La vie près de la cour de triage est bruyante et constamment secouée par le passage des trains, dont les locomotives répandent la suie de charbon autant sur les résidences que sur le linge propre qui sèche sur la corde. (Figure 9 p.20)

Soulignons que le visiteur de passage à Charny remarquera rapidement qu'il se trouve dans un milieu particulier. Le grondement du passage fréquent des trains, le sifflement des locomotives aux passages à niveau, le crissement des roues de wagons au passage des aiguillages, le fracas des accouplages dans la cour de triage et le bourdonnement sourd des travaux à la rotonde se concertent pour créer une ambiance sonore sans interruption, de jour et de nuit. Lors des moments de calme, c'est le grondement des chutes qui assure le fond de scène. Ces visiteurs seront marqués par le fond de l'air parfumé à la créosote, la graisse chaude, l'odeur âcre du charbon et de l'huile projetée sans cesse par les locomotives. Les Charnycois se sont rapidement habitués à cet environnement hétéroclite, typique des milieux industriels.

La concentration de résidences unifamiliales et de plus gros gabarit augmente au nord de l'Avenue des Églises, où la quiétude et la salubrité sont supérieures. On retrouve généralement dans ce secteur de la ville des cadres de la compagnie, du personnel clérical, des chefs de gare et autres métiers davantage associés aux cols blancs.

Située en retrait par rapport à la trame de l'Avenue et juchée au sommet d'un léger promontoire, l'église domine le paysage. Derrière elle, le couvent et le collège complètent le cœur institutionnel. Un large terrain de loisir s'étend au-delà de ce noyau, le long de la rivière Chaudière. Ce terrain offre un paysage bucolique avec un accès direct aux chutes.

2.2.7 La ville se développe

Au-delà des considérations urbanistiques, Charny est marquée par une structure sociale fortement influencée par le domaine ferroviaire. L'employeur unique, la qualification des employés et les conditions de travail supérieures, assurées par une couverture syndicale solide, ont contribué à une homogénéité du tissu social. Le travail est rude et difficile, mais compensé par un revenu assuré et une couverture sociale plutôt généreuse pour l'époque. Dans cet univers de cheminot, les clivages économiques étaient peu présents, contrairement à d'autres milieux ouvriers comme Saint-Romuald et Lauzon où les conditions étaient nettement plus précaires. Cette situation se remarque visuellement dans la qualité architecturale des bâtiments. Bien que le Charny de cette époque soit traditionnellement un milieu ouvrier, le cadre bâti est généralement de qualité supérieure (Figure 10 p.20)

Par la nature de ses opérations, le domaine ferroviaire génère un grand nombre d'accidents. Les manipulations, l'usage d'éléments mécaniques de gros gabarit, et surtout une formation déficiente en matière de sécurité ont généré un grand nombre de blessures, de mutilations, de problèmes pulmonaires, d'amputations et régulièrement des décès. Le chemin de fer est dangereux, tant pour les employés que pour les enfants qui en font leur terrain de jeu. En réponse à cette situation problématique, le docteur Paul Gilbert fait construire l'hôpital Notre-Dame en 1932, sur l'actuel Chemin de Charny. À cette époque, peu de milieux peuvent se vanter d'offrir un service médical aussi complet qu'à Charny. (Figure 11 p.22)

Il existe bien sûr un secteur économique secondaire, mais qui dépend grandement des activités ferroviaires. Boucherie, épicerie, merceries et autres boutiques possèdent une clientèle régulière et aisée. Implanté au coin du plus important carrefour, l'édifice de la Banque Provinciale s'impose dans le paysage d'une manière monumentale. Le chemin de fer étant rythmé impérativement sur le respect du temps, la bijouterie est le commerce le plus fréquenté des cheminots afin d'y faire ajuster leur montre. Le respect dictatorial du temps crée un stress permanent parmi les cheminots et il est démontré que ceux-ci hésitent à s'établir loin du lieu de travail en raison de la peur du retard. Cette situation contribue à faire de Charny un milieu particulièrement dense.



Figure 11 : L'hôpital Notre-Dame, fondée par le Dr. Paul, Gilbert, en 1963
Source : Ville de Lévis.



Figure 12 : Cour de triage Joffre vers 1985
Source : Ville de Lévis.

Au niveau urbanistique, le Charny des années 1950 pourrait être comparé à un TOD (transit-oriented development) où les aménagements sont réalisés en fonction du transport en commun. Puisque les employés du chemin de fer et leurs familles bénéficient de laissez-passer pour utiliser le train pour leurs déplacements, l'usage de l'automobile s'est moins imposé comme étant prioritaire. Les activités commerciales étant très concentrées autour de la gare, et les éléments résidentiels à distance de marche. Le chemin de fer, qui ouvre la ville sur le monde, devient parfois son carcan puisqu'on y retrouve de nombreux passages à niveau tout autour de l'agglomération. Lors des périodes de très fort trafic ferroviaire, il était fréquent de rester prisonnier à l'intérieur de la ville en raison du blocage des issues par des trains.

Cette dernière situation entraîne le développement de nouveaux quartiers résidentiels à l'extérieur de la boucle ferroviaire et au-delà du Curve. Ce secteur correspond aujourd'hui au secteur où les noms de rues évoquent la thématique de la musique.

2.2.8 Changement technologique, changement de vocation

La fin de la décennie 1950 est marquée d'un profond bouleversement à Charny. Les locomotives à vapeur sont progressivement remplacées par de nouvelles machines diésel-électrique, nettement plus économiques et supérieures en autonomie. Ce changement technologique entraîne temporairement un grand nombre de mise à pied et la fermeture de plusieurs équipements d'entretien ferroviaire. Charny vit alors une véritable transformation sociale et économique. De nouvelles entreprises viennent s'implanter autour des activités ferroviaires, entraînant une plus grande diversification des activités industrielles et commerciales. Citons par exemple les fournaises Fréco, qui ont été distribuées aux quatre coins de la province. Ce changement est amplifié par le développement du réseau routier qui entraîne de nouvelles zones d'aménagement. D'un milieu mono industriel, Charny se renouvelle en devenant un important milieu diversifié. (Figure 12 p.22)

L'élimination des activités liées aux locomotives à vapeur ne doit pas être considérée comme une baisse de l'activité ferroviaire. Au contraire, en 1956, la superficie de la cour de triage est triplée afin de subvenir aux besoins grandissants, entraînant également une augmentation du nombre d'employés, un baume à la suite de récents congédiements. La cour de triage étant excentrique par rapport aux activités traditionnelles, elle exige que plusieurs employés se déplacent avec l'automobile. Ce phénomène entraîne de nouveaux développements résidentiels en dehors du cadre traditionnel alors concentré autour de la gare et de l'église.

2.2.9 Charny séparé de sa rivière

En 1974, Charny vit un bouleversement avec l'aménagement de l'autoroute 73. La construction de cette infrastructure coupe entièrement l'accès à la rivière Chaudière. Depuis son début, Charny vivait un lien intime avec sa rivière. Désormais, le seul point de contact ne se fera qu'au parc des Chutes-de-la-Chaudière. Cette nouvelle barrière se transforme pourtant en opportunité. Le bénéfice économique de la jonction ferroviaire se répète à la fin des années 1970, mais cette fois-ci avec le transport routier. Charny se retrouve à la jonction des autoroutes Jean-Lesage (20) et Robert-Cliche (73), près de la sortie sud du pont-Pierre-Laporte, inauguré en 1970. Cette situation avantageuse entraîne une accélération du développement résidentiel et commercial. Avec sa polyvalente de plus de 2000 élèves, son hôpital, son centre de triage ferroviaire d'importance nationale et ses nombreux services, Charny s'impose comme un chef-lieu régional. Ce dynamisme se fait cependant au détriment du centre-ville traditionnel. Les centres d'activité migrent vers les points d'accès autoroutiers. La gare n'est plus le centre du monde, les potins s'échangent désormais dans certains commerces au cœur du nouveau carrefour commercial autour de Place Charny. (Figure 13 p.24)



Figure 13 : Travaux d'aménagement de l'autoroute Robert-Cliche (73) en 1974. Une véritable barrière entre Charny et sa rivière
Source : Archives de la ville de Québec, cote P012-N024605.



Figure 14 : Le centre-ville traditionnel en 1988
Source : Ville de Lévis.

Le domaine industriel se redéveloppe et se diversifie. Certaines activités tirent avantage du chemin de fer, telles que la cour d'entreposage d'automobiles neuves et le transit de marchandises. D'autres s'implantent grâce à la facilité d'accès routier. Parmi ces dernières, mentionnons la présence de l'usine d'équarrissage Alex Couture, implantée depuis 1965, qui deviendra l'un des grands employeurs de Charny. Toutefois, certaines odeurs échappées par les cheminées renforcent chez plusieurs la nostalgie de l'époque ferroviaire.

Comme la majorité des centres-villes traditionnels, celui de Charny n'échappe pas au déclin de ses activités commerciales. À ce jour, Charny conserve l'essentiel de ses composantes, peu de démolitions ou d'altérations sont réalisées pour dénaturer la trame. En 2005, la construction du Carrefour culturel Jean-Gosselin entraîne un certain bouleversement dans la composition traditionnelle, mais insuffle avantageusement une nouvelle dynamique dans le milieu. (Figure 14 p.24)

Dans les dernières années, quelques commerces ont migré au nord de l'autoroute 20 afin de profiter de l'attraction du Carrefour Saint-Romuald. Ce carrefour représente un nouveau défi pour le développement commercial du secteur de Charny qui devra offrir des biens et services en complémentarité de l'offre à proximité et ainsi profiter de l'attrait et du dynamisme du secteur de Saint-Romuald.

De nos jours, Charny est davantage considéré comme un milieu résidentiel qu'un carrefour ferroviaire de première importance. Néanmoins, l'empreinte du chemin de fer demeure omniprésente dans ce milieu, que ce soit dans la composition urbaine, par l'architecture de ses bâtiments anciens que dans l'identité culturelle du milieu.

2.3 DIAGNOSTIC URBAIN

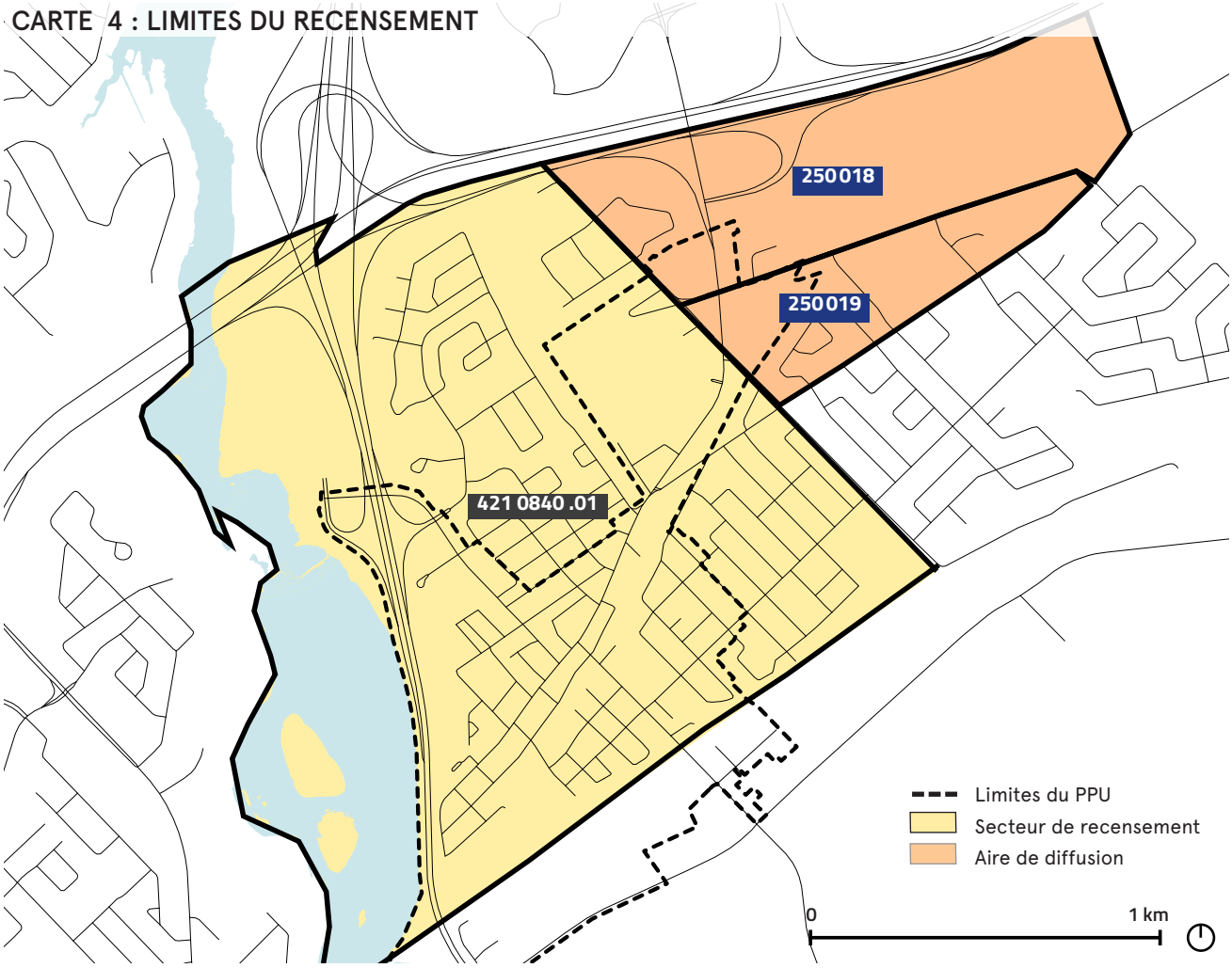
2.3.1 Profil sociodémographique et économique du quartier Vieux-Charny

- **Portrait global**

La population du Vieux-Charny (secteur de recensement identifié à la Carte 4 p.27) est de 5 225 en 2016, alors que la Ville de Lévis compte 143 415 résidents pour la même année. Le Vieux-Charny constitue donc environ 3,6 % de la population totale du territoire lévisien. Entre 2011 et 2016, la population du quartier ancien a connu un déclin de 2,6 %, alors que le reste du territoire lévisien a, quant à lui, connu une croissance démographique de 3,3 % au cours de la même période. Ce déclin relativement lent de la population charnycoise perdure depuis le recensement canadien de 1991.

La densité de population du Vieux-Charny s'élève à environ 3 071 hab./km2. À titre comparatif, la densité de population est de 3 500 hab./km^2 dans le quartier du Vieux-Lévis et de 309 hab./km^2 pour la ville de Lévis (Statistique Canada, 2016).

CARTE 4 : LIMITES DU RECENSEMENT



Il est difficile de définir des données socioéconomiques précises pour le territoire du PPU du Vieux-Charny, puisque les limites du PPU ne suivent pas celles du recensement canadien. Toutefois, en ajoutant deux aires de diffusion (plus petite délimitation géographique du recensement canadien) qui recoupe le secteur est du PPU au secteur du recensement qui englobe tout la partie ouest du quartier, il est possible de relever certaines informations pertinentes. Puisque certaines données ne sont pas disponibles pour les aires de diffusion, certains éléments d'analyse se réfèrent strictement au secteur de recensement 432 0840 .01. De plus, la partie sud du secteur du PPU n'a pas été incluse puisqu'il s'agit d'un secteur principalement industriel.

- **Âge et taille des ménages**

Comme le montre la figure 16, le secteur du PPU du Vieux-Charny compte moins de jeunes enfants (0-14 ans) que le reste de la Ville de Lévis, mais il compte une plus grande proportion d'adolescents et de jeunes adultes (15-29 ans). Il est toutefois intéressant de constater que la proportion de jeunes enfants, d'adolescents et de jeunes adultes est plus grande dans le secteur du Vieux-Charny que dans d'autres quartiers anciens lévisiens. De fait, alors que ces proportions sont respectivement de 12,4 % et de 21,0 % dans le Vieux-Charny en 2016, elles sont de 9,0 % et de 13,8 % dans le secteur du Vieux-Lévis pour la même année (secteur de recensement 4210812.00).

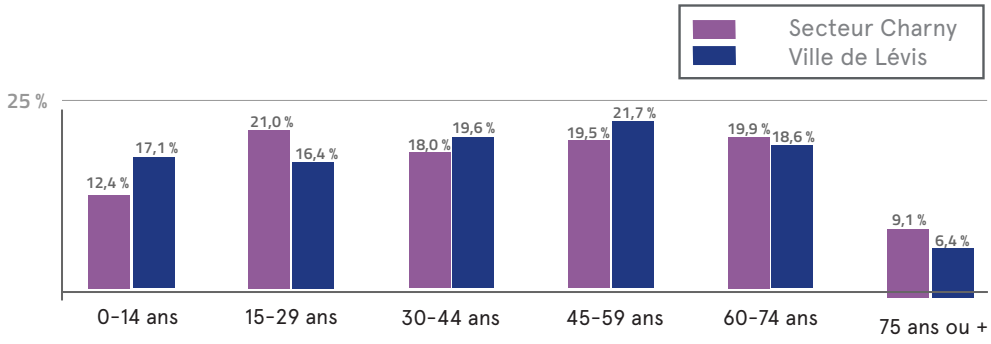
En outre, les proportions de population âgée de 30 et 74 ans sont sensiblement les mêmes à Charny que dans la ville de Lévis. On remarque cependant que les personnes âgées de 75 ans et plus sont plus présentes à Charny que dans le reste de la ville. Cependant, cette proportion est encore plus élevée dans le quartier ancien du Vieux-Lévis. En effet, alors que la proportion de personnes âgées de 75 ans et plus est de 6,4 % dans tout Lévis, elle est de 9,1 % à Charny et de 21,4 % dans le Vieux-Lévis (secteur de recensement 4210812.00).

Enfin, les ménages privés composés de seulement une ou deux personnes sont nettement majoritaires dans le Vieux-Charny (environ 79 % des ménages privés).

Proportion de ménages privés selon la taille du ménage en 2016	
Taille du ménage	Secteur du PPU (secteur 4120840.01)
1 personne	40,9 % (1075)
2 personnes	37,9 % (995)
3 personnes	10,5 % (275)
4 personnes	7,8 % (205)
5 personnes	2,9 % (75)
Nombre moyen de personnes par ménage	**1,9**

Source : Statistique Canada, 2017

Figure 15 : Proportion de ménages privés selon la taille du ménage en 2016



Source : Statistique Canada, 2017.

Figure 16 : Population par tranches d'âge en 2011

- **Revenu et emploi**

La majorité de la population charnycoise se situe dans la classe moyenne. En effet, en comparant le revenu médian avant impôt des ménages privés, le revenu des familles du Vieux-Charny se trouve en majorité entre 30 000 $ et 79 999 $, avec peu de ménages gagnant un revenu très faible ou très élevé. Les ménages charnycois se situent donc dans la classe moyenne inférieure, sans toutefois se retrouver aux extrêmes.

Comparativement au reste de l'agglomération lévisienne, le secteur du Vieux-Charny compte peu de ménages gagnant plus de 80 000 $ (17,2 % dans le Vieux-Charny contre 37,9 % à Lévis).

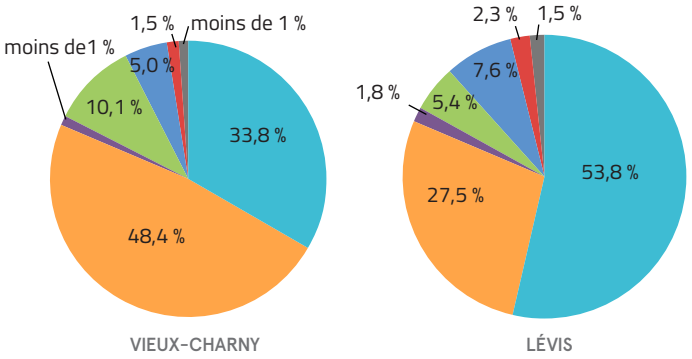
- **Type de logements privés et coûts d'habitation**

Près de la moitié des logements privés dans le secteur du Vieux-Charny se trouvent dans des immeubles d'appartement de cinq étages ou moins (48,4 %). Cette réalité contraste avec celle de la ville de Lévis, où le type bâti majoritaire est la maison individuelle non attenante. Cela peut être mis en lien avec la plus forte proportion de locataires qui résident dans le secteur du Vieux-Charny (41,8 % en 2011), comparativement au territoire de la ville de Lévis (32,9 % en 2011). Par ailleurs, le coût moyen d'habitation des locataires était de 674 $ en 2010 à Charny, alors que celui-ci était de 754 $ dans le secteur Saint-Romuald et de 676 $ pour l'ensemble de la ville de Lévis, pour la même année.

Proportion de ménage privé par tranches de revenu en 2010 (avant impôt)		
Revenu annuel total brut	Vieux-Charny (secteur 4120840.01)	ville de Lévis (division de recensement)
Moins de 5 000 $	2,1 %	1,5 %
5 000 $ à 9 999 $	1,7 %	1,3 %
10 000 $ à 14 999 $	3,0 %	2,9 %
15 000 $ à 19 999 $	5,5 %	4,1 %
20 000 $ à 29 999 $	8,5 %	7,7 %
30 000 $ à 39 999 $	15,3 %	9,8 %
40 000 $ à 49 999 $	13,8 %	9,5 %
50 000 $ à 59 999 $	12,1 %	9,2 %
60 000 $ à 79 999 $	20,6 %	16,2 %
80 000 $ à 99 999 $	8,3 %	13,1 %
100 000 $ à 124 999 $	5,1 %	11,1 %
125 000 $ à 149 999 $	2,1 %	6,3 %
150 000 $ et plus	1,7 %	7,4 %
Revenu total médian	$	65 055 $

Source : Statistique Canada, 2011

Figure 17 : Proportion de ménage privé par tranches de revenu en 2010 (avant impôt)



Source : Statistique Canada, 2017

ENJEUX – PROFIL SOCIOÉCONOMIQUE

- Consolidation et promotion de l'offre logements en vue de l'établissement d'une clientèle de jeunes familles ;
- Prise en considération du profil diversifié de la population charnycoise dans le design des aménagements publics.

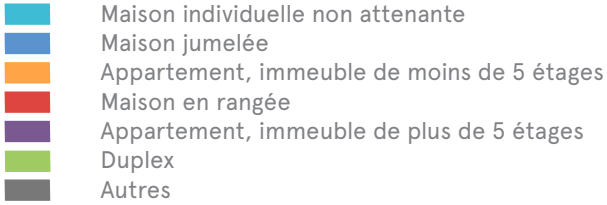


Figure 18 : (A et B) logements privés par type de construction résidentielle

2.3.2 Dynamiques de quartier

- **Un organisme de revitalisation actif**

La Corporation Charny-Revit est un organisme à but non lucratif qui regroupe des citoyens, des gens d'affaires et des représentants d'organismes communautaires du quartier qui participent bénévolement à l'amélioration et au développement de leur milieu de vie, le tout dans une perspective de développement durable. L'organisation s'oriente autour de cinq principaux objectifs : le développement commercial et économique, l'aménagement du quartier, la mise en valeur du patrimoine, la concertation des acteurs et la promotion du secteur de Charny. La Corporation Charny-Revit participe activement à faire découvrir les commerces qui ont pignon sur rue dans le quartier ancien et organise chaque année plusieurs activités. À cet effet, en 2016, la course de « boîtes à savon » s'est déroulée pour la première fois depuis 15 ans dans le Vieux-Charny.

- **Un milieu de vie dynamique**

Plusieurs organismes de soutien social et économique, tels que la Maison des Jeunes, La Passerelle et le Service d'Entraide, sont dispersés dans le Vieux-Charny. Le centre communautaire Paul-Bouillé, situé juste à côté de l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours, constitue aussi un haut lieu d'événements culturels et communautaires. Le club des Lions, notamment, y tient ses activités. D'autres groupes, comités et organismes animent également le quartier ancien, tels que le Club de l'Amitié (FADOQ), les Chevaliers de Colomb, le Cercle des Fermières, les Filles d'Isabelle de Charny, le groupe TRAQ et le groupe Scout de Charny.

Au cœur du noyau villageois, les deux pavillons d'école primaire animent le quartier avec leurs grandes cours d'école. À ces établissements scolaires s'ajoute l'école secondaire Les Etchemins, située à l'entrée nord-est du secteur du PPU. Le complexe de soccer Honco de même que l'Aquaréna permettent aux jeunes et moins jeunes de se divertir. Ces équipements publics de Charny accueillent d'ailleurs de nombreux clubs et associations sportives.

La Fabrique de Saint-Jean l'évangéliste, quant à elle, voit à la préservation de l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours, qui siège au cœur de la communauté charnycoise.

- **Des citoyens investis dans l'avenir de leur quartier**

Gens d'affaires et résidents engagés s'entendent pour une vision du Vieux-Charny qui conserve son charme patrimonial et qui maintient une offre commerciale complémentaire à celle de Saint-Romuald. Les commerçants souhaitent notamment susciter la fréquentation des commerces charnycois par les gens du quartier afin de créer un milieu de vie vivant et animé. Cette vision est transcrite dans le rapport qui a émané des préconsultations publiques tenues dans le quartier ancien en 2016.



ENJEUX — DYNAMIQUES DU QUARTIER

- **Bonification des espaces publics du Vieux-Charny et des équipements facilitant la tenue d'activités et d'événements publics ;**
- **Implication des acteurs du milieu dans le développement du quartier.**

Figure 19 : Course de boîte à savon
En 2016, la course de « boîtes à savon » s'est déroulée pour la première fois depuis 15 ans dans le Vieux-Charny.

2.3.3 Activités et fonctions urbaines du Vieux-Charny

- **Présentation générale des activités et fonctions urbaines du quartier Vieux-Charny**

Le secteur du PPU du Vieux-Charny est un quartier principalement résidentiel, où commerces, services, institutions et industries se concentrent en des lieux assez bien circonscrits.

D'abord, autour de l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours se déploie un petit noyau institutionnel à caractère plus « ancien » composé de l'école des Petits-Cheminots (pavillon Notre-Dame), de l'école Saint-Louis-de-France, du centre communautaire Paul-Bouillé, du Carrefour culturel Jean-Gosselin, de l'Église évangélique baptiste de même que de plusieurs services d'entraide communautaires. Un second noyau institutionnel, plus récent, se situe au nord-est du secteur visé par le PPU, près du croisement entre l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier. S'y trouvent l'école secondaire Les Etchemins, le complexe de soccer Honco, l'Aquaréna et l'édifice de l'ancienne Caisse populaire Desjardins acquis en 2015 par la Ville de Lévis qui prévoit notamment y loger des organismes communautaires.

Les activités commerciales se concentrent principalement sur l'Avenue des Églises, bien que quelques-unes d'entre elles se trouvent sur une partie du Chemin de Charny et de l'Avenue des Belles-Amours. En effet, sur l'Avenue des Églises, entre les deux noyaux institutionnels, se trouvent en alternance des maisons privées et des petits commerces (boutiques, restaurants, bars, salon d'esthétique, établissement d'hébergement, services professionnels, etc.). Ces commerces sont la plupart du temps installés dans des bâtiments de petit gabarit s'apparentant au bâti résidentiel qui les entoure.

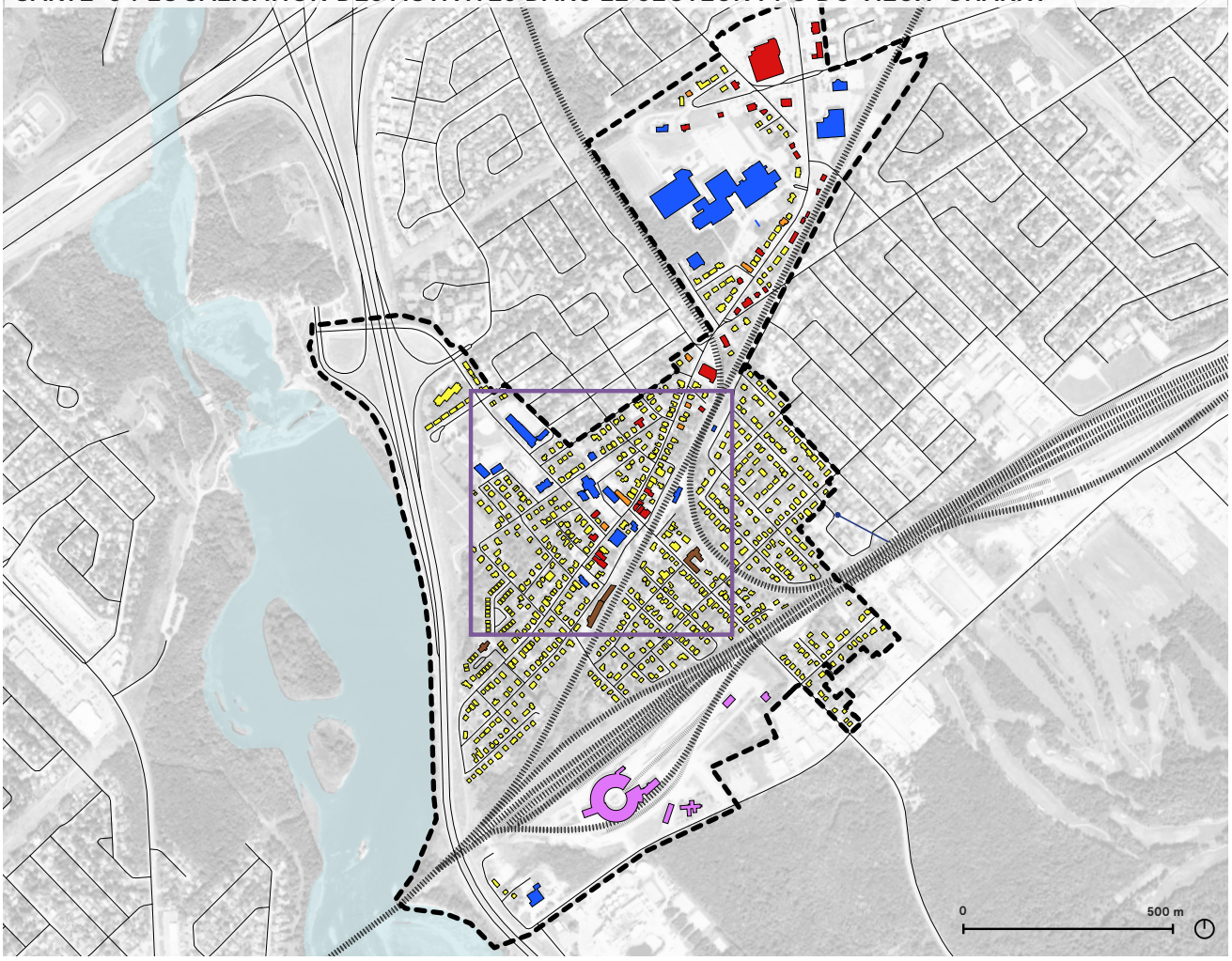
Les autres activités commerciales du secteur du PPU se trouvent près de la bretelle permettant d'accéder à l'autoroute Jean-Lesage (20), au nord du noyau institutionnel plus récent. Le centre commercial Place Charny est installé à cet endroit. Celui-ci comprend une épicerie (qui est n'est accessible que de l'extérieur) une banque, une pharmacie et plusieurs locaux vacants. Autour de Place Charny se trouvent des commerces de restauration rapide et une station-service qui profitent du croisement de voies importantes à l'entrée du quartier.

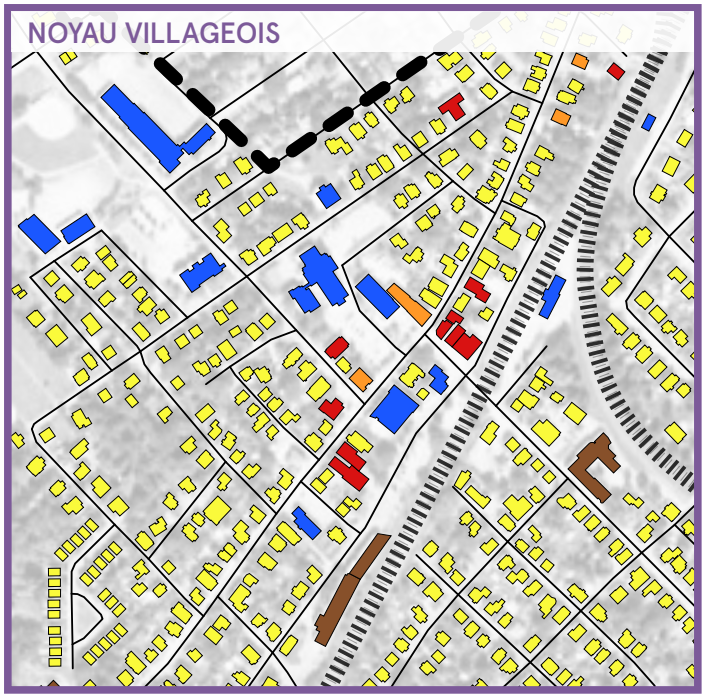
L'offre résidentielle du territoire visé par le PPU est principalement composée de bâtiments implantés en isolés ou en jumelés de petits gabarits (1 à 3 étages). C'est autour du noyau institutionnel de l'église que se trouvent les bâtiments anciens qui présentent un intérêt patrimonial.

Au sud du territoire visé par le PPU prend place le Parc industriel Charny. La partie du parc industriel incluse dans le territoire du PPU du Vieux-Charny comprend le site de la Rotonde Joffre. La portion du parc industriel adjacente aux limites nord du PPU représente un moteur économique potentiel lié à d'importants développements industriels, tel que celui du site de Golf de Charny.

Enfin, puisque le quartier ancien est fortement urbanisé et se situe entre des barrières anthropiques (chemins de fer, autoroutes) et naturelles (rivière Chaudière) importantes, le secteur offre peu d'opportunités de développement résidentiel. Il subsiste néanmoins quelques terrains vagues ou en attente de requalification.

CARTE 5 : LOCALISATION DES ACTIVITÉS DANS LE SECTEUR PPU DU VIEUX-CHARNY





- Limites du PPU
- Chemins de fer
- Résidentiel
- Commercial
- Mixte
- Résidence pour personnes âgées
- Industriel
- Public ou institutionnel

Sources : Ville de Lévis (2015), Google Street View (2015

- **Portrait actuel du développement commercial**

Depuis plus de 10 ans, la Fondation Rues principales appuie le secteur de Charny dans sa revitalisation commerciale. En effet, la Fondation dépose en 2007 un premier « Scénario de revitalisation », suivi en 2009 par une « Stratégie de développement commercial ». Tous ces documents s'appuient sur les données démographiques, les informations statistiques ainsi que sur des consultations avec les gens du milieu (commerçants, résidents, clientèle) afin d'élaborer un plan d'action favorisant le dynamisme commercial du secteur de Charny. Enfin, la Fondation a actualisé ce portrait du Vieux-Charny en 2015 dans son « Rapport d'analyse des potentiels de développement commercial ».

L'offre commerciale du Vieux-Charny n'est pas très dense, mais demeure somme toute diversifiée, tel que le note Fondation Rues Principales dans le portrait qu'elle dresse du secteur en 2015. Elle note par ailleurs une grande proportion de services comparativement aux commerces sur le territoire à l'étude. Aussi, une forte proportion d'établissements de restauration et de salon esthétique se démarque par rapport aux autres types de commerces et services présents dans le secteur du Vieux-Charny. Il faut noter que plusieurs commerces ont quitté vers le pôle Saint-Romuald.

L'étude menée par la Fondation souligne également la difficulté de créer une offre plus complète et plus effervescente en raison de la présence d'un mégacentre commercial à Saint-Romuald. En effet, tout juste à l'extérieur du secteur visé par le PPU, au nord de l'autoroute Jean-Lesage, se déploie le Carrefour Saint-Romuald, un pôle commercial et institutionnel en plein essor (pôle Chaudière). Les commerces à grande surface qui s'y trouvent sont entourés de stationnements, ce qui rend leur accès facile et rapide pour les Charnycois. Comme le note la Fondation, ce développement commercial ne se fait pas sans avoir d'impact sur la vitalité des petits commerces du Vieux-Charny.

Face à cette réalité, la Fondation Rues Principales indique différents éléments qui peuvent renforcer le développement commercial du quartier ancien :

- Le secteur possède une trame urbaine propice à l'implantation de commerces. De plus, la présence d'institutions à vocation communautaire, telles que la bibliothèque Jean-Gosselin, faisant office de lieu de rassemblement, crée un espace favorable pour les entreprises de destination.
- Le caractère ancien et l'échelle humaine du Vieux-Charny en font un lieu intéressant pour l'implantation de commerces et services qui offrent des produits originaux, spécialisés.

Dans le but de favoriser le développement commercial, la Fondation a également produit un « Guide d'aménagement urbain » fondé sur des consultations qu'elle a menées avec citoyens et commerçants du secteur de Charny. Cette démarche a permis de dégager cinq objectifs pour favoriser l'amélioration du milieu de vie et la fréquentation du quartier ancien :

- Mieux aménager les entrées du Vieux-Charny pour améliorer l'accueil des gens empruntant ces axes ;
- Créer des espaces publics conviviaux pour accroître la fréquentation de ceux-ci ;
- Améliorer la signalisation des différents attraits du quartier ;
- Réaliser des aménagements qui assurent un meilleur partage de l'espace entre piétons, cyclistes et automobilistes ;
- Préserver et améliorer le cachet des bâtiments du quartier en misant autant que possible sur une valorisation des caractéristiques patrimoniales de ceux-ci.
- En outre, la Fondation a réalisé quelques esquisses afin d'appuyer les objectifs qu'elle fixe dans le guide d'aménagement (Figure 25 p.34).



Figure 20 : Avenue des Églises
Les petits commerces situés sur l'Avenue des Églises se trouvent souvent dans des bâtiments s'apparentant au bâti résidentiel environnant.



Figure 21 : Tissu résidentiel
Le tissu résidentiel du Vieux-Charny est composé principalement de maisons isolées de 1 à 3 étages.

ENJEUX — DÉVELOPPEMENT COMMERCIAL

- Diversification de l'offre commerciale (petits commerces distinctifs, commerces de proximité) dans le noyau commercial, afin de se démarquer de l'offre commerciale du pôle Chaudière ;
- Bonification de l'attractivité des commerces dans le noyau villageois ;
- Révision de la règlementation en matière d'affichage commercial ;
- Signalisation de la présence de commerces et d'attraits dans le Vieux-Charny ;
- Amélioration de l'espace public pour accroître la fréquentation des rues commerciales.



Figure 22 : Ancienne banque



Figure 23 : Place Charny



Figure 24 : Chemin de Charny



Figure 25 : Esquisse d'ambiance de la Place de l'église réalisée par fondation rues principales (2010)

2.3.4 Parcs, places et espaces publics

- **Une variété d'espaces et d'ambiances**

Le secteur du PPU du Vieux-Charny possède plusieurs parcs et espaces verts de différentes envergures qui ont chacun une vocation particulière. Il est aussi important de souligner que le secteur entourant le territoire du PPU est lui aussi doté de plusieurs espaces publics desservant les citoyens du Vieux-Charny.

- **Les places publiques**

Au cœur du noyau villageois se trouve la Place de l'Église. Celle-ci faisant office de stationnement est parfois aménagée pour accueillir des activités rassemblant les gens du Vieux-Charny. Au cœur du quartier ancien, elle gagnerait à être aménagée de façon plus attrayante (Figure 29 p.37).

À proximité se trouve aussi la place Omer-Roberge (Figure 26 p.37), aménagée au coin de l'Avenue des Églises et du Chemin de Charny. Celle-ci constitue un lieu de détente intéressant au cœur du noyau villageois, près d'une intersection névralgique. La place Marguerite-Yourcenar (Figure 27 p.37) se trouve quant à elle tout juste à côté du Carrefour culturel Jean-Gosselin.

Enfin, le parc des Charnycois est une petite place publique aménagée devant l'Aquaréna. Il fait office d'accueil et prend la forme d'une placette composée de bancs et de plantations.

- **Les cours d'école et aires sportives**

Le Vieux-Charny possède plusieurs aires de jeux et équipements sportifs extérieurs. Le skatepark de Charny, notamment, est adjacent à l'Aquaréna, situé à l'arrière du stationnement. Le parc de la Rivière (Figure 28 p.37), quant à lui, est situé à l'arrière de la cour d'école des Petits Cheminots (pavillon Notre-Dame). Il est constitué d'un bâtiment de services, d'aires de jeux, d'un terrain de baseball, d'un terrain de soccer, d'une piscine et, durant l'hiver, d'une patinoire. Il comprend aussi un petit kiosque et une agora naturelle.

À proximité du territoire visé par le PPU du Vieux-Charny se trouve également le parc du Maréchal-Joffre qui offre des terrains de jeux, de courts de tennis et des jeux d'eau à ses usagers. L'hiver, une patinoire extérieure y est aménagée.

- **Les parcs urbains et les parcs de voisinage**

Le parc Melvin-Mountain est un petit parc urbain situé à l'extrémité ouest de l'Avenue des Églises. Il offre un belvédère permettant d'avoir des vues sur la rivière Chaudière de même qu'une aire de jeux clôturée pour les enfants.

À proximité du territoire du PPU se trouvent également le parc des Générations, le parc du Rapide, le parc de l'Affluent, le parc de l'Estuaire, le parc Joseph-Hudon/Des Chutes qui forment un petit réseau de parcs et espaces verts comprenant souvent des aménagements sobres composés de mobilier urbain, d'arbres et parfois d'aires de jeux pour enfants.

- **Le cimetière de Charny**

Le cimetière de Charny constitue également un espace vert calme, dégagé, ouvert sur le ciel et sur la rivière Chaudière. Ses accès sont cependant peu visibles depuis ses abords immédiats.

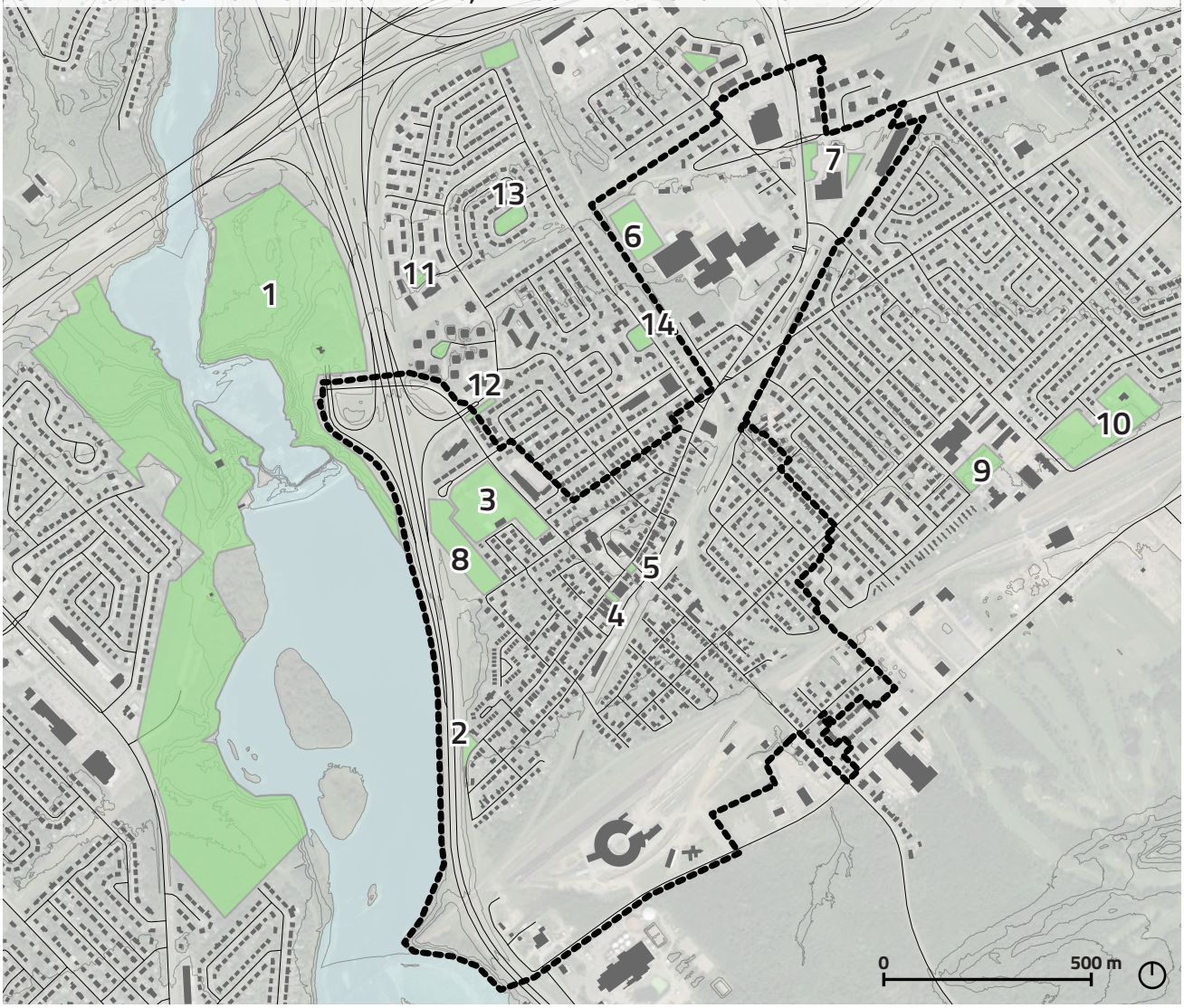
- **Un réseau vert pour connecter le quartier**

Un îlot de verdure permet de faire le lien entre l'Avenue Sous-le-Vent et l'Avenue des Chutes, traversant à la fois le chemin de fer et l'Avenue de l'Eau-Vive. Cette piste cyclable et piétonne permet de traverser le quartier facilement en transports actifs. De plus, cet espace vert connecte des équipements importants du quartier, soit Place Charny, l'école secondaire Les Etchemins et permet d'accéder à la rue du Parc-des-Chutes. D'autres sentiers constituent ce réseau vert qui permet de relier les secteurs résidentiels du Vieux-Charny, notamment le sentier qui traverse le cimetière de Charny et le sentier situé près du Manoir Gilbert.

- **Un grand parc urbain à proximité du Vieux-Charny**

Le parc des Chutes-de-la-Chaudière est situé en marge du territoire visé par le PPU du Vieux-Charny. Aux limites nord-ouest du quartier ancien, ce parc constitue l'un des 10 grands parcs urbains sur lesquels la Ville de Lévis s'appuie pour structurer son développement et augmenter la qualité de vie de ses citoyens. Celui-ci n'est pas inclus dans le territoire du PPU, mais fera l'objet d'un plan d'aménagement particulier par la Ville de Lévis. Un enjeu important réside notamment dans le lien entre le parc et le quartier du Vieux-Charny, plus précisément au niveau de l'accès au parc depuis Charny, qui est uniquement assuré par la rue du Parc-des-Chutes (Viaduc venteux, espace dénudé - Figure 30 p.37).

CARTE 6 : LOCALISATION DES PLACES, PARCS ET ESPACES VERTS



Limites du PPU
Bâti
Parcs et espaces verts

Dans le secteur du PPU
1. Parc des Chutes-de-la-Chaudière
2. Parc Melvin-Mountain
3. Parc de l'OTJ et cours des écoles
4. Place de la Fontaine (Omer-Roberge)
5. Place Marguerite-Yourcenar
6. Terrains sportifs de l'école secondaire
7. Parc des Charnycois et Skatepark
8. Cimetière de Charny

À l'extérieur du secteur du PPU
9. Parc des Générations
10. Parc du Maréchal-Joffre
11. Parc du Rapide
12. Parc Joseph-Hudon/Des Chutes
13. Parc de l'Estuaire
14. Parc de l'Affluent

ENJEUX — PLACES, PARCS ET ESPACES VERTS

- Mettre en valeur les espaces verts existants en fonction de leur utilisation par différentes clientèles (mobilier urbain, art urbain, pavoisement) ;
- Mise en valeur de la Place de l'Église ;
- Signalisation des parcs et espaces verts, ainsi que des pistes cyclables



Figure 26 : Place de la fontaine (Omer-Roberge)



Figure 27 : Place Marguerite-Yourcenar



Figure 28 : Parc de la rivière

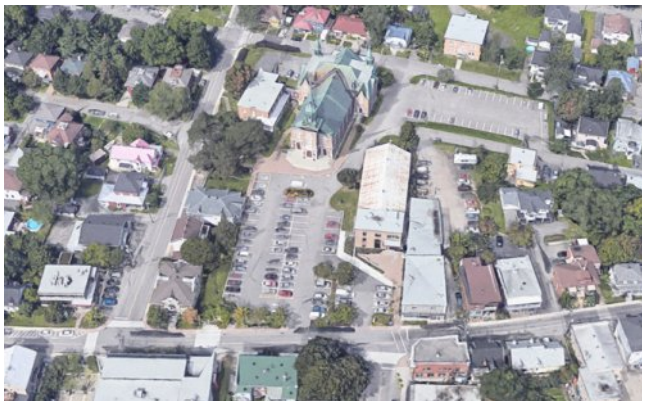
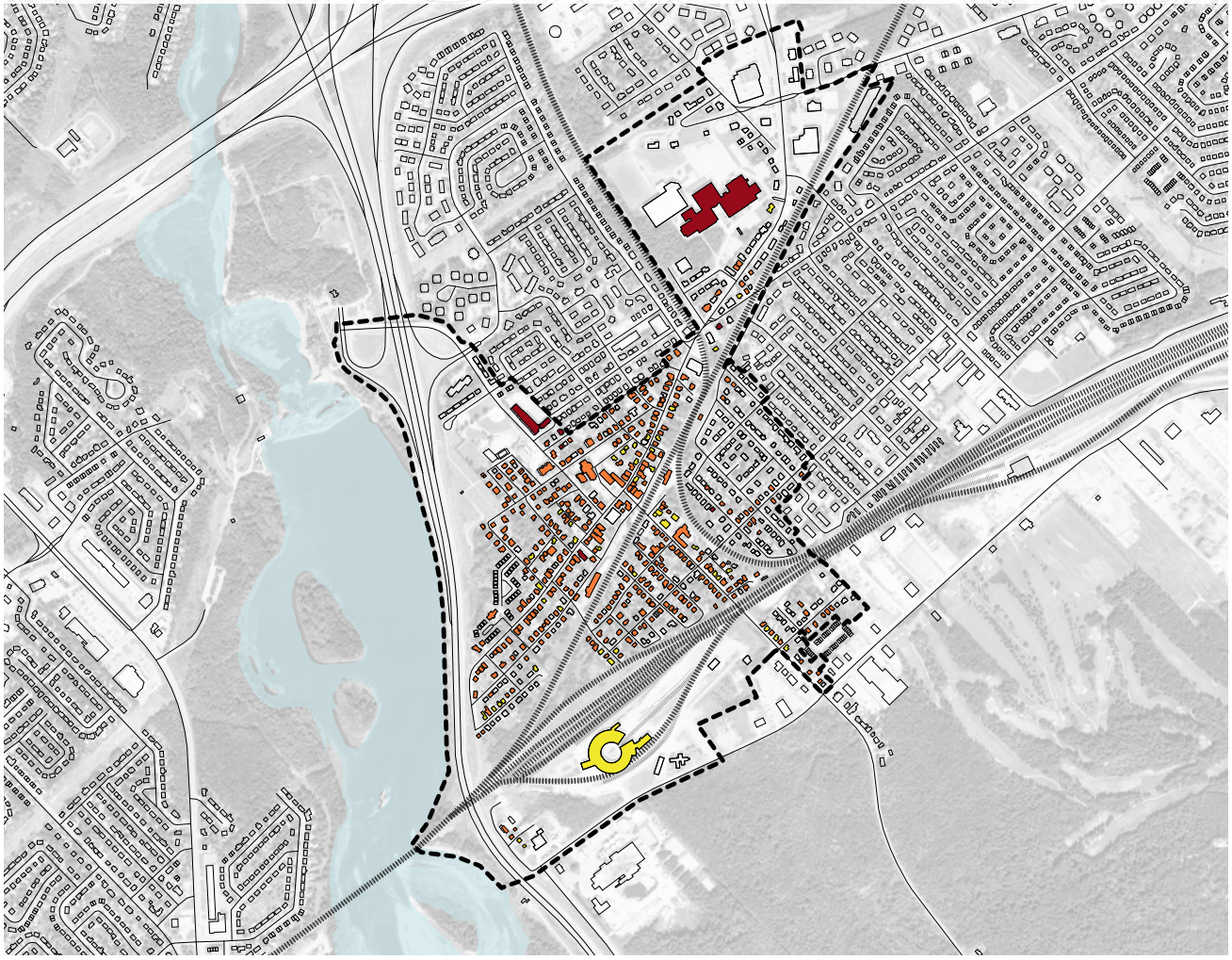


Figure 29 : Place de l'Église — Potentiel à valoriser



Figure 30 : Accès au Parc-des-Chutes-de-la-Chaudière

CARTE 7 : ANNÉES DE CONSTRUCTION DES BÂTIMENTS



- Limites du PPU
- Chemins de fer
- Bâtiments construits entre 1870 et 1900
- Bâtiments construits entre 1901 et 1950
- Bâtiments construits entre 1951 et 1970
- Année de construction non répertoriée

Source : Inventaire du patrimoine bâti (phase 1 : Bergeron Gagnon, 2005 ; phase 2 : Patri-Arch, 2008)



Figure 31 : Rotonde Joffre
Lieu historique national du Canada, la rotonde Joffre fait partie du patrimoine industriel de Charny depuis plus d'un siècle

2.3.5 Cadre bâti du quartier Vieux-Charny

La majorité des bâtiments anciens du Vieux-Charny a été érigée au début du XXe siècle. En effet, la Carte 7 p.38 montre une grande homogénéité dans les années de constructions des bâtiments du quartier ancien. Trois volets distincts peuvent être utilisés pour décrire l'architecture d'intérêt patrimonial du Vieux-Charny.

- **Architecture institutionnelle et communautaire**

D'abord, l'architecture institutionnelle, qui regroupe les bâtiments de nature publique ou communautaire. Les bâtiments d'intérêt se trouvent principalement regroupés autour du noyau villageois ancien. On compte notamment l'église, le presbytère, l'école Notre-Dame, l'ancien hôpital Notre-Dame, le centre communautaire Paul-Bouillé, l'ancienne caserne de pompier et, un peu plus à l'ouest, l'ancienne protestante.

L'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours (Figure 32 p.40), dont la construction s'est terminée en 1903, est une des seules églises de la région où la brique sert à la fois de matériau structural et de revêtement. L'ancienne chapelle protestante (Figure 34 p.42) et le presbytère de style cubique complètent le patrimoine religieux du Vieux-Charny.

Bien qu'il soit de nature commerciale, le bâtiment de l'ancienne Banque Nationale, situé à l'angle de l'Avenue des Églises et du Chemin de Charny, se distingue par son aspect monumental et son implantation en coin de rue. Son portail néo-classique composé de colonnes supportant un fronton accusant un relief important renforce cet aspect monumental et attire l'œil des passants qui côtoient cette intersection (PLURAM, 1985).

Les édifices de l'école secondaire Les Etchemins (1969) et de l'Aquaréna Léo-Paul-Bédard (1981) sont des bâtiments modernes implantés au centre de grandes parcelles. Le carrefour culturel Jean-Gosselin, inauguré en 2005, est un édifice de style contemporain qui s'insère quant à lui dans la trame urbaine ancienne de l'Avenue des Églises, près de la Place de l'Église.

- **Architecture résidentielle**

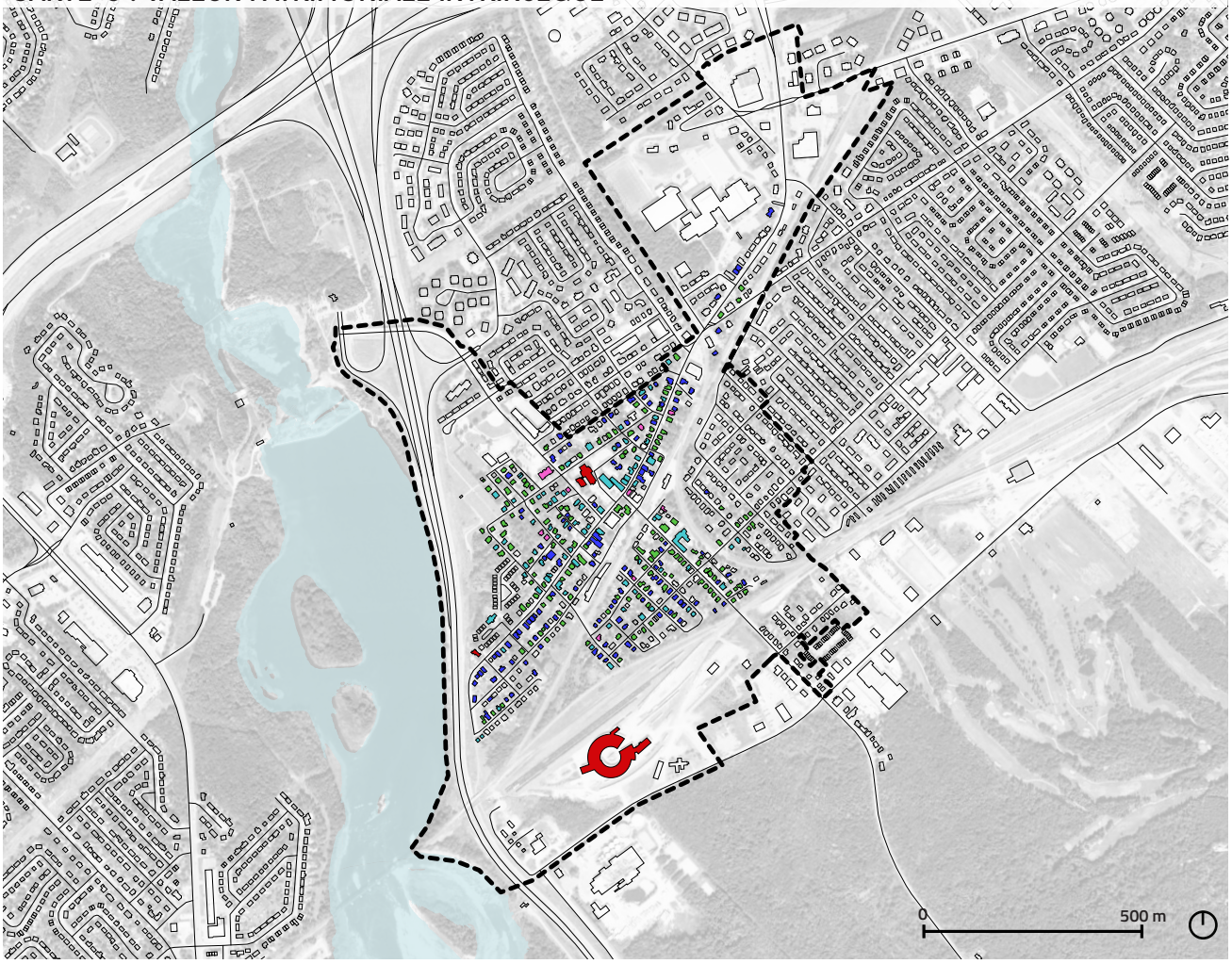
Le Vieux-Charny ne possède pas de bâtiment domestique à valeur patrimoniale exceptionnelle. Le quartier ancien possède néanmoins un nombre intéressant d'exemplaires représentatifs de types architecturaux précis. De fait, on retrouve de beaux spécimens de maisons de type vernaculaire américain (Figure 33 p.42), quelques bâtiments de type québécois et des bâtiments de type Mansard.

Les différences dans le gabarit des bâtiments du Vieux-Charny et leur proximité de la gare de triage et des chemins de fer permettent d'extrapoler sur la classe sociale de leurs premiers propriétaires (cadres, professionnels, ouvriers). Malgré cela, il reste que le Vieux-Charny est un quartier assez homogène, où les bâtiments anciens confèrent une ambiance particulière et donnent un cachet au paysage architectural.

- **Patrimoine industriel**

La présence de la Rotonde Joffre dans le sud du secteur du PPU fait partie intégrante de l'histoire de Charny. Déclaré lieu historique national du Canada, cet équipement industriel voué à la réparation de locomotives possède une valeur patrimoniale certaine. Son aspect massif, sa forme circulaire, son volume élevé d'un seul étage coiffé d'un toit plat, son implantation au centre d'une grande gare de triage sont parmi les éléments caractéristiques qui en font un lieu historique d'importance à l'échelle nationale (www.lieuxpatrimoniaux.ca).

CARTE 8 : VALEUR PATRIMONIALE INTRINSÈQUE



- exceptionnelle
- supérieure
- forte
- moyenne
- faible

Source : Inventaire du patrimoine bâti (phase 1 : Bergeron Gagnon, 2005 ; phase 2 : Patri-Arch, 2008)

ENJEUX — CADRE BÂTI ANCIEN

- Préservation et la mise en valeur des bâtiments patrimoniaux du Vieux-Charny ;
- Mise en valeur du site de la Rotonde et faire connaître l'histoire de ce bâtiment et sa richesse patrimoniale ;
- La réactivation des programmes de subvention adaptés aux besoins du milieu.

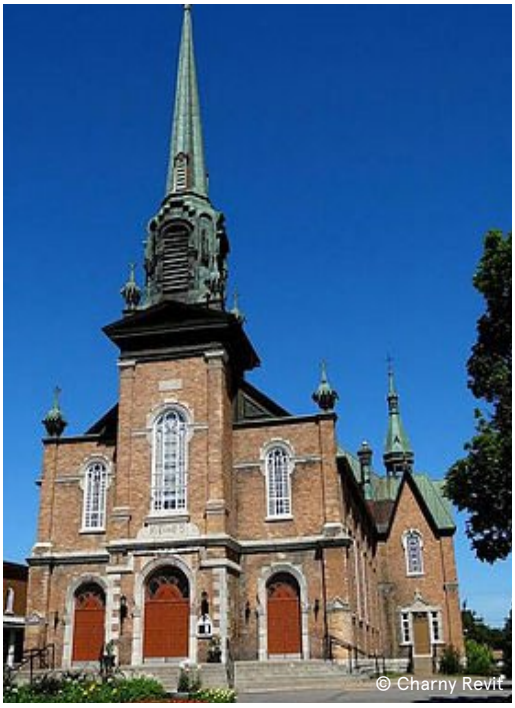


Figure 32 : Église de Charny
Construite au début du XXe siècle, l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours est l'une des seules de la région à avoir la brique comme revêtement extérieur.

2.3.6 Protection du cadre bâti patrimonial

- **Règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)**

Le caractère architectural du quartier Vieux-Charny est encadré par un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). La Ville de Lévis gère deux règlements sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA). Dans le quartier Vieux-Charny, le règlement du « PIIA patrimonial » (RV-2011-11-31) s'applique, lequel couvre la plupart des noyaux anciens de la ville. Le périmètre d'application du PIIA couvre essentiellement le noyau traditionnel, ainsi que l'espace ferroviaire de la rotonde (Carte 9 p.42).

Les critères qui composent l'essence du règlement visent à encadrer l'implantation d'un projet et son intégration architecturale dans les zones patrimoniales sensibles du territoire lévisien, mais ils ne peuvent pas prescrire une norme ou dicter la façon de réaliser l'intervention. L'analyse du PIIA s'appuie sur plusieurs critères qui permettent d'évaluer les projets au cas par cas.

- **Procédures et outils fournis par la Ville aux propriétaires d'immeubles patrimoniaux**

Compte tenu du grand nombre d'immeubles visés par le règlement, la Ville utilise sa page web pour fournir de la documentation sur l'architecture patrimoniale ainsi que des informations pratiques et les formulaires nécessaires aux propriétaires. Elle exclut de son règlement les interventions qui seraient acceptées d'emblée et fournit aux propriétaires un service professionnel d'accompagnement. Le délai de traitement d'une demande de permis varie généralement entre six et huit semaines. Le comité consultatif d'urbanisme en patrimoine (CCUP) siège deux fois par mois et le conseil d'arrondissement qui entérine les recommandations siège une fois par mois. Sur l'ensemble du territoire municipal, le CCUP analyse annuellement entre 300 et 400 demandes de permis assujetties au PIIA patrimonial, environ 85 % de ces demandes sont déposées entre les mois de mars et octobre. La gestion du PIIA patrimonial de la Ville de Lévis, avec près de 4000 immeubles assujettis, incluant tous les immeubles patrimoniaux du territoire d'application du PPU, est d'une importance capitale pour la sauvegarde du cadre bâti du quartier du Vieux-Charny.

- **Programmes d'aide et de subventions**

La Ville de Lévis a administré, entre 2003 et 2012, deux programmes de subventions destinés à la rénovation et la restauration des bâtiments résidentiels anciens s'appliquant expressément ou indirectement au cadre bâti patrimonial. Le programme Rénovation Québec – Ville de Lévis (PRQ) et le programme d'aide à la restauration de Lévis (PARL) étaient financés conjointement par la Ville et, pour le premier, par la Société d'habitation du Québec (SHQ), et le ministère de la Culture et des Communications (MCC) pour le second. Toutefois, devant l'absence de contributions gouvernementales depuis 2012, les deux programmes ont dû être abandonnés, laissant des centaines d'inscriptions en attente, témoignant ainsi de la nécessité de tels programmes de soutien financier, surtout que la grande majorité des demandes provenait des noyaux à forte concentration de bâtiments patrimoniaux ou ancestraux.

La PARL était également un programme approprié pour le cadre bâti patrimonial du Vieux-Charny. Il s'agissait d'un programme administré en partenariat avec le ministère de la Culture et des Communications dont l'objectif premier était le retour à l'origine de l'enveloppe extérieure des bâtiments construits avant 1946 et soumis à un plan d'implantation et d'intégration architecturale. La subvention accordée, financée à parts égales par la Ville et le ministère, pouvait atteindre un maximum de 30 000 $, le propriétaire devant pour sa part assumer 50 % des coûts de travaux. Si la Ville se réservait annuellement une somme de 500 000 $ pour soutenir le programme, l'entente avec le ministère qui se terminait le 31 décembre 2012 n'a jamais été renouvelée, faisant en sorte que plus de 1 000 demandes de subvention se sont accumulées sur une liste d'attente.

Dans cette même période, un autre programme, celui-là entièrement financé par la Ville, a permis la restauration de plusieurs bâtiments patrimoniaux à caractère religieux. Le programme Patrimoine

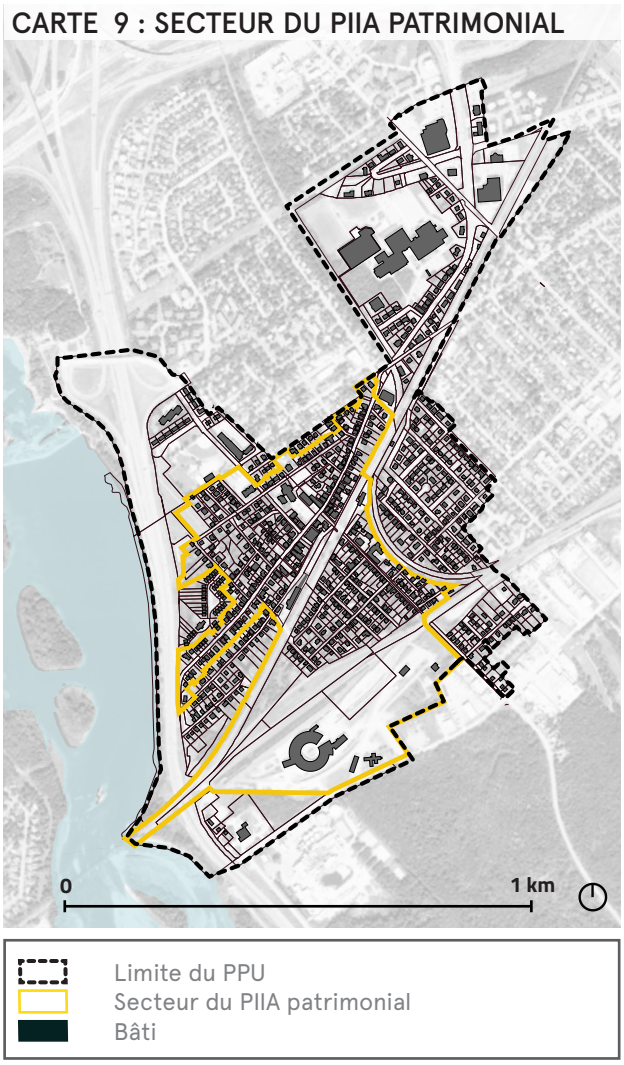










Figure 33 : (A) Architecture résidentielle
Maison privée de type vernaculaire américain.

Figure 34 : (B, C et D) Bâtiments patrimoniaux du Vieux-Charny
La Ville de Lévis a recensé en 2013 les bons coups en lien avec la rénovation ou la restauration de maisons patrimoniales.

religieux, industriel et gouvernemental (PRIG) venait ainsi compléter l'offre municipale en termes d'aide financière pour la rénovation et la restauration de l'ensemble des éléments significatifs. Toutefois, devant l'absence de demandes après cinq années d'opération, le programme PRIG s'est retrouvé privé de réserve financière.

Actuellement, le programme AccèsLogis de la SHQ permet la construction d'unités de logements destinés à une clientèle vulnérable : aînés, handicapés, familles à faible revenu, etc. Plusieurs projets ont été réalisés, sont prévus ou sont en voie de l'être, dans les secteurs centraux, là où les services de proximité favorisent l'autonomie de ceux pouvant en bénéficier. Si, pour l'heure, le programme AccèsLogis ne s'adresse pas spécifiquement aux immeubles patrimoniaux, il n'est pas exclu qu'un projet d'habitation sociale et communautaire à l'intérieur même d'un bâtiment ancien puisse se réaliser. L'acquisition et la requalification de bâtiments patrimoniaux à des fins de logement social ou communautaire pourraient représenter une solution intéressante pour poursuivre du même coup l'objectif de revitalisation des vieux secteurs.

- **Le règlement sur la démolition d'immeubles**

Tel que son nom l'indique, le règlement sur la démolition d'immeubles (RV-2017-16-56), adopté en février 2017, a pour but d'encadrer les demandes de démolition dans une optique de protection du patrimoine bâti. Les bâtiments assujettis comprennent les immeubles résidentiels construits avant 1946 et les immeubles commerciaux, industriels et institutionnels construits avant 1965. À cela s'ajoutent tous les bâtiments principaux construits avant 1965 situés dans un secteur d'intérêt patrimonial assujetti au règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (volet patrimonial), ce qui représente une importante proportion des édifices situés à l'intérieur des limites du PPU. Des dispositions particulières s'ajoutent pour les bâtiments de grande valeur patrimoniale.

La démolition ou le déplacement d'un immeuble est une mesure exceptionnelle, ultime et de dernier recours. Il est à la charge du requérant de démontrer clairement pourquoi il désire démolir le bâtiment plutôt que de le rénover ou le restaurer. La demande de démolition est une démarche publique dans laquelle toute personne peut s'exprimer et les membres prennent leur décision sur la base de tous les arguments fournis ainsi que de plusieurs critères d'analyse. Ces derniers comprennent, entre autres, la valeur patrimoniale et historique de l'immeuble, son état physique, les besoins de logements, l'opposition à la demande, le projet de remplacement, etc. L'objectif du règlement sur la démolition d'immeubles est d'abord d'assurer une protection du patrimoine bâti, mais d'assurer également que, le cas échéant, la qualité du projet de remplacement ne soit pas inférieure au bâtiment existant et que la nouvelle construction soit bien intégrée dans la trame bâtie.

Un avis de motion afin de modifier le règlement RV-2010-09-65 a été adopté en février 2017 afin de renforcer la protection du cadre bâti patrimonial. En effet, en vertu de ce nouveau règlement, tous les bâtiments construits avant 1965 qui sont situés dans les noyaux anciens de Lévis seront assujettis au règlement, en plus de tous les bâtiments construits avant 1946 peu importe leur emplacement sur le territoire. De plus, des renseignements supplémentaires seront demandés au requérant pour les bâtiments à haute valeur patrimoniale.

ENJEUX — PROTECTION DU PATRIMOINE BÂTI

- Le traitement des demandes de PIIA dans un délai raisonnable ;
- L'affectation de fonds pour l'adoption d'un nouveau programme de subvention adapté aux besoins du milieu.

2.3.7 Transport et mobilité

- **Barrières, corridors de déplacements et points d'accès au territoire du PPU**

Le secteur de Charny est fortement marqué par le passage de deux autoroutes qui délimitent son territoire à l'ouest (autoroute Robert-Cliche) et au nord (autoroute Jean-Lesage), et de quatre corridors ferroviaires qui s'entrecroisent en son centre à l'approche de la rivière Chaudière. Ces différents corridors de transport font office de barrières physiques pour les déplacements à Charny. Ainsi, bien que l'interconnexion aux différentes rues locales rend les déplacements relativement aisés à l'intérieur des quartiers, seules les rues artérielles et collectrices de Charny permettent à la circulation de transit de franchir les barrières autoroutières et ferroviaires et de se rendre dans les secteurs voisins de Saint-Romuald (au nord), de Saint-Jean-Chrysostome (à l'est) et de Breakeyville (au sud).

Ces points d'accès sont :

- Entre le territoire du PPU Charny et les secteurs entourant Charny :
  - la rue du Parc-des-Chutes, qui lie Charny au parc des Chutes-de-la-Chaudière grâce à un viaduc qui enjambe l'autoroute Robert-Cliche (73) ;
  - l'Avenue des Églises, qui lie le secteur de Charny à celui Saint-Romuald grâce à un viaduc qui enjambe l'autoroute Jean-Lesage (20), et qui donne aussi accès à l'Avenue des Belles-Amours et au boulevard du Centre-Hospitalier qui conduisent au secteur de Saint-Jean-Chrysostome ;
  - le Chemin de Charny, qui lie le secteur de Charny à celui de Breakeyville grâce à un passage sous le pont des voies ferrées reliant le pont de la rivière Chaudière à la gare de triage Joffre.
- Entre le territoire du PPU Charny et les quartiers voisins :
  - la rue de la Traverse et le Chemin de Charny, qui traversent la voie ferrée reliant le pont de la rivière Chaudière et la gare de Charny, grâce à des passages à niveau ;
  - l'Avenue des Générations, qui traverse l'embranchement entre la gare de Charny et la gare de triage Joffre.

La configuration routière actuelle est la suivante :

- La configuration du réseau routier municipal oblige souvent les usagers à utiliser l'autoroute Jean-Lesage (A20) pour leurs déplacements entre les différents secteurs ;
- Pour améliorer les conditions de circulation, et éviter l'utilisation de l'autoroute Jean-Lesage (A20), la ville prévoit dans son SAD la réalisation de nouveaux liens routiers :
  - le réaménagement du lien entre les secteurs de Charny et de Saint-Jean-Chrysostome (Boulevard du Centre-Hospitalier) ;
  - la création d'un lien est-ouest (du secteur Saint-Étienne au secteur Lévis) avec un nouveau franchissement de la rivière Chaudière qui serait situé à proximité de l'échangeur 130, au niveau de la rue Beaulieu, à plus long terme ;
  - la réalisation de liens routiers entre ce nouveau lien est-ouest et le secteur de Charny.

- **Congestion et entraves à la circulation**

À l'intérieur du territoire du PPU Charny, il existe quelques rues en cul-de-sac qui contraignent les déplacements, et ce, quel que soit le mode utilisé. La grande majorité de ces impasses s'expliquent

principalement par la rencontre des barrières ferroviaires (rue Irma-Levasseur, rue du Triage, rue de la Traverse, rue du Conducteur, rue du Télégraphiste, rue du Débarcadère, rue du Convoi, rue de la Gare), autoroutières (rue Thérèse-Casgrain) ou industrielles (rue de l'Aiguillage). Seules quelques impasses ont été planifiées ainsi pour y limiter la circulation véhiculaire (rues Emmanuel-Routhier, de la Musette, du Domaine-Gilbert et boucle des numéros 3080 à 3116 de l'Avenue des Églises).

En matière circulation automobile, la Ville de Lévis précise dans son Schéma d'aménagement et de développement (SAD) que les seules options qui s'offrent aux résidents du secteur Saint-Jean-Chrysostome (au nord de la voie ferrée) sont l'Avenue Taniata et le cheminement entre le boulevard du Centre-Hospitalier et l'Avenue des Églises. Ces deux options sont actuellement congestionnées aux heures de pointe. En réponse à cette problématique, la Ville de Lévis souhaite orienter son développement résidentiel en conséquence.

Par ailleurs, un nombre important de véhicules lourds utilise le réseau routier du Vieux-Charny. Cette situation irrite plusieurs citoyens venus s'exprimer lors de la séance de préconsultation publique.

- **Stationnement à caractère public**

Le stationnement sur rue est généralement autorisé sur le territoire du PPU Charny, si ce n'est aux abords de certains équipements, comme aux abords de l'école primaire Saint-Louis-de-France (Avenue Joseph-Hudon et rue Caroline-Lagueux) et du pavillon Notre-Dame de l'école primaire des Petits-Cheminots (rue Omer-Poirier).

On compte néanmoins 41 cases de stationnement sur rue clairement délimitées du côté nord de l'Avenue des Églises :

- 13 cases entre le bâtiment situé au 3192 et l'Avenue Joseph-Hudon ;
- 28 cases entre la rue Albert-Demers et la voie d'accès principale à l'école secondaire Les Etchemins.

On compte également différentes aires de stationnement publiques d'importance (Carte 10 p.46) :

- Le stationnement Sud de l'église Notre-Dame-de-Charny, qui est accessible par l'Avenue des Églises : 69 cases délimitées ouvertes au grand public, et 2 cases réservées aux personnes à mobilité réduite.
- Le stationnement est de l'église Notre-Dame-de-Charny, qui est accessible par la rue Ernest-Talbot : 36 cases délimitées ouvertes au grand public.
- Le stationnement du carrefour culturel Jean-Gosselin, situé du côté sud de la rue du Rail : 24 cases délimitées ouvertes au grand public, et 1 case réservée aux personnes à mobilité réduite.
- Le stationnement de la FADOQ et du Club de l'Amitié de Charny, situé du côté sud de la rue du Rail : 11 cases délimitées ouvertes au grand public.
- Le stationnement de la gare de Charny (rue de la Gare) : 57 cases délimitées ouvertes au grand public, 2 cases réservées aux personnes à mobilité réduite, et 2 cases réservées à une clientèle précise.
- Le stationnement de l'Aquaréna, qui est accessible par l'Avenue des Églises, l'Avenue du Maréchal-Joffre et le boulevard du Centre-Hospitalier : 2 aires de stationnement comptant ensemble 143 cases délimitées ouvertes au grand public, et 2 réservées aux personnes à mobilité réduite.
- Le stationnement du parc de la Rivière : 36 cases délimitées ouvertes au grand public.
- Les stationnements sur rue pour les commerces de proximité.

CARTE 10 : AIRES DE STATIONNEMENT

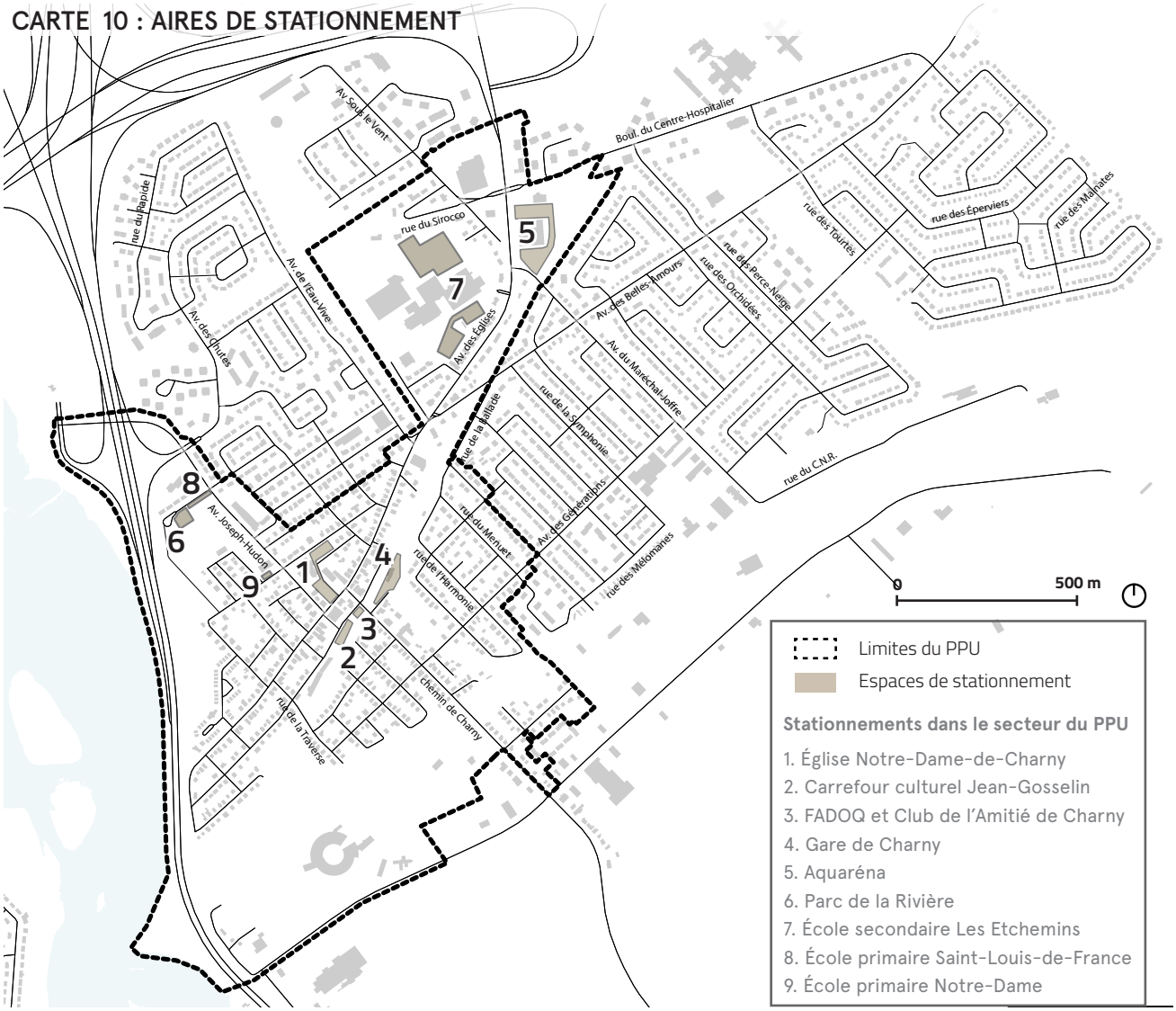




Figure 35 : Stationnement de la Place de l'église

Le parvis de l'église Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours laisse place à un grand stationnement. À l'occasion, cet espace par des activités culturelles ou communautaires.

On compte enfin différents stationnements privés, mais à caractère public, comme ceux de la Commission scolaire des Navigateurs (Carte 10 p.46) :

- Le stationnement de l'école secondaire Les Etchemins, qui est accessible par l'Avenue des Églises : 2 aires de stationnement comptant ensemble 149 cases délimitées réservées aux détenteurs de vignette.
- Le stationnement de l'école primaire Saint-Louis-de-France, situé du côté sud de la rue Thérèse-Casgrain : environ 26 cases non délimitées réservées aux enseignants de l'école.
- Le stationnement du pavillon Notre-Dame de l'école primaire des Petits-Cheminots, qui est accessible à la rue Omer-Poirier : 10 cases délimitées ouvertes au grand public.

Transport collectif

Les rues artérielles et collectrices de Charny permettent de traverser le secteur et de relier le secteur de Charny aux secteurs adjacents, et donc de conduire aux équipements publics et aux concentrations commerciales qu'on y retrouve. Ces voies sont également celles qui supportent les cinq parcours de transport en commun qui desservent le territoire du PPU Vieux-Charny (Carte 11 p.48).

Parcours structurants

Parmi ces parcours, seuls les parcours no 35R et 36R offrent une desserte pouvant être qualifiée de structurante pour le territoire du PPU Charny, compte tenu de leur fréquence somme toute élevée et de leur amplitude horaire respectable (de 6h à 23h45 en semaine, et de 7h24 à 23h45 la fin de semaine). Ces parcours permettent de rejoindre le Carrefour Saint-Romuald, ainsi que les stations de la Concorde et Ernest-Lacasse, lesquelles sont notamment desservies par les parcours lévisiens no L1 et L2.

Ce parcours, d'une durée de moins de 30 minutes, circule en sens unique sur les principales voies du territoire du PPU Charny (Avenue des Églises Est, Avenue Joseph-Hudon, Avenue des Églises Ouest, rue de la Traverse, Avenue des Générations) toutes les 30 minutes, et ce, tant la semaine que la fin de semaine.

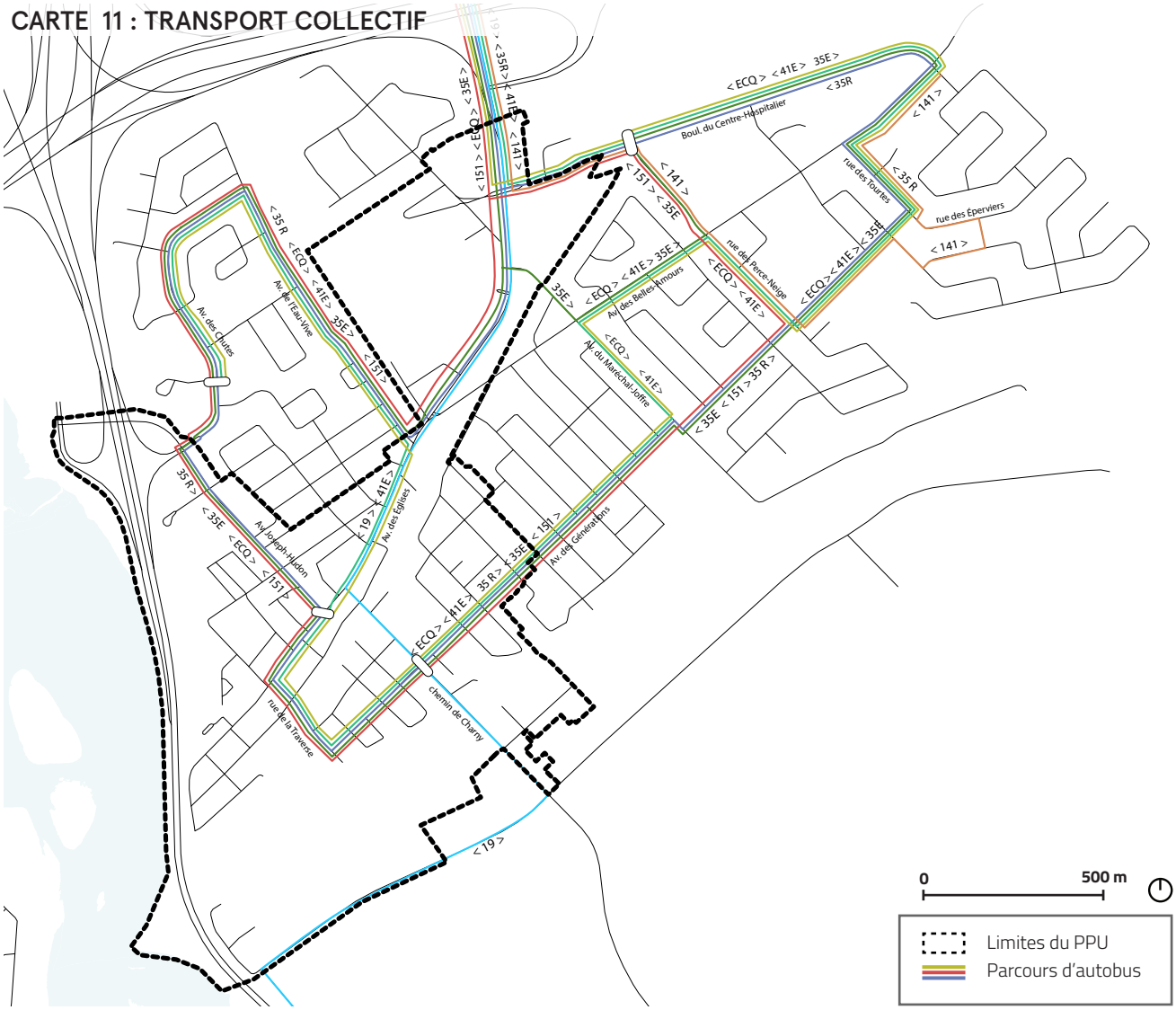
Parcours secondaires

En plus du parcours structurant précédemment mentionné, trois autres parcours pouvant être qualifiés de secondaires, notamment parce qu'ils servent uniquement aux déplacements pendulaires des périodes de pointe du matin et du soir, desservent le territoire du PPU :

- no 19 : à destination du Carrefour Saint-Romuald et la station de la Concorde (laquelle est notamment desservie par les parcours lévisiens no L1 et L2) au nord, et du secteur de Breakeyville au sud. Ce parcours, d'une durée d'un peu moins de 40 minutes, circule sur le Chemin de Charny et l'Avenue des Églises.
- no 35E : à destination des stations de la Concorde et Ernest-Lacasse (lesquelles sont notamment desservies par les parcours lévisiens no L1 et L2) ainsi que le Centre hospitalier et le campus de l'Université Laval. Ce parcours, dont le tracé à Charny est grosso modo semblable à celui du no 35R, a une durée de 40 à 50 minutes.
- no ECQ (Express Charny-Québec) : à destination des stations de la Concorde et Presqu'île (lesquelles sont notamment desservies par les parcours lévisiens no L1 et L2) ainsi que la Colline parlementaire. Ce parcours, dont le tracé à Charny est semblable à celui du no 41E, a une durée d'un peu plus d'une heure.

Étant donné que ces trois parcours offrent peu de départs, et qu'ils ont principalement pour but d'assurer les déplacements pendulaires de nature professionnelle et scolaire, ils sont secondaires pour le territoire du PPU Charny, mais permettent à de nombreux travailleurs et étudiants de circuler vers les secteurs voisins.

CARTE 11 : TRANSPORT COLLECTIF



Source : Société des transports de Lévis, 2015

Parcours intégrés et scolaires

Aux trois parcours non structurants précédemment mentionnés s'ajoute un parcours intégré (à vocation principalement scolaire) qui relie le Juvénat Notre-Dame au territoire du PPU Charny : le parcours no 151, qui emprunte notamment l'Avenue des Générations, l'Avenue des Églises et l'Avenue Joseph-Hudon. Ce parcours offre un seul départ en période de pointe du matin (avec une arrivée prévue avant 8h00 au Juvénat), et un seul départ en après-midi (avec un départ du Juvénat prévu à 15h10).

À ce parcours s'ajoutent les parcours d'autobus scolaires des écoles suivantes :

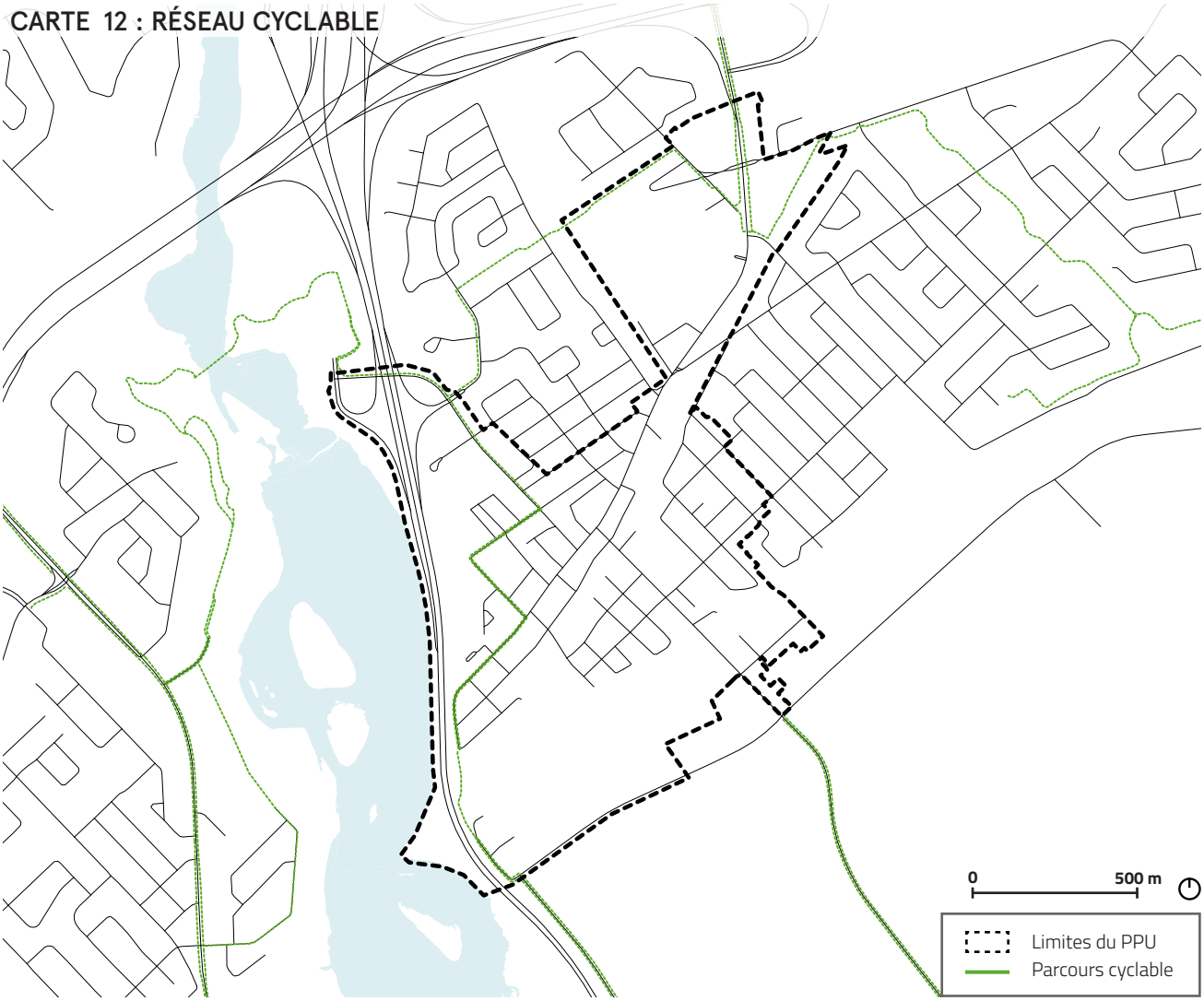
- École primaire Saint-Louis-de-France, pour laquelle la rue Caroline-Lagueux (située en cour arrière) fait office de débarcadère : environ 45 % des 400 élèves inscrits en 2009-2010 utilisaient le transport scolaire (Plan de déplacement École Saint-Louis-de-France, février 2011).
- Pavillon Notre-Dame de l'école primaire des Petits Cheminots, pour laquelle l'Avenue Joseph-Hudon fait office de débarcadère : environ 28 % des 93 élèves inscrits en 2009-2010 utilisaient le transport scolaire (Plan de déplacement - École des Petits-Cheminots (Notre-Dame), décembre 2011).

Pôles d'échanges intermodaux et points de correspondance

Charny ne compte aucun pôle d'échange intermodal officiel sur son territoire ni à proximité. On n'y retrouve non plus aucun point de correspondance officiel, bien que les arrêts situés aux intersections suivantes permettraient aux usagers du transport en commun de changer facilement de parcours, à condition que les horaires de ces derniers soient coordonnés pour faciliter les correspondances :

- L'intersection de l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier : parcours no 19, 35R, 35E, 41E, 141, 151, ECQ.
- L'intersection de l'Avenue des Églises et de l'Avenue Joseph-Hudon : parcours no 35R, 35E, 41E, 151, ECQ.
- L'intersection du Chemin de Charny et de l'Avenue des Générations : parcours no 19, 35R, 35E, 41E, 151, ECQ.
- L'intersection de l'Avenue des Chutes et de la rue de l'Écluse : parcours no 35R, 35E, 41E, 151 et ECQ.

CARTE 12 : RÉSEAU CYCLABLE



Source : Plan du réseau cyclable de la Ville de Lévis, 2007



Figure 36 : Piste cyclable sous les pylônes
Tronçon de la piste cyclable reliant l'Avenue Sous le Vent à l'Avenue de l'Eau-Vive

- **Réseau cyclable**

Charny est desservi par quatre parcours cyclables (Carte 12 p.50) :

- Le premier parcours (la Route verte) longe la rivière Chaudière, entre le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le secteur Breakeyville.

À partir du parc des Chutes-de-la-Chaudière (piste cyclable bidirectionnelle), ce parcours cyclable emprunte la rue du Parc-des-Chutes et l'Avenue Joseph-Hudon (bande cyclable bidirectionnelle), le parc de la Rivière (piste piétonnière et cyclable), les rues Louis-Philippe Robitaille, Anne-Aymard, Omer-Poirier et Alfred-Arcand ainsi que l'Avenue des Églises (chaussée désignée), avant de passer sous le viaduc ferroviaire du Canadien National (piste cyclable bidirectionnelle) et de rejoindre les rues du Quartier-d'Antan et de la Jonction (chaussée désignée).

- Le second parcours traverse la ville d'ouest en est, entre le parc des Chutes-de-la-Chaudière et la rue des Jonquilles de Saint-Jean-Chrysostome.

À partir du premier parcours cyclable, celui-ci emprunte l'Avenue des Chutes (piste piétonnière et cyclable), l'emprise de la ligne électrique d'Hydro-Québec (piste cyclable bidirectionnelle), l'Avenue Sous-le-Vent (bande cyclable bidirectionnelle), le carrefour des avenues des Églises et du Maréchal-Joffre, le corridor ferroviaire à destination du parc industriel de Saint-Romuald, le boulevard du Centre-Hospitalier et à nouveau l'emprise de la ligne électrique d'Hydro-Québec. Il se termine sur le parcours du triage, qui est une piste en site propre localisée sur une ancienne emprise de voie ferrée, à destination du secteur de Saint-Jean-Chrysostome (piste cyclable directionnelle).

Notons que les intersections de ce parcours, qui croise plusieurs rues artérielles et collectrices du secteur de Charny (avenues des Chutes, de l'Eau-Vive, Sous-le-Vent, des Belles-Amours et des Générations), bénéficient d'un marquage au sol - bien que sommaire - assurant aux cyclistes une certaine visibilité et sécurité lors de leur traversée.

- Le troisième parcours relie le secteur de Charny à celui de Saint-Romuald, en empruntant, à partir du second parcours cyclable, l'Avenue des Églises (piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la rue entre l'Avenue du Maréchal-Joffre et le restaurant Normandin, puis bande cyclable unidirectionnelle de chaque côté de la rue jusqu'à l'autoroute Jean-Lesage).
- Le quatrième parcours relie la portion est du second parcours cyclable au parc du Maréchal-Joffre situé plus à l'ouest, en longeant la rue du C.N.R.

La Ville de Lévis travaille actuellement à sécuriser et à mieux identifier son réseau cyclable afin d'offrir une interconnexion du réseau cyclable simple et visible pour les cyclistes. Ceci comprend une réfection des chaussées cyclables et un ajout de signalisation informative et directive. Une analyse est actuellement en cours pour sécuriser les circulations piétonne et cyclable dans le parc de la rivière Chaudière et plus particulièrement au niveau de ses accès.

CARTE 13 : RÉSEAU PIÉTONNIER

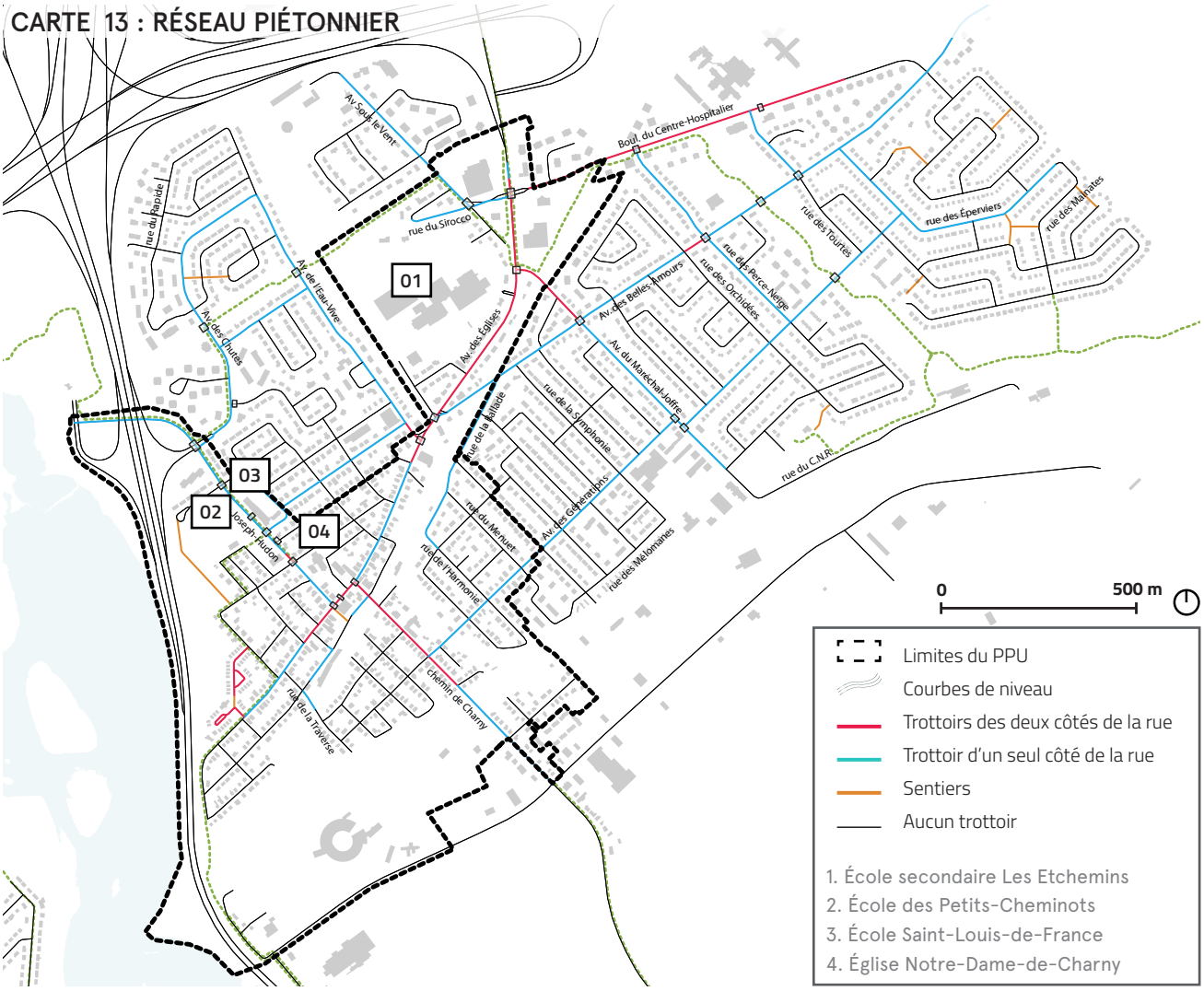




Figure 37 : Avenue Joseph-Hudon

Bien qu'elle soit dotée d'un trottoir sur son côté est, l'Avenue Joseph-Hudon ne possède pas de trottoir sur le côté longeant la cour de l'école des Petits Cheminots (pavillon Notre-Dame). La Fondation Rues principales avait identifié cette situation comme étant problématique dans son guide d'aménagement en 2010.

ENJEUX – TRANSPORT ET MOBILITÉ

- **Congestion et sécurité à l'intersection du boulevard du Centre-Hospitalier et de l'Avenue des Églises ;**
- **Circulation et cohabitation des différents modes de transport à l'entrée du quartier (bretelle de l'autoroute 20) ;**
- **Aménagement et verdissement des stationnements de surface ;**
- **Localisation des stationnements (sur rue et hors rue) par rapport aux activités commerciales ;**
- **Sécurité des parcours de déplacement actif ;**
- **Interconnexion du réseau cyclable.**

- **Réseau piétonnier**

Le territoire du PPU Charny est plutôt bien pourvu en matière de réseau piétonnier. Les rues artérielles et collectrices sont généralement dotées d'au moins un trottoir sur une grande partie de leur tracé. Par ailleurs, la Ville de Lévis complète un aménagement cyclable et piétonnier sécuritaire dans son projet de prolongement du boulevard du Centre-Hospitalier. Les seules voies à posséder chacune deux trottoirs sont deux petites rues récentes, aménagées en cul-de-sac au nord-ouest de l'Avenue des Églises. Leurs trottoirs, qui ont la particularité d'avoir été aménagés au niveau de la chaussée, ne semblent cependant pas être utilisés aux fins pour lesquelles ils ont été conçus, mais plutôt comme stationnements sur rue pour les habitations riveraines (rue du Domaine-Gilbert et boucles des numéros 3080 et 3116 de l'Avenue des Églises).

La plupart des voies importantes qu'on retrouve sur le territoire du PPU Vieux-Charny sont néanmoins sont dotées d'un ou de deux trottoirs selon le tronçon. Ce réseau de trottoirs est complété par différents sentiers piétonniers qui font office de raccourcis entre différentes rues :

- Entre la rue Michel-Lemieux et la rue Caroline-Lagueux (à proximité de l'école primaire Saint-Louis-de-France).
- Entre la rue Thérèse-Casgrain et la rue Omer-Poirier (via le cimetière).
- Entre la rue du Domaine-Gilbert et le manoir Gilbert.
- Entre l'Avenue des Églises et la rue du Rail (au côté du carrefour culturel Jean-Gosselin).

Enfin, certaines intersections de ce réseau font l'objet d'un marquage au sol pour assurer la visibilité et la sécurité des piétons. Quatre intersections de l'Avenue des Églises (intersection de l'Avenue Joseph-Hudon, entrée principale du carrefour culturel Jean-Gosselin, et intersections du Chemin de Charny et de l'Avenue du Maréchal-Joffre) sont par exemple dotées d'un pavage spécifique. Quatre intersections de cette même Avenue (intersections du Chemin de Charny, des avenues de l'Eau-Vive et des Belles-Amours, et du boulevard du Centre-Hospitalier) et cinq intersections de l'Avenue Joseph-Hudon (intersections de l'Avenue des Chutes et de la rue Thérèse-Casgrain, entrée principale de l'école primaire Saint-Louis-de-France, et intersections des rues Caroline-Lagueux, Étienne-Plante et Omer-Poirier) ne sont, pour leur part, signalées que par un marquage au sol traditionnel.

2.4 IDENTIFICATION D'ENSEMBLES MORPHOLOGIQUES

2.4.1 Présentation générale

L'identification d'ensembles morphologiques permet de mieux comprendre le territoire à partir des caractéristiques de sa structure spatiale, complétant ainsi le portrait plus général du quartier présenté à la section 1. En croisant les caractéristiques morphologiques du tissu urbain (trames de rue, type bâti), les particularités paysagères du lieu ainsi que les activités et usages du territoire, le territoire de Charny se divise en cinq ensembles :

1. Noyau à caractère villageois, qui englobe la concentration de bâtiments plus anciens situés autour de l'Avenue des Églises et du Chemin de Charny, en plus de secteurs résidentiels plus récents qui s'inscrivent à l'intérieur des limites de ce noyau ;
2. Zone industrielle patrimoniale, qui comprend la partie du parc industriel où se trouve la Rotonde Joffre ;
3. Secteurs résidentiels périphériques, qui comprennent les quartiers résidentiels isolés du noyau à caractère villageois par le chemin de fer ou d'autres obstacles anthropiques. Bien qu'ils soient isolés du noyau à caractère villageois, ils sont adjacents aux autres secteurs résidentiels de Charny ;
4. Porte d'entrée mixte, qui englobe le secteur nord-est du PPU où se trouvent de grands bâtiments commerciaux ou équipements publics implantés sur de très grandes parcelles et la section de l'Avenue des Églises où le bâti est plus récent et comprend une alternance de commerces et de résidences.

La délimitation de ces ensembles demeure subjective, bien qu'elle soit grandement liée au cadre bâti (section 1.7), aux différentes trames de rues du quartier (section 1.8) ainsi qu'aux activités et relations urbaines qui animent le secteur de Charny (section 1.5). Ces ensembles morphologiques constituent un outil qui permet de mieux lire le territoire afin de donner un sens aux phénomènes observés sur le terrain.

- **Dynamiques et enjeux**

La caractérisation du territoire sous forme d'ensembles morphologiques permet de cerner les dynamiques internes et externes de chaque section du Vieux-Charny mettant en évidence les enjeux auxquels ils sont confrontés et les potentiels qu'ils recèlent. À titre d'exemples, les ensembles morphologiques permettent de mettre en lumière :

- l'arrimage entre différentes parties du quartier (ex. : parcours piétons et cyclistes, circulation de transit, structuration de l'espace public) ;
- les particularités du tissu urbain (ex. : présence de friches urbaines, îlots incomplets, intégration architecturale, immeubles à requalifier) ;
- la cohérence des activités urbaines (ex. : continuité de la trame commerciale, conflits d'usage, vocation fonctionnelle) ;
- les éléments particuliers à chaque ensemble (ex. : enjeux ponctuels, attraits paysagers exceptionnels).

CARTE 14 : ENSEMBLES MORPHOLOGIQUES DU VIEUX-CHARNY

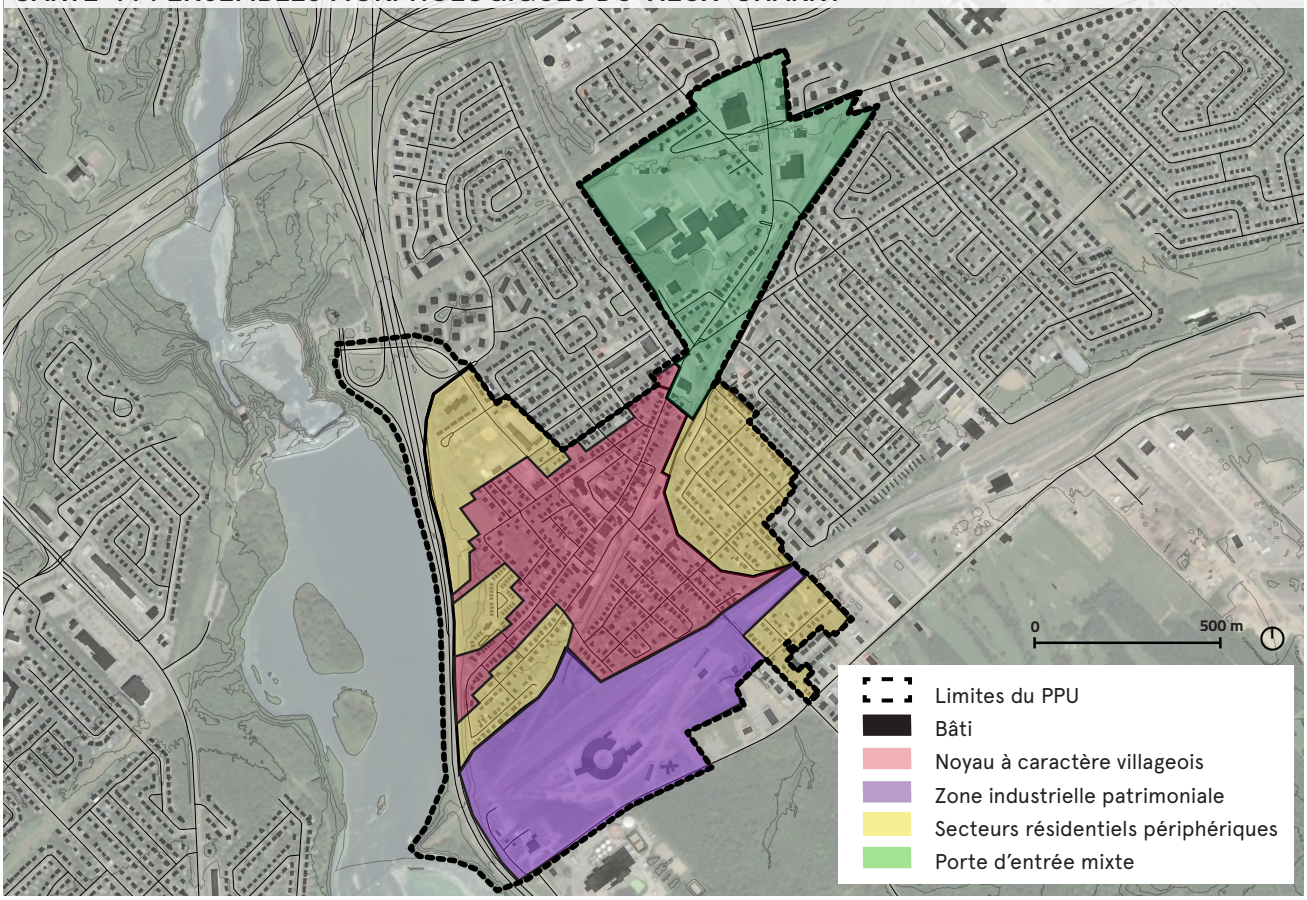




Figure 38 : Noyau villageois ancien



Figure 39 : Zone industrielle patrimoniale — Rotonde Joffre (2016)



Figure 40 : Secteurs résidentiels périphériques



Figure 41 : Porte d'entrée mixte

2.4.2 Noyau ancien

La majorité du noyau ancien du Vieux-Charny est composé de résidences. Une petite concentration institutionnelle et commerciale prend toutefois place sur l'Avenue des Églises, au croisement du Chemin de Charny. Le cadre bâti résidentiel est homogène et n'excède que rarement deux étages.

Bien qu'il y ait peu d'espaces pour ériger de nouvelles constructions, l'Avenue des Églises présente beaucoup d'espaces de stationnement de surface peu ou pas du tout aménagés. Une restructuration de l'espace public sur la rue principale du noyau villageois ancien permettrait d'améliorer l'environnement urbain du cœur du Vieux-Charny et de stimuler sa fréquentation par les résidents et les visiteurs du quartier.

ENJEUX — Noyau ancien

- Implantation de plus de commerces de proximité et spécialisés pour servir les besoins de la population locale ;
- Sécurisation des déplacements actifs (réfection ou implantation de trottoir, marquage au sol) ;
- Entretien et pavoisement des rues du quartier ancien ;
- Préservation et mise en valeur du patrimoine bâti ;
- Évaluation du potentiel d'aménagement du stationnement situé devant l'église de Notre-Dame-du-Perpétuel-Secours ;
- Requalification de l'édifice de l'ancienne gare de Charny.

2.4.3 Zone industrielle patrimoniale

Bien que l'ensemble zone industrielle patrimoniale soit composé de peu de bâtiments, ceux-ci sont d'une importance de premier plan pour le Vieux-Charny. En effet, une grande part de l'histoire du quartier ancien passe par l'histoire ferroviaire qu'incarne parfaitement la Rotonde Joffre, aujourd'hui reconnue comme Lieu historique national du Canada.

ENJEUX — Zone industrielle patrimoniale

- Mise en valeur du patrimoine industriel de Charny ;
- Mise en valeur de l'histoire ferroviaire du quartier ancien ;
- Relation avec le noyau villageois ancien ;
- Préservation des éléments caractéristiques de la Rotonde Joffre.

2.4.4 Secteurs résidentiels périphériques

L'ensemble secteurs résidentiels périphériques inclut la partie résidentielle situées à l'intérieur du tracé de la voie ferrée, à l'est du territoire du PPU, ainsi que la partie résidentielle située au sud des chemins de fer, de l'autre côté du viaduc appartenant au CN.

Cet ensemble se caractérise par la forte présence de résidences et par leur proximité aux activités ferroviaires. De plus, contrairement aux résidences du noyau villageois ancien, les bâtiments qui se trouvent dans cet ensemble sont plus récents et sont, pour la grande majorité, dénués d'intérêt patrimonial.

Composées principalement de maisons individuelles implantées en isolées, ces deux secteurs sont très homogènes.

ENJEUX —Secteurs résidentiels périphériques

- Maintien de la quiétude des quartiers résidentiels (conflits d'usages) ;
- Sécurité et circulation sur le Chemin de Charny (camionnage) ;
- Liaison avec le noyau villageois ancien ;
- Sécurité et confort des rues pour les déplacements actifs (aménagements, éclairage, trottoirs et pistes cyclables.

2.4.5 Porte d'entrée mixte

L'ensemble porte d'entrée mixte se trouve au nord-est du territoire du PPU du Vieux-Charny. Bien que cet ensemble ne soit pas composé de bâti « ancien », il s'agit d'un secteur névralgique puisqu'il constitue la principale façon d'accéder au noyau villageois ancien. Ainsi, composé de grands édifices institutionnels ou commerciaux implantés au centre de grands espaces de stationnement, on y trouve aussi plusieurs petits bâtiments commerciaux, mixtes ou résidentiels. En outre, les liens avec le cœur du Vieux-Charny ne sont pas évidents pour les personnes qui ne connaissent pas bien le secteur.

ENJEUX —Porte d'entrée mixte

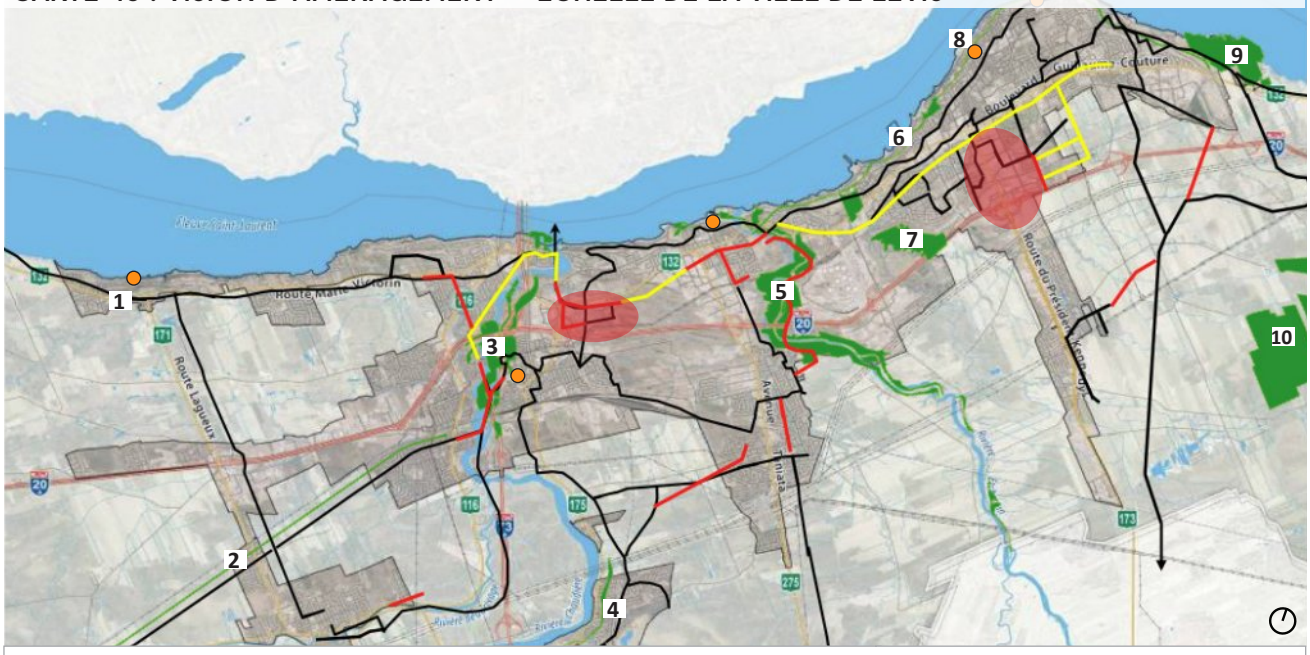
- Marquage de l'entrée dans Charny et signalisation de la présence du Vieux-Charny et de ses attraits ;
- Revitalisation commerciale de l'Avenue des Églises ;
- Densification douce du tissu urbain existant ;
- Requalification du site de l'ancienne Caisse Desjardins acquis par la Ville de Lévis ;
- Requalification des terrains vacants au coin de la rue du Maréchal-Joffre et de l'Avenue des Églises ;
- Sécurisation des déplacements actifs sur l'Avenue des Églises ;
- Circulation et congestion sur l'Avenue des Églises, au croisement du boulevard du Centre-Hospitalier.



03

VISION ET CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

CARTE 15 : VISION D'AMÉNAGEMENT — ÉCHELLE DE LA VILLE DE LÉVIS



- Grands parcs urbains
- 1 Sentiers récréatifs de Saint-Nicolas
- 2 Parc linéaire du Grand-Tronc
- 3 Parc des Chutes-de-la-Chaudière
- 4 Éco-Parc de la Chaudière
- 5 Parc régional de la Rivière-Etchemin
- 6 Parcours des Anses
- 7 Parc Valéro les Écarts
- 8 Traverse de Lévis
- 9 Parc régional de la Pointe-de-la-Martinière
- 10 Grande plée bleue
- Pôles structurants
- Secteurs traditionnels visés par un PPU
- Réseau cyclable existant
- Tronçons cyclables planifiés à court terme
- Tronçons cyclables planifiés à long terme

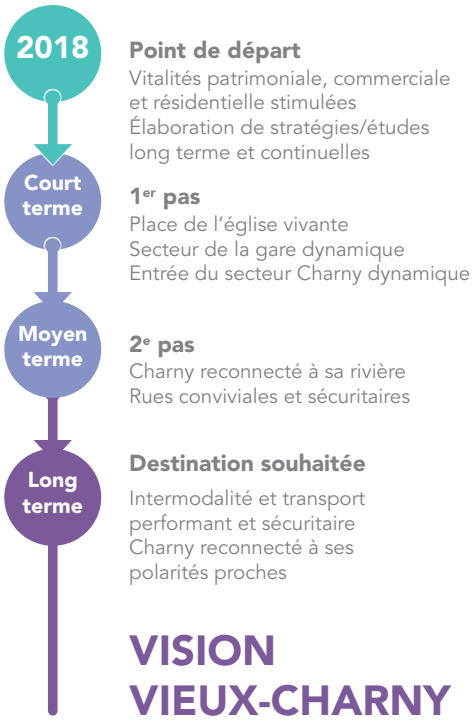


Figure 42 : La nécessité d'une vision d'avenir à long terme dans les processus de planification

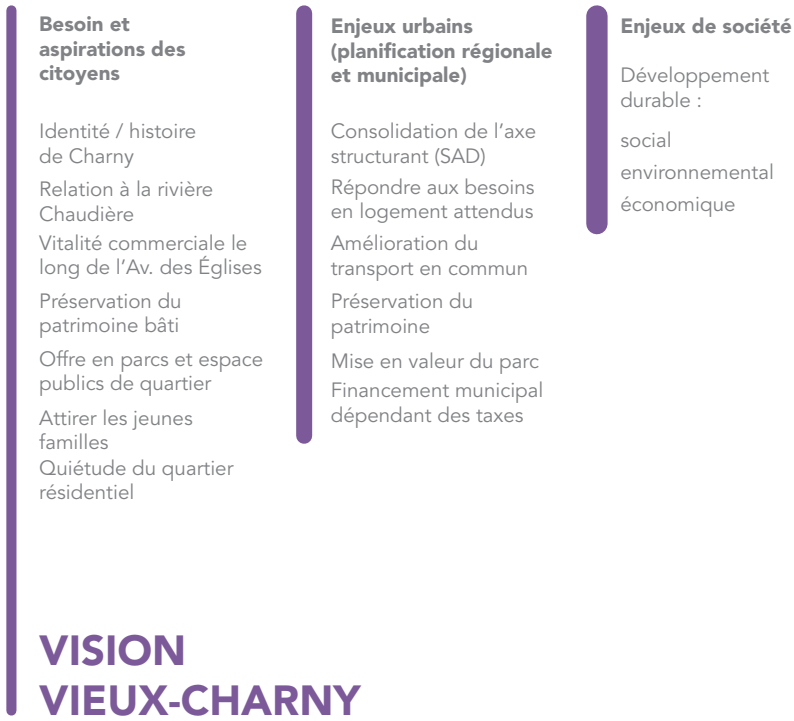


Figure 43 : Démarche du PPU Charny — Répondre aux enjeux locaux et régionaux pour un développement durable

3. VISION ET CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

3.1 VISION D'AVENIR DE LA VILLE DE LÉVIS

En tant que ville moderne et proactive, la Ville de Lévis souhaite offrir un milieu de vie de grande qualité favorisant l'ouverture, la coopération et l'engagement de sa communauté. Pour ce faire, elle mise sur un juste équilibre entre son dynamisme économique, sa vitalité sociale ainsi que la qualité de son environnement. L'assise de cette vision repose sur le fleuve Saint-Laurent et ses affluents, qui agissent comme liens unificateurs à l'échelle du territoire lévisien. De plus, la mise en valeur des secteurs traditionnels, le développement et l'aménagement de dix grands parcs urbains, l'interconnexion des réseaux cyclables et l'amélioration du réseau routier et du transport en commun font partie de la stratégie de la Ville de Lévis pour créer des milieux urbains distinctifs, plaçant la qualité de vie de ses citoyens au cœur de ses préoccupations.

Le Vieux-Charny est identifié comme un « noyau traditionnel » dans le SAD de la Ville de Lévis. Celui-ci figure parmi les premiers et les plus significatifs lieux d'établissement sur le territoire lévisien ; il est porteur d'histoire (développement ferroviaire) et a le potentiel de renforcer l'identité lévisienne en plus de constituer une image de marque. Ainsi la Ville de Lévis poursuit la volonté de soutenir, maintenir et créer des milieux de vie stimulants et dynamiques qui profiteront à l'ensemble de la population lévisienne. Avec l'élaboration de programmes particuliers d'urbanisme (PPU), la Ville de Lévis souhaite se doter d'outils de planification détaillés et structurés pour encadrer les futures interventions dans les quartiers anciens.

Si l'un des objectifs de la troisième orientation du SAD souhaite « reconnaître et assurer le maintien de la vitalité de chacun des noyaux traditionnels », dont celui du Vieux-Charny, c'est dans la quatrième orientation du SAD qu'on traite davantage du Vieux-Charny. De fait, celle-ci a comme principe directeur « la reconnaissance et la mise en valeur des potentiels distinctifs culturels et patrimoniaux ». Le noyau traditionnel du Vieux-Charny est alors spécifiquement identifié, de même que les Chutes-de-la-Chaudière, en marge du territoire du PPU, qui sont considérées comme des éléments identitaires majeurs de la ville de Lévis. Les objectifs et moyens de mise en œuvre du présent PPU reliés à cette orientation sont conformes à celles énoncées au SAD.

3.2 VISION D'AVENIR DU QUARTIER VIEUX-CHARNY

3.2.1 Synthèse des considérations et enjeux du PPU Vieux-Charny

Le PPU du Vieux-Charny s'insère dans la vision globale du territoire lévisien. Il propose une vision d'avenir à long terme qui cible particulièrement les enjeux du quartier ancien. Cette vision à long terme (horizon 2040) est indispensable pour articuler la cohérence du développement à venir et pour identifier les premiers pas menant à la destination souhaitée. Cette vision s'établit selon deux grands objectifs prioritaires de la démarche d'un PPU :

- Le premier est de créer un milieu de vie à l'image des citoyens en trouvant un équilibre entre les enjeux économiques, urbanistiques et patrimoniaux.
- Le second est d'adresser les enjeux et la contribution du secteur du PPU vis-à-vis de la ville et de Chaudière-Appalaches.

En somme, l'interrelation de l'échelle locale et de l'échelle régionale est un élément clé dans la démarche PPU et l'établissement d'une vision d'avenir et durable pour le secteur.



Noyau traditionnel :
Cœur communautaire
Commerces et services de proximité, mobilité, histoire et patrimoine



Intensité urbaine progressive :
De l'entrée au noyau traditionnel
Entrée du secteur Charny dynamique : Densité et confort urbain
Continuité de l'Av. des Églises : Densité transitoire et trame de rue liante
Densité villageoise : Densification ponctuelle et redoublement progressif, « Acuponcture urbaine »



Une trame d'espace public améliorée :
Trame verte : Promenades, pistes cyclables/piétonnes, espaces verts existants ou créés.
Espaces publics : Parcs et places aux qualités variées, à valoriser ou créer



Schéma du concept d'organisation spatiale



Parc et espace publics à valoriser : Parc des Chutes-de-la-Chaudière



Noyau traditionnel — Patrimoine et vie communautaire



Entrée du secteur Charny — Potentiel de densité et d'effervescence économique — Place Charny

Figure 44 : Concept d'organisation spatiale

Les enjeux locaux soulevés par les citoyens dans les phases de consultations sont donc centraux dans l'établissement de la vision. Les citoyens imaginent l'avenir de Charny tel qu'un quartier :

- attrayant et animé, muni de commerces et services facilement accessibles en transport actif ou en automobile ;
- qui tire parti de sa situation géographique à proximité du parc des chutes de la Chaudière, et retrouve son lien avec celui-ci ;
- qui tire parti de sa desserte importante en infrastructure routière et ferroviaire en devenant un lieu de destination privilégiée, plus qu'un lieu de transit ;
- qui préserve et met en valeur son caractère patrimonial ainsi que son histoire ferroviaire.

3.2.2 Vision

À la lumière des objectifs de la démarche PPU, des enjeux soulevés lors des consultations citoyennes, ainsi que des enjeux répertoriés dans le diagnostic territorial, la vision établie pour l'avenir du secteur Vieux-Charny est la suivante :

« Charny, un lieu unique et autonome, où la vie de quartier va bon train, et qui profite de sa relation privilégiée avec les chutes de la Chaudière »

Cette vision se décline ensuite en 4 orientations qui seront précisées dans la section suivante :

- Charny, un quartier qui améliore et met en valeur la vie communautaire et les qualités de sa rue principale.
- Charny, un quartier qui bénéficie de la proximité des chutes de la chaudière, pour les résidents et les visiteurs.
- Charny, un quartier qui valorise son histoire et son avenir ferroviaire.
- Charny, un quartier qui est muni d'un réseau de déplacement performant, confortable et sécuritaire pour tous les modes, et ce au sein du quartier et des secteurs environnants.

3.3 CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

Le concept d'organisation spatiale illustre de manière schématique les orientations sur lesquelles s'appuie le PPU et met en évidence les liens qui unissent les différentes interventions que propose le document.

3.3.1 Noyau traditionnel revitalisé

Le noyau ancien du Vieux-Charny possède les qualités d'un quartier à l'échelle humaine conçu pour favoriser les interactions et les échanges de nature communautaire et commerciale. Il représente plus largement pour la région lévisienne un marqueur identitaire, par son patrimoine bâti et l'histoire ferroviaire dont il est porteur. Le PPU souhaite renforcer ces qualités pour en faire un véritable milieu de vie complet et animé, et le témoin d'une histoire vivante et porteuse pour l'avenir du quartier. La revitalisation du noyau ancien passe par la mise en valeur de sa rue principale mixte et traditionnelle, soit l'Avenue des Églises, mais surtout par la mise en valeur de son cœur de village, autour de la Place de l'Église et de la Gare.

- La Place de l'Église rassemble déjà de nombreuses activités communautaires (centre Paul-Bouillé, bibliothèque Jean-Gosselin, l'église elle-même, activités saisonnières sur la place). Le PPU propose alors le réaménagement de l'espace de la Place de l'Église de manière à mieux soutenir ces activités et à mieux répondre à l'évolution des besoins de la population.
- Le secteur de la gare, dont les activités sont aujourd'hui en déclin, présente un grand potentiel structurant. Le PPU propose d'inverser la tendance en faisant un véritable pôle communautaire et commercial de proximité et d'échange intermodal (autobus, vélo, piéton et train).
- L'enjeu majeur et déterminant dans la qualité d'expérience du cœur de Charny est l'importance du transit d'automobiles et de poids lourds, à travers le cœur traditionnel, dans des rues dont la largeur n'est pas conçue pour, malgré que la rue des Églises soit identifiée comme rue artérielle. L'objectif principal est de rendre harmonieuse la circulation de tous les modes et le partage de la rue, en plus d'analyser toutes les possibilités visant à réduire la circulation de camions lourds au cœur du secteur.

3.3.2 Entrée du secteur Charny dynamique

L'analyse territoriale révèle que l'entrée du secteur Charny, située au nord du territoire du PPU, est un lieu peu attrayant, et dont l'activité commerciale est sur le déclin. Pourtant son rôle est clé dans l'activité régionale, par sa proximité avec le pôle Saint-Romuald, et du fait que celui-ci est signalé dans le SAD comme faisant partie du pôle structurant. Le PPU propose alors une restructuration drastique, échelonnée sur les 20 prochaines années. Le but est de rendre l'entrée du secteur Charny attrayante, grâce à une mixité d'activités dynamisante digne d'un pôle régional, et également par la sécurisation et l'amélioration du confort en transport actif pour les usagers vulnérables à proximité (jeunes de l'école secondaire, et utilisant l'Aquaréna et le skatepark).

3.3.3 Avenue des Églises structurante : Densité progressive de l'entrée du secteur Charny vers le noyau traditionnel

Si l'avenir de l'entrée du secteur Charny s'annonce comme un lieu de forte intensité urbaine, avec des gabarits de bâtiment plus importants pour la soutenir, cette effervescence sera orchestrée de manière progressive jusqu'au cœur villageois, en étant dégressive le long de l'avenue des Églises, et ce, jusqu'au cœur traditionnel gardant les qualités de son ancien caractère « villageois ». Pour ce qui est du cœur de quartier, long de l'avenue des Églises, le PPU priorise et met en œuvre un soutien au recyclage et à la rénovation des bâtiments existants afin d'accueillir des commerces de service principalement, en mixité avec du logement.

3.3.4 Déplacements actifs favorisés au sein du quartier, vers les parcs et places publiques et vers le Parc des Chutes-de-la-Chaudière

Les déplacements actifs au sein du quartier ont le potentiel d'être améliorés dans le quartier, et ce, pour répondre à deux objectifs principaux :

- L'accès du Parc des Chutes-de-la-Chaudière par la rue du Parc des Chutes-de-la-Chaudière est peu attrayant. Le PPU propose donc de valoriser la qualité de promenade sur cette rue et sur la rue Joseph-Hudon, afin de bonifier l'expérience de promenade de qualité aux résidents depuis le cœur de Charny.
- Le dynamisme commercial de l'Avenue des Églises étant globalement en déclin, l'amélioration de la qualité du réseau de transport actif du quartier permettra de dynamiser les différents pôles de services et commerces revitalisés.

3.3.5 Espaces publics et parcs mis en valeur ou créés

En plus du réaménagement de la Place de la gare et de la Place de l'Église (évoqués en partie 3.3.1 p.63), plusieurs espaces publics et parcs contribueront à l'amélioration de la qualité de vie des Charnycois en mettant en valeur les qualités territoriales déjà existantes du quartier. Le Parc des Chutes-de-la-Chaudière a également été évoqué en tant qu'enjeu régional, et son accès présente un potentiel d'amélioration (partie précédente).

Le cimetière et le parc Melvin-Mountain sont deux lieux à la vue imprenable sur la rivière Chaudière. Le PPU propose de mettre en valeur leurs accès et la relation qu'ils offrent à la rivière malgré la présence de l'autoroute 73.

La Place de l'Aquaréna est un élément majeur pour améliorer l'attractivité de l'entrée nord du quartier. Le PPU propose une restructuration qui diminue l'impact du stationnement pour mettre en avant la promenade le long de la voie ferrée, le skatepark, ainsi que le lien avec les logements environnants et l'école secondaire.



04

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

4. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT

Pour préciser la manière d'atteindre la vision d'avenir souhaitée du quartier ancien, le PPU du Vieux-Charny s'appuie sur quatre grandes orientations d'aménagement. Celles-ci regroupent différents objectifs spécifiques desquels découlent des actions concrètes et des recommandations. Ces actions permettront, finalement, d'améliorer la qualité de vie des résidents du quartier tout en répondant aux objectifs collectifs définis par les orientations régionales et urbaines. Ces différentes actions répondent parfois à plusieurs enjeux, et contribuent à valoriser plusieurs atouts du territoire de Charny. Afin de faciliter la lecture, ces enjeux et éléments valorisés (synthétisés en thèmes dans l'introduction - Figure 1 p.2) sont rappelés ici par un code de couleur.

- Grand paysage et espace public
- Polarité régionale de transport et accès
- Polarités économiques et commerciales
- Vitalité communautaire
- Patrimoine et histoire ferroviaire
- Patrimoine bâti résidentiel
- Patrimoine bâti institutionnel

QUATRE GRANDES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT

1. **Charny, un quartier qui améliore et met en valeur les qualités et le dynamisme de sa rue principale**
2. **Charny, un quartier qui est muni d'un réseau de déplacement performant, confortable et sécuritaire pour tous les modes, et ce au sein du quartier et vers les secteurs environnants.**
3. **Charny, un quartier qui valorise son histoire et son avenir ferroviaire.**
4. **Charny, un quartier qui bénéficie de la proximité des Chutes-de-la-Chaudière, pour les résidents et les visiteurs.**

4.1 CHARNY, UN QUARTIER QUI AMÉLIORE ET MET EN VALEUR LES QUALITÉS ET LE DYNAMISME DE SA RUE PRINCIPALE

Le quartier du Vieux-Charny se distingue au sein de l'agglomération lévisienne par ses caractéristiques patrimoniales remarquables. L'un des principaux enjeux entourant la revitalisation du secteur visé par le PPU est de préserver et de mettre en valeur ces atouts, et notamment le caractère structurant de l'Avenue des Églises, sa rue principale. La préservation des composantes patrimoniales du village passe par la mise à la disposition des citoyens et des promoteurs d'outils aptes à assurer la pérennité du tissu bâti traditionnel. La mise en valeur de la qualité d'expérience de la rue se fait, quant à elle, à travers différentes actions permettant d'améliorer sa qualité d'expérience et son attrait.

En lien direct avec l'enjeu du patrimoine bâti, la densification progressive doit être favorisée dans le Vieux-Charny. Ce processus est naturel au sein des établissements, et est signe de vitalité économique (croissance - agrandissement du bassin de population/de la taille du marché pour les commerces). De plus, les pôles régionaux drainent une bonne partie de l'activité. Face à ce constat, des mesures à plusieurs échelles doivent être entreprises afin de relancer ce processus naturel dans le cœur de Charny et revigorer sa vitalité sociale, commerciale et l'entretien de son tissu bâti.

La vitalité commerciale est également un enjeu clé dans le contexte de forte ascension du pôle Saint-Romuald à proximité. En effet, les commerces de détail migrent progressivement vers ce lieu actuellement. Une stratégie précise de composition de l'offre commerciale est de mise pour se différencier du pôle et agir en complémentarité.

Le dynamisme de l'Avenue des Églises passe également par une amélioration de son accessibilité, et du sentiment de sécurité et de confort qu'elle peut offrir aux citoyens de Charny et aux visiteurs. C'est pourquoi des mesures visant à répartir autrement les espaces de circulation entre modes de transport, une gestion optimisée du stationnement, des mesures de ralentissement et de détournement du trafic sont nécessaires. Le but étant de maximiser la qualité d'expérience de l'Avenue des Églises pour le piéton, le cycliste, le commerçant, l'automobiliste en visite ainsi que pour les résidents.

Enfin, la qualité des espaces publics est à considérer pour le soutien des activités socioculturelles de Charny, qui sont déjà bien en place. L'exemple du stationnement de l'Église qui sert d'espace pour les événements ponctuels. Cependant, la conception de cet espace pourrait offrir un aménagement qui est flexible dans l'espace et dans le temps afin de répondre en temps réel aux besoins des citoyens.

4.1.1 Objectifs | bâtiments et ensembles urbains patrimoniaux

A. Mise en valeur du cœur villageois de Charny et de son patrimoine bâti
B. Préserver et bonifier les qualités du tissu urbain du Vieux-Charny et son ambiance spécifique

- **Actions et recommandations**

- 4.1.1.1 Effectuer une étude pour déterminer l'impact d'un programme de subvention sur les finances municipales ●

- 4.1.1.2 Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, inciter la Société d'habitation du Québec (SHQ) et le ministère de la Culture et des Communications à contribuer financièrement aux programmes de rénovation et de restauration ●●●

• 4.1.1.3 Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, réviser les modalités de subventions à la restauration du patrimoine bâti et urbain, selon des critères objectifs revus, à jour, et complets

• 4.1.1.4 Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, améliorer l'efficacité (temps, qualité) du processus de traitement des demandes en lien avec le Règlement sur les PIIA, volet patrimonial

- Améliorer en continu le PIIA patrimonial ;
- Maximiser la publicité concernant les délais liés aux demandes de PIIA patrimonial ;
- Mettre en place une formation continue pour les membres du comité consultatif d'urbanisme en patrimoine (CCUP) afin qu'ils aient constamment accès aux informations et données issues de la recherche en patrimoine bâti la plus à jour possible.

• 4.1.1.5 Analyser la possibilité de monter un programme d'études urbaines faisant état de la santé urbaine des territoires PPU afin de réorienter et préciser les actions visant l'amélioration de la qualité de vie de ces lieux

- Développer des partenariats avec des universités (Design urbain, aménagement du territoire, géographie, architecture, ingénierie des transports, etc.) afin de tirer partie et valoriser le savoir-faire et l'expertise que ces institutions offrent.
- **Exemples de contenu, thèmes et outils pertinents pour ces études :**
- Analyse de l'amélioration / dégradation de **la marchabilité et de la congestion routière** (recensement des accidents, recensement des contraventions d'excès de vitesse, comptages de véhicules et piétons, cartes comportementales afin de déceler les comportements induits par la forme urbaine, etc.)
- Analyse de l'amélioration / dégradation de **la trame commerciale et de sa qualité** (dynamisme économique, qualité et nature des produits vendus, fréquentation, provenance et mode de transport de la clientèle, besoins et préoccupations exprimés par les commerçants).

• 4.1.1.6 Privilégier les secteurs traditionnels visés par un PPU pour l'implantation d'habitation favorisant la mixité sociale (ex. coopératives d'habitation) et encourager l'utilisation et le recyclage de bâtiments existants pour intégrer ce type d'habitation dans une perspective de développement durable

• 4.1.1.7 Prioriser le développement résidentiel dans les zones déjà urbanisées de Charny (entrée du secteur Charny notamment)

- Éviter les développements immobiliers de forte densité à plus de 5 minutes de marche de distance depuis les axes primaires.

4.1.2 Objectifs | Parcs, places publiques et vie communautaire

C. Amélioration des espaces publics propices à supporter des moments de rencontre et d'activités du quartier ou des événements festifs

• Actions et recommandations

• 4.1.2.1 Réaménagement du parc Omer-Roberge et restauration de sa fontaine

• 4.1.2.2 Place de l'Église : En collaboration avec la Fabrique, reconfiguration de la Place de l'Église en place publique flexible, adaptée et adaptable aux futurs usages et besoins des citoyens

- Évaluer la possibilité d'accueillir des activités et des aménagements éphémères pour la Place de l'Église selon l'aménagement retenu.
- Modifications règlementaires visant à dynamiser la zone (voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires).

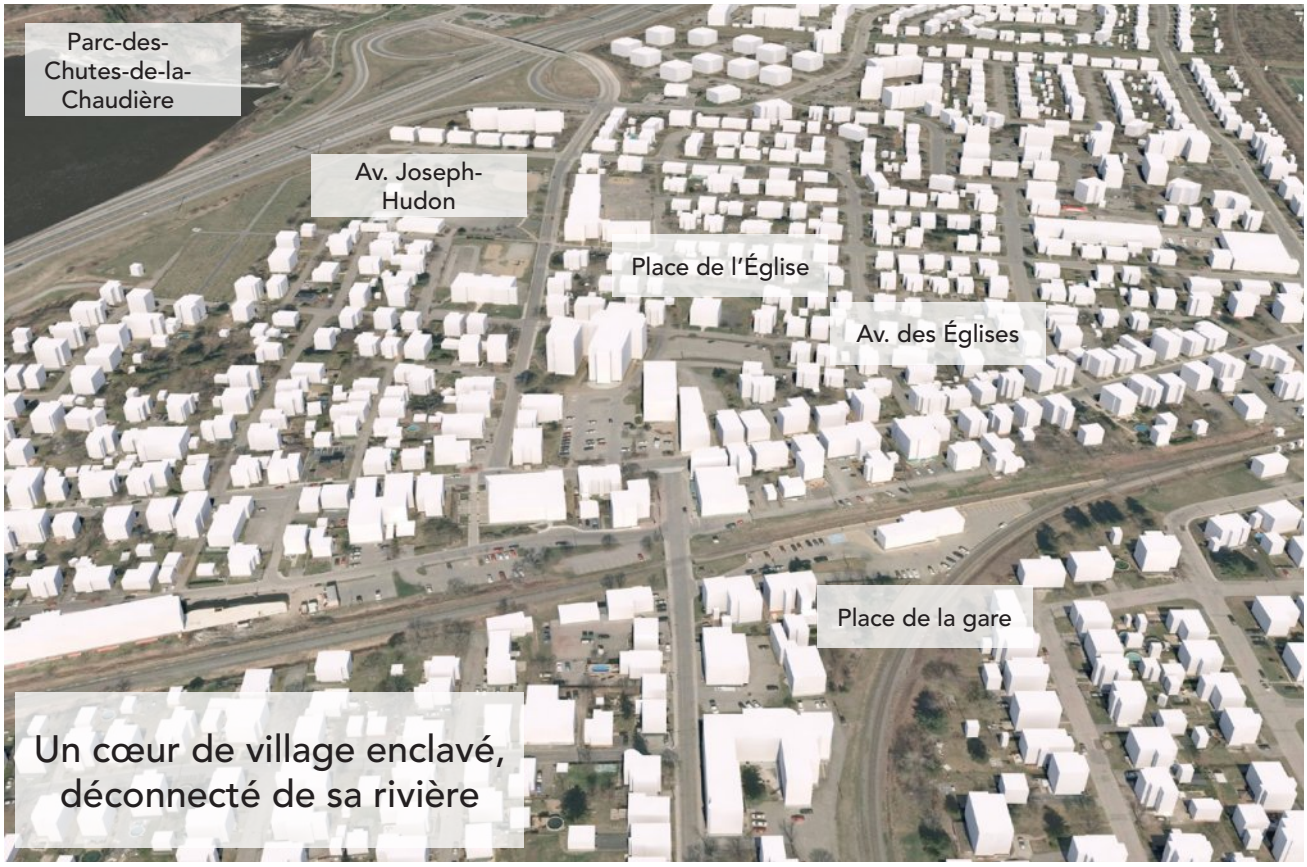


Figure 45 : Grandes intentions — Noyau traditionnel — Situation existante

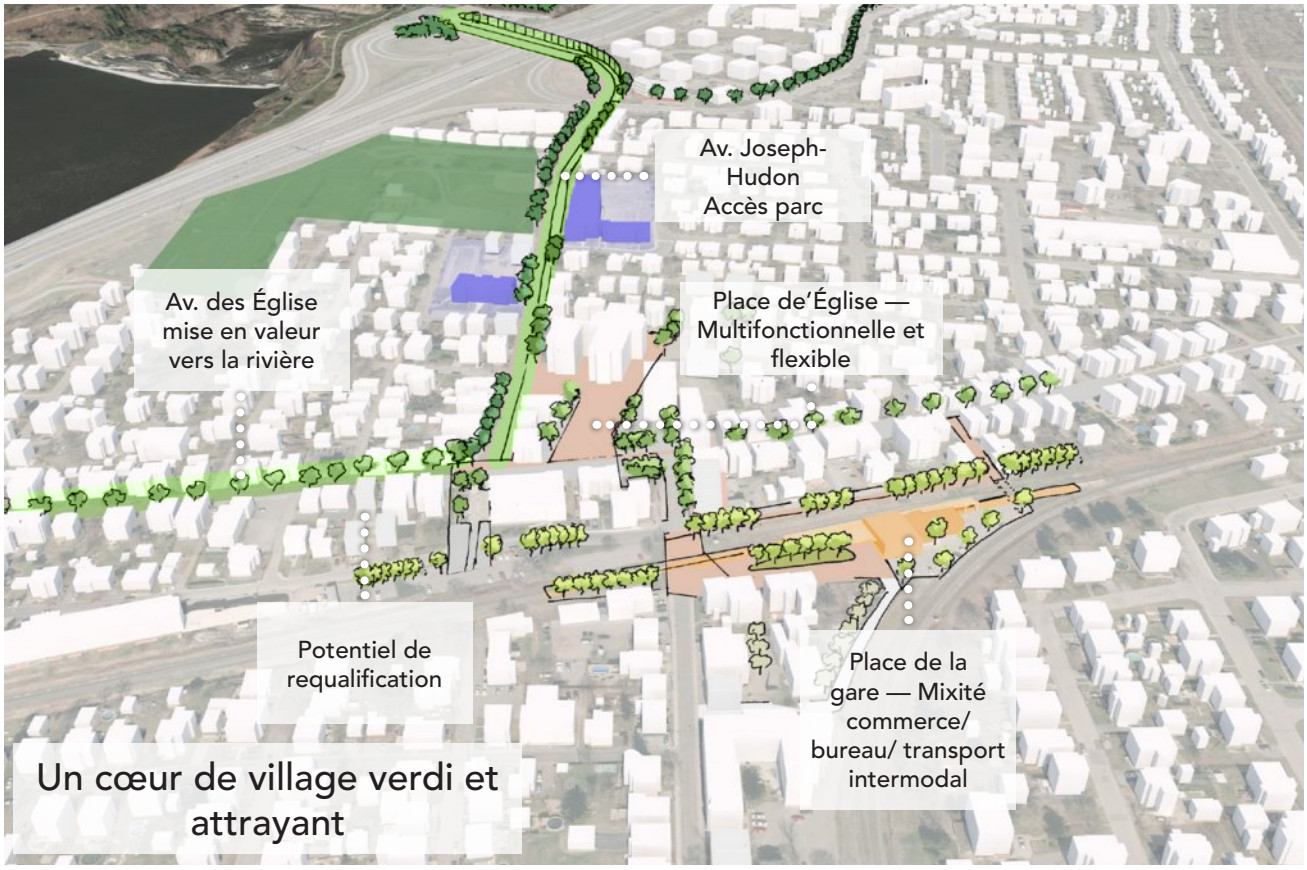


Figure 46 : Grandes intentions — Noyau traditionnel — Proposition

- Ajustements des exigences concernant la localisation des cases de stationnement.
- Suppression des exigences d'un minimum de stationnements sur les parcelles attenantes à l'Avenue des Églises.

• 4.1.2.3 Poursuivre l'appui aux organismes culturels et communautaires phares dans le quartier de Charny afin de poursuivre et améliorer l'offre d'événements et d'animations à Charny ●

• 4.1.2.4 Espaces publics : Effectuer une étude portant sur la bonification et les besoins des utilisateurs des espaces publics pour l'ensemble des secteurs PPU ●●

• 4.1.2.5 Favoriser le maintien du couvert forestier et la diminution des îlots de chaleur dans le Vieux-Charny ●

4.1.3 Objectifs | Polarités commerciales et mixité fonctionnelle

D. Mise en valeur du cœur villageois de Charny, incluant la vie communautaire, et amélioration de son offre commerciale de services sur l'Avenue des Églises ainsi que son dynamisme

• Actions et recommandations

• 4.1.3.1 Suppression de l'usage C5 (Débit d'alcool) dans certaines zones résidentielles afin de renforcer leur caractère résidentiel ●●

• 4.1.3.2 Modifications règlementaires visant le renforcement de l'offre commerciale de services et la consolidation résidentielle, notamment sur le tronçon « Transition » localisé sur l'avenue des Églises entre l'avenue Maréchal-Joffre et le Chemin de Charny ●

- Prioriser les commerces de services et de proximité C9, C110 (administration et bureaux), C111 (soins personnels ou services professionnels), C112 (services d'affaires ou techniques) et autoriser tous types de commerces compatibles (voir annexes Modificatioin règlementaires et éléments complémentaires).
- Limiter les usages par contingentement au nombre de garages existants dans la zone (3 garages et 1 lave-auto).
- Suppression des exigences d'un minimum de stationnements sur les parcelles attenantes à l'Avenue des Églises.
- Ajustement des exigences concernant la localisation des cases de stationnement.
- Ajustement des limites des zones et ajustements des normes selon le caractère de la zone.
- Rez-de-chaussée commercial obligatoire entre la voie ferrée et l'avenue des Églises sur le Chemin de Charny (côté nord)
- Hauteur de bâti dégressive de l'entrée du secteur au cœur du Vieux-Charny (deux à six étages)
- Création d'une nouvelle zone comprenant l'ancien terrain Synagri (lot #2 158 467 - voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires).

• 4.1.3.3 Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, évaluer la possibilité d'adopter un programme de crédit de taxes foncières pour les zones mixtes du noyau ancien afin de soutenir l'implantation et le maintien des commerces du Vieux-Charny ●

E. Requalification de l'entrée du secteur Charny au nord, avec des commerces et des services dynamiques afin de la rendre attrayante et complémentaire au pôle Saint-Romuald

• Actions et recommandations

• 4.1.3.4 Entrée du secteur Charny : modifier le zonage (mixité d'activités commerciales et résidentielles, voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires) ●●

- Rez-de-chaussée commercial obligatoire sur le tronçon de l'Avenue des Églises situé entre la sortie d'autoroute et le site de l'actuel McDonald's.

- Rez-de-chaussée commercial autorisé sur le Boulevard du Centre-Hospitalier.
- Hauteur de bâti dégressive de l'entrée du secteur au cœur du Vieux-Charny (deux à six étages).
- Favoriser un encadrement de façades actives (confort urbain, attrait, surveillance naturelle). Modification des marges d'implantation et des usages autorisés (voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires)
- Suppression des exigences d'un minimum de stationnement sur les parcelles attenantes à l'Avenue des Églises.
- Ajustements des exigences concernant la localisation des cases de stationnement.
- Autoriser l'usage C701 dans la zone C1412 afin d'autoriser sur la tenue d'événements.
- Favoriser l'implantation de commerces et de logements à proximité du cœur du billage et de l'entrée du secteur.

• 4.1.3.5 Évaluer la possibilité de reconfigurer des voies d'accès pour les espaces directement adjacents autour de l'école secondaire des Etchemins et le long de l'Avenue des Églises

- Modification du zonage du secteur.
- En collaboration avec la commission scolaire, évaluer la possibilité de développer certains des terrains de stationnement de l'école, qui sont nécessaire pour la réalisation des nouveaux îlots et compléter l'encadrement bâti.
- Sécurisation et mise en valeur de l'entrée de l'école secondaire des Etchemins depuis l'Avenue des Églises.
- Redéfinition de la trame de rues afin de favoriser la perméabilité piétonne et cycliste en toute sécurité.
- Favoriser l'implantation de commerces et de logements à proximité du cœur du village et de l'entrée du secteur.

• 4.1.3.6 Entrée du secteur Charny : Édifice administratif et communautaire (site de l'ancienne caisse Desjardins) et Place de l'Aquaréna (parc des Charnycois), bonifier et valoriser cet espace à vocation publique

- Parc des Charnycois reconfiguré afin d'être plus marquant à l'entrée du secteur Charny, et offrir un espace verdi plus intime en créant la Place de l'Aquaréna.
- Optimisation de l'espace de stationnement pour maximiser l'espace de parc autour et la perméabilité piétonne.
- Verdissement du stationnement et lutte contre les îlots de chaleur.
- Considérer le respect d'un triangle de visibilité important.
- Considérer la possibilité de regrouper les espaces de stationnement du bâtiment existant (usage heures ouvrables en semaine) avec celui de l'Aquaréna (usage soir et fin de semaine).
- Modifications règlementaires visant l'ajustement des normes et usagers à la zone publique.
- Suppression des exigences d'un minimum de stationnements sur les parcelles attenantes à l'Avenue des Églises.
- Ajustement des exigences concernant la localisation des cases de stationnement et limite du nombre d'entrées charretières.

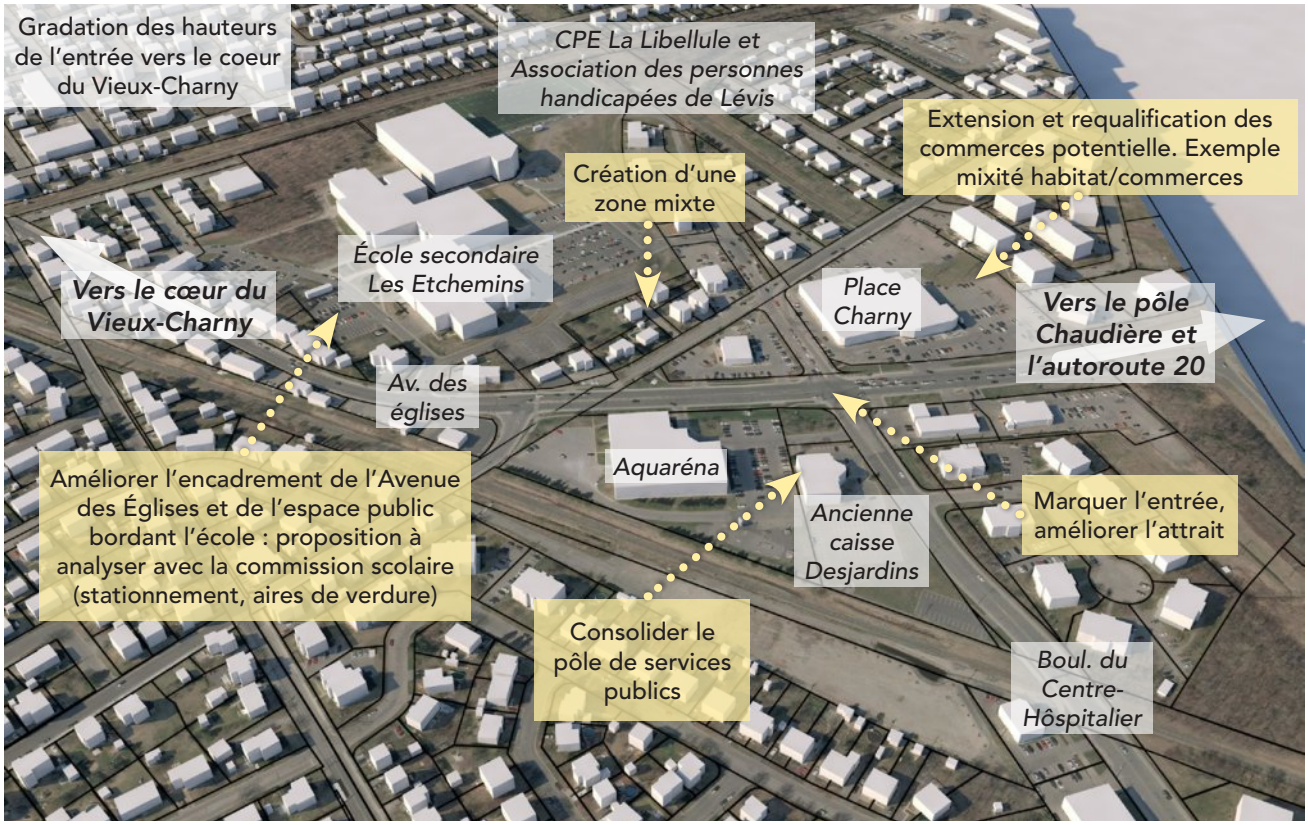


Figure 47 : Schéma 3D — Entrée du secteur Charny - État actuel

4.1.4 Objectifs | Transport actif | Avenue des Églises

F. Amélioration de l'accessibilité, du confort et de la sécurité de l'Avenue des Églises, des voies artérielles, et des voies collectrices et locales qui s'y connectent pour favoriser l'accès aux activités du quartier

- **Actions et recommandations**

- **4.1.4.1** Sécurisation des déplacements et bonification des aménagements sur les principales voies de circulation ●●
  - Sécurisation des déplacements actifs (éclairage, marquage au sol, pavage, etc.).
  - Élargissement des trottoirs, pourvu que la largeur de rue le permette.
  - Analyser la possibilité de verdir l'Avenue des Églises entre l'église et le parc Melvin-Mountain.
  - Analyser la possibilité d'implanter des mesures d'apaisement de la circulation de véhicules lourds au cœur du Vieux-Charny.
  - Prévoir le réaménagement du tronçon de l'entrée du secteur Charny sur l'Avenue des Églises selon l'approche des « complete streets » précisée dans la partie 5.

- **4.1.4.2** Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier ●●●●

- **4.1.4.3** Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du Chemin de Charny ●●●●

4.2 CHARNY, UN QUARTIER QUI EST MUNI D'UN RÉSEAU DE DÉPLACEMENT PERFORMANT, CONFORTABLE ET SÉCURITAIRE POUR TOUS LES MODES, ET CE AU SEIN DU QUARTIER ET VERS LES SECTEURS ENVIRONNANTS

Le Vieux-Charny étant situé près des axes de transports urbains importants, **la circulation automobile** est un enjeu majeur pour ses citoyens. Il s'agit d'un lieu de transit important, notamment aux heures de pointe. De plus, le camionnage circulant sur l'Avenue des Églises irrite plusieurs citoyens qui souhaiteraient voir les camions contourner le quartier ancien pour accéder aux autoroutes 20 et 73. Deux enjeux s'imposent alors. D'abord, les besoins de détourner le trafic de poids lourd du cœur villageois afin d'améliorer la qualité de vie des citoyens, diminuer la congestion créée par d'éventuelles manœuvres hasardeuses au sein de rues trop étroites pour cela, et enfin améliorer la sécurité piétonne au sein du quartier, notamment pour plus jeunes autour des écoles. L'autre enjeu consiste à diminuer la congestion routière liée à la circulation de camions lourds entre le quartier industriel et l'autoroute 20 ainsi qu'à la circulation automobile. Cela passe par la proposition d'alternatives axées sur le transport actif et sur le transport en commun, qui sont les solutions les plus avérées aux problèmes de congestion au sein de la pratique et de la recherche.

Les déplacements à pied sont une préoccupation majeure pour les résidents du quartier. Pour plusieurs citoyens, se promener à pied au sein d'un quartier pour profiter de ses parcs, de ses commerces et de ses services est la clé d'une grande qualité de vie. La proximité qu'offre le tissu urbain du Vieux-Charny permet ce genre de mode de vie, mais la qualité des infrastructures piétonnes, le bruit et la circulation automobile importante compromettent la possibilité de se déplacer à pied de manière sécuritaire et agréable. En outre, certains ont souligné que la sécurité des écoliers n'est pas assurée sur l'Avenue des Églises, notamment l'hiver, puisque le déneigement des trottoirs est insatisfaisant sur cette rue qui est pourtant l'artère principale du quartier.

Le PPU propose donc des mesures qui visent à améliorer, pas à pas, sur les 20 prochaines années, la qualité et le confort du transport en commun, la perméabilité[1] et la sécurité piétonne et cycliste. Pour rappel, comme expliqué dans la première orientation, cette amélioration de l'accessibilité piétonne vers les commerces de Charny peut contribuer de manière certaine à leur vitalité.

4.2.1 Objectifs | Transport actif | Ensemble du quartier de Charny

A. Amélioration du confort, de la sécurité, et de la connectivité des circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble des rues du quartier en tenant compte de leur hiérarchie (artérielle, collectrice, locale)

- Actions et recommandations

- 4.2.1.1 Implantation d'une signalisation et bonification de celle existante afin de diriger le transport lourd vers des rues plus adaptées ●●

- 4.2.1.2 Études visant la diminution progressive de la circulation de transit à travers le cœur du Vieux-Charny ●●●●

- 4.2.1.3 Inciter le MTQ à réaménager et à sécuriser les sorties et bretelles d'accès de l'autoroute 20 ●
  - Sécurisation de la circulation (véhiculaire, piétonne et cycliste) depuis et vers le pôle Saint-Romuald.

1 **Perméabilité** : Fait référence au concept tel que défini par Bentley, (2011). La forme urbaine influence le choix des usagers. La perméabilité est le 1er critère de performance d'un tissu urbain, qui détermine si les usagers peuvent ou non se rendre dans un lieu, ou circuler à travers. Un espace plus perméable est un espace qui offre plus de choix de circulation et d'accès à l'usager.

• 4.2.1.4 Revitalisation et embellissement du Vieux-Charny afin de bonifier le milieu de vie et la sécurité des déplacements

- Intervenir sur les rues, trottoirs, pistes cyclables et espaces publics, selon le calendrier de rénovation de rues.
- Développer une stratégie globale de gestion des circulations dans le quartier et/ou implanter des mesures d'atténuation de la circulation selon le calendrier de rénovation des rues.
- Sécurisation de certaines voies en priorité : rue Thérèse Casgrain, rue Philomène-Joubier, rue Aimé-Malouin, rue Caroline-Lagueux, rue Étienne-Plante, rue Omer-Poirier, rue Marie-Couture, rue Antoinette-Belzile, rue Alfred-Arcand, rue Anne-Aymard et rue Philippe-Robitaille.

4.2.2 Objectifs | Transport régional | Ensemble du quartier de Charny

B. Bonifier l'offre en transport en commun au sein de Charny, vers les pôles de Lévis et de Québec

C. Optimiser le nombre de stationnements sur rue et diminuer les îlots de chaleur

• Actions et recommandations

• 4.2.2.1 Amélioration continue du transport en commun (desserte, installation, accessibilité, etc.)

• 4.2.2.2 Analyser la possibilité de bonifier l'offre en stationnement public à proximité de l'ancienne gare

- Espace libre le long des voies à négocier avec le C.N. (rue du Rail et site de l'ancienne gare).
- Favoriser l'intermodalité depuis ces stationnements (accès à des lignes de transport en commun attractives et compétitives / accès piéton aux services, etc.).

4.3 CHARNY, UN QUARTIER QUI VALORISE SON HISTOIRE ET SON AVENIR FERROVIAIRE

Pour rappel, Charny est un quartier riche d'une histoire ferroviaire qui teinte son identité particulière par rapport aux autres noyaux traditionnels, et fait la fierté de ses habitants. En effet, Charny s'est développé à partir du XIXe siècle, autour du chemin de fer, dont l'activité était alors en plein essor. Son positionnement est complètement lié au fait que ce lieu soit devenu une plaque tournante pour le transport ferroviaire. L'enjeu lié à l'histoire ferroviaire est de la valoriser, en tant qu'élément créant un sentiment d'appartenance fort au quartier et en tant qu'élément de différenciation à l'échelle régionale.

Au-delà de son histoire, l'activité ferroviaire contemporaine pose d'autres enjeux et potentiels pour l'avenir du quartier. Bien qu'ayant aujourd'hui une activité déclinante et peu d'attrait architectural, la gare offre une situation et des atouts pour être un nœud de transport multimodal, autant qu'une polarité commerciale dynamisant le caractère particulier de Charny. Elle a donc un fort potentiel structurant pour le développement du quartier.

Un autre enjeu est la présence forte du réseau ferroviaire dans le quartier, car Charny est une rotule incontournable pour la circulation des trains. La multitude de voies, croisements et la gare de triage au sud, constituent des barrières urbaines importantes, ainsi que des enjeux de sécurité.

Globalement, la question qui se pose pour cet enjeu est : quel devrait être la place du transport ferroviaire dans la vie contemporaine et future des Charnycois ? Le défi principal pour s'attaquer à ces questions concerne le poids et le nombre des acteurs concernés ainsi que la prégnance du réseau dans le quartier : les gros joueurs comme le C.N. et VIA Rail ; la plus large échelle qu'implique le transport régional pour réflexion structurante (CMQ) ; le fait que Charny est un carrefour ferroviaire incontournable impliquant de nombreuses voies et jonctions.

Une analyse à ce sujet a été élaborée au cours des premiers mois de l'année 2019 et l'option visant à transformer l'ancienne gare et site de transport régional de personnes n'a pas été retenue. Après observation de l'analyse, Charny Revit a conclu que cette option — pour des raisons de temps et de distance — n'est pas à bonifier pour le moment.

4.3.1 Objectifs | Transport | Secteur de la gare

A. Requalification du secteur de la gare (transport intermodal)

- **Actions et recommandations**

- 4.3.1.1 Secteur de la gare : Entamer des démarches afin d'obtenir une entente (Ville — STLévis — CN — VIA Rail — promoteurs privés) pour le réaménagement du site
  - Analyser la possibilité d'aller en appel de projets ou en concours d'aménagement pour l'aménagement du site.
  - Remplacement du bâtiment actuel de la gare : peu d'intérêt architectural.

- 4.3.1.2 Secteur de la gare : Consolider l'offre en transport intermodal de personnes (intermodalité : transport actif / bus : offre à consolider / véhiculaire / train : offre actuelle à maintenir)

- 4.3.1.3 Secteur de la gare : Modifications règlementaires (grilles et limites de la zone — voir annexe — visant la revitalisation de la zone d'un point de vue public, communautaire et commercial)

4.3.2 Objectifs | Identité, ambiance et qualité de l'espace public

B. Mettre en valeur le caractère ferroviaire dans l'espace public (rues, places, parcs) afin de maximiser l'identité unique de Charny en tant que ville ferroviaire

- **Actions et recommandations**

- 4.3.2.1 Espaces publics : Analyser la possibilité de mettre en valeur le caractère ferroviaire dans l'espace public (parc Omer-Roberge et autres sites sur le Chemin de Charny)
- 4.3.2.2 Évaluer précisément la possibilité de rejoindre la piste cyclable et le trottoir adjacents à la voie ferrée entre l'Aquaréna et le secteur de la gare
- 4.3.2.3 Encourager et évaluer la faisabilité des initiatives locales et projets muséaux et de mise en valeur intégrée de l'histoire du quartier
- 4.3.2.4 Rotonde : Analyser la possibilité de requalifier le bâtiment de la rotonde Joffre lorsqu'il ne servira plus

4.4 CHARNY, UN QUARTIER QUI BÉNÉFICIE DE LA PROXIMITÉ DES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE, POUR LES RÉSIDENTS ET LES VISITEURS

Charny est également riche d'un patrimoine paysager situé à quelques pas de son cœur de quartier traditionnel : la rivière Chaudière, ses chutes et son parc. Ces lieux sont accessibles facilement en automobile par le viaduc de la rue du Parc-des-Chutes et les bretelles de l'autoroute 73. Cependant, comme cet accès est unique, il y a un fort potentiel d'amélioration de cette relation entre Charny et sa rivière. Le parc autant que le quartier gagneraient à avoir des liens piétons/cyclistes renforcés : cette relation améliorée pourrait attirer les visiteurs jusque dans le cœur du village afin de dynamiser sa vie culturelle et commerciale, autant que ce lien renforcé constitue une promenade aux saveurs urbaines et « naturelles », d'une grande qualité pour ses résidents. Le défi principal pour améliorer l'accès (actif, visuel) à la rivière et son parc, réside dans l'inventivité nécessaire pour atténuer la présence de cette barrière urbaine majeure qu'est l'autoroute 73.

4.4.1 Objectifs | Grand paysage | Accessibilité physique et mise en valeur

A. Améliorer l'accessibilité des habitants de Charny vers le parc des Chutes-de-la-Chaudière, pour tous les modes de transport (accès, confort et sécurité)

B. Mettre en valeur les points de vue existants sur la rivière depuis les rues et espaces publics de Charny

- **Actions et recommandations**

- 4.4.1.1 Analyser la possibilité de bonifier l'aménagement (sécuriser et verdir) de l'Avenue Joseph-Hudon, reliant le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le cœur du village ●●

- 4.4.1.2 Inciter le MTQ à réaménager la rue du Parc-des-chutes-de-la-Chaudière de manière sécuritaire, confortable, et avec une qualité particulière ●●

- 4.4.1.3 Parc de la Rivière : Bonification de l'accessibilité et des activités offertes au parc de la Rivière ●●●
  - Réaménagement du stationnement sur la rue Thérèse-Casgrain à l'ouest de l'Avenue Joseph-Hudon de manière plus sécuritaire.
  - Permettre la réalisation d'un jardin communautaire au parc de la Rivière.
  - Mise en valeur de l'espace du cimetière, notamment pour sa vue imprenable sur la rivière.
  - Améliorer et maintenir l'accessibilité piétonne vers le parc de la rivière et le cimetière en améliorant la perméabilité.

- 4.4.1.4 Parc Melvin-Mountain : Réaménagement mettant en valeur la vue sur la rivière Chaudière depuis le parc Melvin-Mountain, et réciproquement, participant à la visibilité de Charny depuis l'autoroute ●

- 4.4.1.5 Mise en œuvre d'un plan signalétique ●●
  - Transport actif en lien avec le parc des Chutes et le secteur de Charny.
  - Indication des espaces de stationnement publics.

4.4.2 Objectifs | Développement touristique et commercial

C. Faire découvrir les attraits de Charny aux visiteurs du parc des Chutes-de-la-Chaudière

- **Actions et recommandations**

- 4.4.2.1 Promotion des activités du cœur du village aux usagers du parc des Chutes-de-la-Chaudière ●●●



05

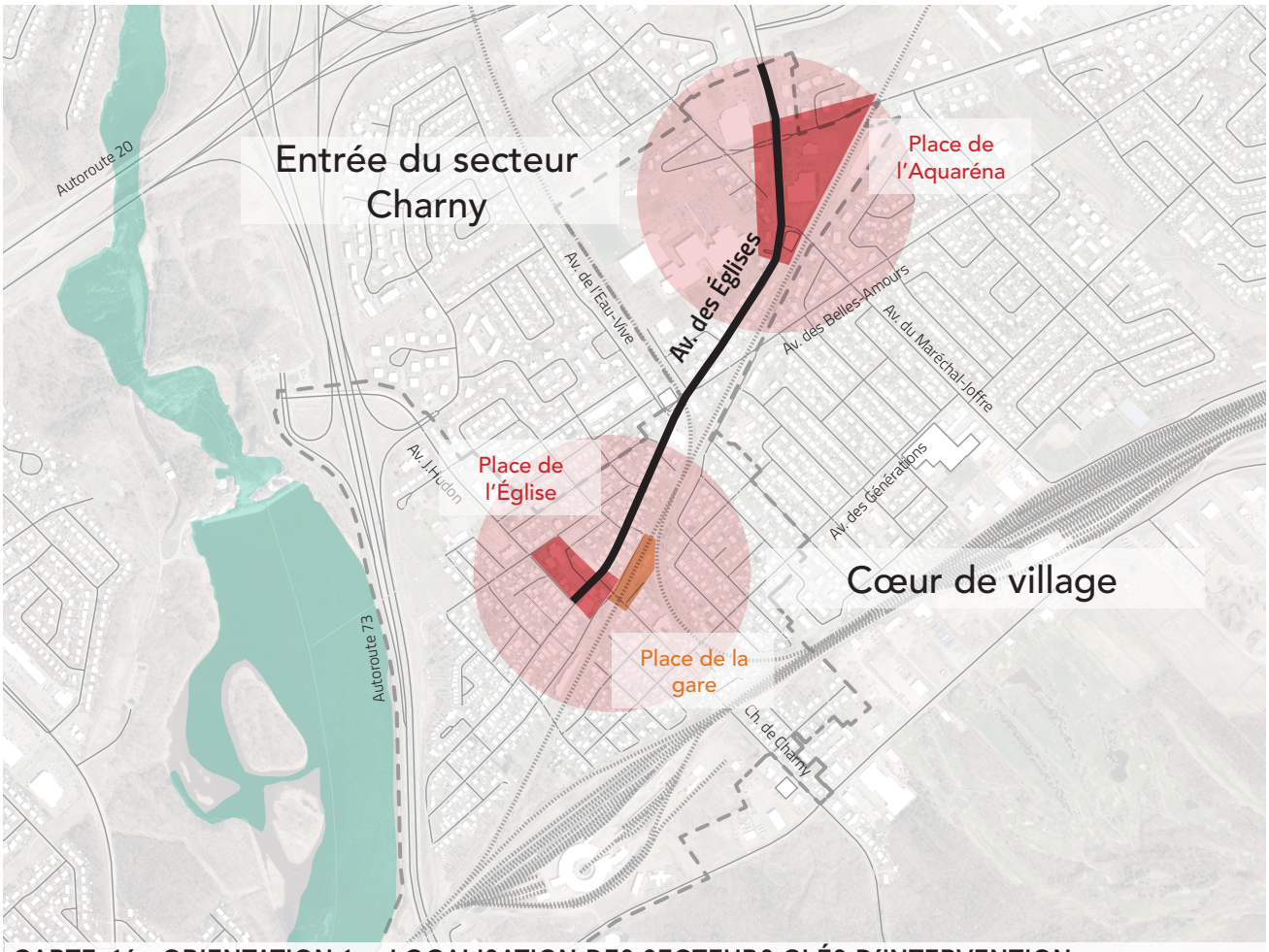
MISE EN ŒUVRE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR

5. MISE EN ŒUVRE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT ET DE MISE EN VALEUR

La mise en œuvre du programme particulier d'urbanisme identifie et précise certaines interventions afin d'amorcer et d'orienter la transformation souhaitée de Charny. Cette partie détaille également les recommandations et justifications aux études plus précises qui seront nécessaires à des actions concrètes à moyen et long terme, ou encore afin d'encadrer et améliorer les actions continues du PPU. Ces interventions et études s'inscrivent dans une vision concertée de l'avenir du secteur ancien et participent à créer un milieu de vie sécuritaire pour les citoyens du Vieux-Charny.

Concernant les actions à court terme, les plans de réalisation exacts et définitifs, les échéanciers, les budgets précis seront définis ultérieurement par des comités d'acteurs concernés formés selon les besoins. Cependant, les préanalyses justifiant ces actions et les recommandations qui en découlent sont expliquées dans la présente partie. Ces projets concernent principalement le cœur traditionnel, avec la Place de l'église, la Place de gare et l'Avenue des Églises.

Pour les études supplémentaires et interventions à long terme, les éléments présentés afin d'amorcer et orienter la réflexion à la lumière de la vision concertée du PPU Vieux-Charny. Les images, plans et approches pourront être modifiés en cours de route en fonction des réalités du moment (imprévisibilité de certains éléments d'avenir).



CARTE 16 : ORIENTATION 1 – LOCALISATION DES SECTEURS CLÉS D'INTERVENTION

5.1 CŒUR DU VIEUX-CHARNY

5.1.1 Place de l'église

• **4.1.2.2** Place de l'Église : En collaboration avec la Fabrique, reconfiguration de la Place de l'Église en place publique flexible, adaptée et adaptable aux futurs usages et besoins des citoyens ···

• Objectifs liés à l'intervention

- Réaménagement de la Place de l'Église telle une place centrale de cœur de quartier, soutenant la vie publique du quartier et les activités variables dont les citoyens peuvent avoir besoin aujourd'hui et dans l'avenir.
- Aménagement d'une place pouvant accueillir les événements culturels ponctuels et de plus grande ampleur.
- Optimiser l'espace de stationnement du cœur de quartier afin d'offrir plus d'espace aux activités publiques (Figure 48 **(2)** ci-contre) tout en tenant compte des besoins de stationnement, notamment pour les 1 600 usagers hebdomadaires du Carrefour culturel Jean-Gosselin.
- Faciliter et sécuriser les circulations piétonnes à travers la place, depuis les rues aux alentours, et depuis les espaces de stationnement à proximité.
- Mettre en valeur les bâtiments patrimoniaux qui bordent la place : l'église, le centre Paul-Bouillé, l'édifice de l'ancienne banque (à l'angle), l'ancienne caserne, la bibliothèque Jean-Gosselin.
- Mettre en valeur la configuration topographique (pente depuis l'église) afin de mettre en valeur le bâti et créer une place au caractère unique.
- Aménager la place afin de mettre en valeur la relation avec l'espace de gare d'un point de vue fonctionnel (lien piéton sécuritaire, continuité visuelle pour le repérage), d'un point de vue expérientiel (confort, continuité visuelle) et d'un point de vue identitaire (mise en valeur du caractère ferroviaire dans l'espace public)

• Moyens de mise en œuvre

- Offrir un espace offrant plusieurs usages possibles à travers le temps et l'espace. Application du principe de « robustesse »[1] de l'espace public.
- Espace central gardé libre pour les événements majeurs et la mise en valeur l'Église depuis l'Avenue des Églises (également depuis la bibliothèque).
- Stationnement optimisé afin de laisser certains espaces de rencontre en tout temps (latéralement, par exemple). Ces espaces peuvent être simplement des espaces ombragés avec du mobilier pour le repos et la rencontre, ou des extensions des bâtiments qui bordent la place (terrasse) (Figure 48 **(4)** ci-contre).
- Stationnement optimisé afin de pouvoir être complètement retiré en cas d'événement majeur sur la place (ciné plein air, vente type « Fleurs et Bazar », et autres événements que les citoyens souhaiteront développer).
- Aménagement de nouveaux stationnements près des voies ferrées (sous réserve de négociations avec le C.N.) afin de répondre au besoin de stationnement tout en libérant l'espace de la place publique du cœur de quartier.
- Potentiel de conservation de 116 cases sur 123 autour de l'église, tout en ayant une meilleure qualité d'appropriation de l'espace. (Figure 48 **(3)** ci-contre).
- Plantations d'arbres pour favoriser des espaces ombragés et confortables pour le repos, la rencontre, les espaces « extension » des bâtiments qui bordent la place (Figure 48 **(4)** ci-contre). Cela permet également de lutter contre les îlots de chaleur. Les perspectives depuis la rue vers l'église et l'entrée du centre Paul-Bouillé sont gardées ouvertes (plantations basses ou pas de plantation) et mises en valeur par les rangs d'arbres latéraux. (Figure 48 **(5)** ci-contre).
- Potentiel de faire une extension du parc Omer-Roberge.
- Sécurisation des intersections l'Avenue des Églises avec l'av. Joseph-Hudon et le ch. de Charny et sécurisation des déplacements sur l'ensemble des rues aux alentours.

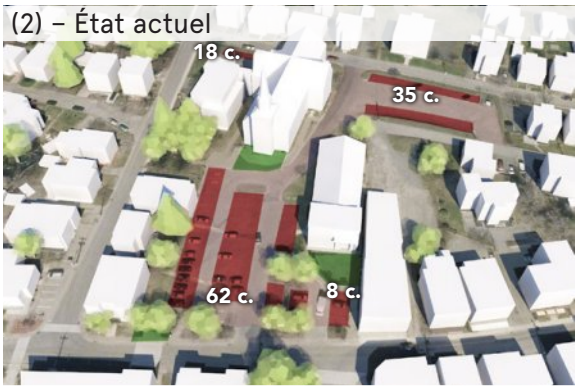
1 « Robustesse : Les lieux qui peuvent être utilisés à des fins très diverses offrent à leurs utilisateurs plus de choix que les lieux dont la conception les limite à un seul usage fixe. Les environnements qui offrent ce choix ont une qualité que nous appelons robustesse. » (p.56 — Traduction de l'auteur tirée de : Bentley, I. (2011). Responsive environments : a manual for designers. Amsterdam : Elsevier.)

Figure 48 : Préconcept d'aménagement de la Place de l'Église

(1) – Vue générale de la Place de l'église illustrant son potentiel de réaménagement

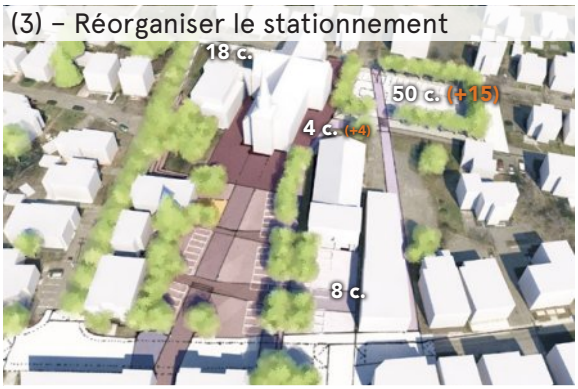


(2) – État actuel



Espace de vie publique / Espace de stationnement (123 cases)

(3) – Réorganiser le stationnement



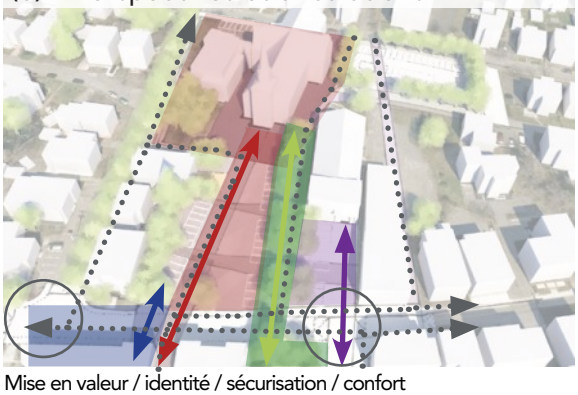
Potentiel — Conserver la majeure partie des cases à court terme

(4) – Appropriation / verdissement



Espaces confortables, ombragés / repos / rencontre / terrasse

(5) – Perspectives et circulations



Mise en valeur / identité / sécurisation / confort

(1) Église Saint-Charles Boromé – Charlesbourg



Figure 49 : Précédents au Québec

Certains parvis d'églises au Québec proposent des approches mettant en valeur le bâtiment et offrant des usages variés :

Sol uni et multifonctionnel propice à accueillir des événements ponctuels autres que le stationnement (1 et 2).

Attention, à prévoir des espaces d'appropriation dans la vie quotidienne avec mobilier et plantations par exemple (3), et non uniquement au stationnement (1).

Attention à la qualité des matériaux choisis. Certains matériaux trop communs (visibles partout au Québec, dans diverses situations, comme l'asphalte et les pavés en béton) font perdre à l'aménagement en qualité identitaire et en durabilité (1 et 2).

(2) Boucherville



(3) Église de Saint-Basile-le-Grand





Figure 50 : Relevé du stationnement existant et potentiel à moins de 5 min de marche de la Place de l'Église

- Stationnemements publics
- Stationnements privés à caractère public (contribuent également à l'offre de stationnement)
- Stationnement potentiel

Décompte des stationnements	
Total - public - hors rue	243
Total - public - sur rue	149
Total - public	**392**
Total - Privé, à caractère public (Contribue à l'offre de stationnement)	74
Total disponible	**466**
Stationnement potentiel	**52**

(1) – Comparatif





(2) – Critères de qualité d'aménagement applicables à Charny



Figure 51 : Précédents du monde — Contexte et configuration spatiale similaire

Même si à première vue, il parait surprenant de comparer le quartier de Charny à une petite ville de région, située dans les Alpes françaises (Sallanches), elles présentent des caractéristiques similaires en termes de contexte et de caractéristiques spatiales (voir ci-dessus - Figure 51 **(1)**). Ce cas a été choisi parce que la ville fait face à une plus grande dépendance à l'automobile que Charny, mais également parce qu'elle est passée par ce même processus de réaménagement de stationnement. **La question du stationnement soulève en effet des inquiétudes, autant auprès des citoyens que des élus de Charny.**

La Place de l'église Saint-Jacques était, il y a peu, un stationnement peu attrayant, tout comme la Place de Charny. Aujourd'hui, elle représente un bijou d'aménagement aux caractéristiques uniques qui mettent en valeur la ville et offrent des espaces de vie publique de qualité (voir ci-dessus - Figure 51 **(2)**)

En effet, **malgré sa dépendance à l'automobile**, malgré ses hivers montagnards rigoureux, malgré la réticence initiale de la population et des élus à retirer des stationnements très utilisés (majorité des stationnements de la place), malgré les changements d'habitudes que cela a occasionnées chez les usagers, **la place Saint-Jacques fait aujourd'hui partie du patrimoine bâti de la ville et rend fière ses habitants.**

La qualité et la durabilité des matériaux choisis sont cruciales pour la réussite à long terme d'un tel projet.

5.1.2 Place de la gare

• **4.2.2.2** Analyser la possibilité de bonifier l'offre en stationnement public à proximité de l'ancienne gare ·

• **4.3.1.1** Secteur de la gare : Entamer des démarches afin d'obtenir une entente (Ville — STLévis — CN — VIA Rail — promoteurs privés) pour le réaménagement du site ·····

• **4.3.1.2** Secteur de la gare : Consolider l'offre en transport intermodal de personnes (intermodalité : transport actif / bus : offre à consolider / véhiculaire / train : offre actuelle à maintenir) ··

• **4.3.1.3** Secteur de la gare : Modifications règlementaires (grilles et limites de la zone — voir annexe — visant la revitalisation de la zone d'un point de vue public, communautaire et commercial) ···

- **Objectifs liés au projet**

- Identité charnycoise : Mettre en valeur le caractère ferroviaire à travers les espaces publics du quartier, notamment au niveau de la Place de la gare, aujourd'hui peu attrayante ou dynamique
- Dynamiser les activités commerciales et communautaires du cœur de Charny par une mixité d'activités.

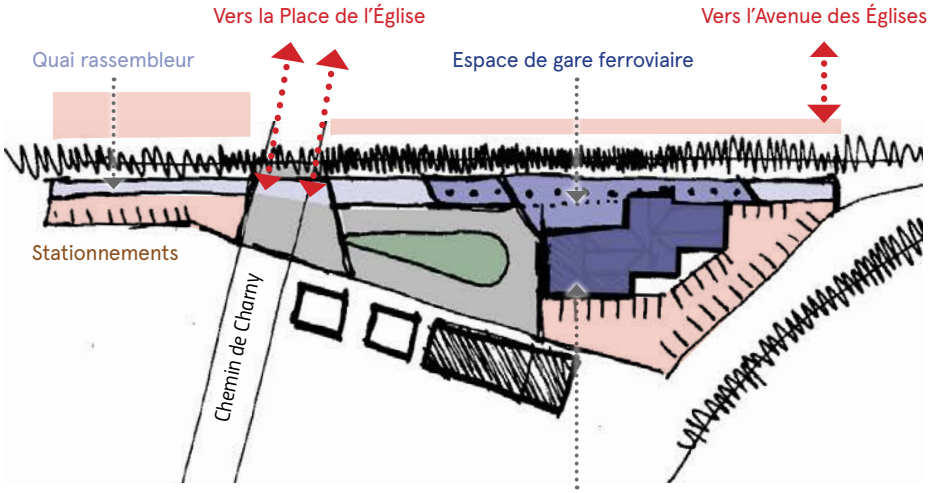
- **Moyens de mise en œuvre**

- Concours / appel à projets

- Autres moyens et actions

- Analyser la possibilité d'implanter un marché temporaire.
- Possibilité d'intégrer un usage communautaire complémentaire aux usages existants dans le cœur du quartier.

Figure 52 : Exemple de schéma de principe d'aménagement pour le secteur de la gare

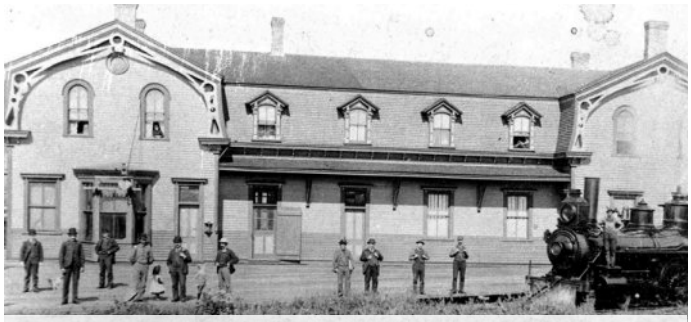


Espace mixte et intermodal
5 étages maximum
En retrait du Chemin de Charny
Bâtiment existant : Remplacement — peu d'intérêt architectural

Figure 53 : Images références pour le réaménagement du secteur de la gare



Place de gare — Hub de transport intermodale (bus/train/voiture) à échelle humaine
Noosa Junction Station — Guymer Bailey Landscape (Australie) — Station intermodale bus et voiture



Patrimoine bâti — Analyser l'ancienne gare et reprendre ses qualités spatiales et architecturales pertinentes aux futurs usages
Archive de la ville de Lévis — Disponible sur charnyrevit.com



Marché public — Polarité commerciale urbaine
Marché de Granville — Vancouver

Concours / appel à projets — Mettre en lumière un lieu particulier en stimulant la qualité de conception
Exemple de « Réinventer Paris » — Appel à projets pour plusieurs dizaines de lieux ayant un potentiel de contribution urbain à différentes échelles. Ici, l'exemple de la ferme du rail, projet à échelle modeste.

D'un lieu clé cerné par la municipalité...
https://www.fermedurail.org/



.. et une idée forte sélectionnée..
https://www.fermedurail.org/



... à un projet concret, innovant, mis en place à travers un processus efficace et rapide
https://www.fermedurail.org/



5.1.3 Avenue des églises

• 4.1.4.1 Sécurisation des déplacements et bonification des aménagements sur les principales voies de circulation ··

L'Avenue des Églises est la voie artérielle commerciale de Charny, elle mérite donc une attention toute particulière dans la revitalisation de Charny. De plus, comme elle subit une dévitalisation importante aujourd'hui, des mesures proactives sont entreprises par la ville afin de contre-balancer le problème, notamment au niveau de ses aménagements. La stratégie mise sur un meilleur accès pour les piétons et cyclistes, de leurs résidences à proximité, jusqu'aux commerces, afin d'assurer un bon achalandage aux commerces. Considérant que Charny est un milieu urbain, et donc un milieu de vie, la sécurité et qualité de vie des résidents est prioritaire sur la fluidité automobile. C'est pourquoi la conception future des rues devrait prioriser d'abord la sécurité et le confort des résidents, puis dans un deuxième temps la fluidité du trafic. Il faut également garder à l'esprit que chaque automobiliste, une fois sorti de sa voiture pour se rendre à une activité / un commerce / etc. depuis un stationnement, devient un piéton vulnérable.
Il est à noter que la plupart des accidents impliquant des piétons se situent au niveau des intersections, c'est pourquoi l'ensemble des intersections de l'Avenue des Églises sont à sécuriser de manière prioritaire.

- **Tronçon 1 — Entrée du secteur Charny**

• 4.1.4.1 Sécurisation des déplacements et bonification des aménagements sur les principales voies de circulation ··
• 4.1.4.2 Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier ····

- Objectifs liés
  - Favoriser la sécurité pour les piétons aux alentours de l'Aquaréna, de l'école l'ESLE, et des futurs commerces au rez-de-chaussée des bâtiments. La sécurité des usagers vulnérables (enfants) est prioritaire.
  - Optimisation des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes
  - Signaler à l'automobiliste qu'il entre dans l'espace urbain de Charny en suscitant son attention (attrait pour les activités, mais aussi enjeux de sécurité pour les résidents)
  - Maximiser l'attrait visuel et expérientiel de l'entrée de Charny.

- Moyens de mise en œuvre
  - Inciter le MTQ à réaménager et la sécuriser les sorties et bretelles d'accès (autoroute 20 et 73)
  - Approche « Complete street » à prioriser, autrement dit, une ségrégation des modes de circulation, et l'offre d'espaces d'arrêt enrichissants pour la vie publique (mobilier, plantations et espaces confortables pour les piétons, stationnement public sur rue pour les automobiles)
  - Caractérisation des interventions sur les rues (Figure 64 p.105)

Figure 54 : Images références - Restructuration du tissu commercial



Restructurer l'encadrement de la rue — Densification - Mixité fonctionnelle
IGA Deschenes - Québec

Figure 56 : Réaménagement des bretelles de l'autoroute 20

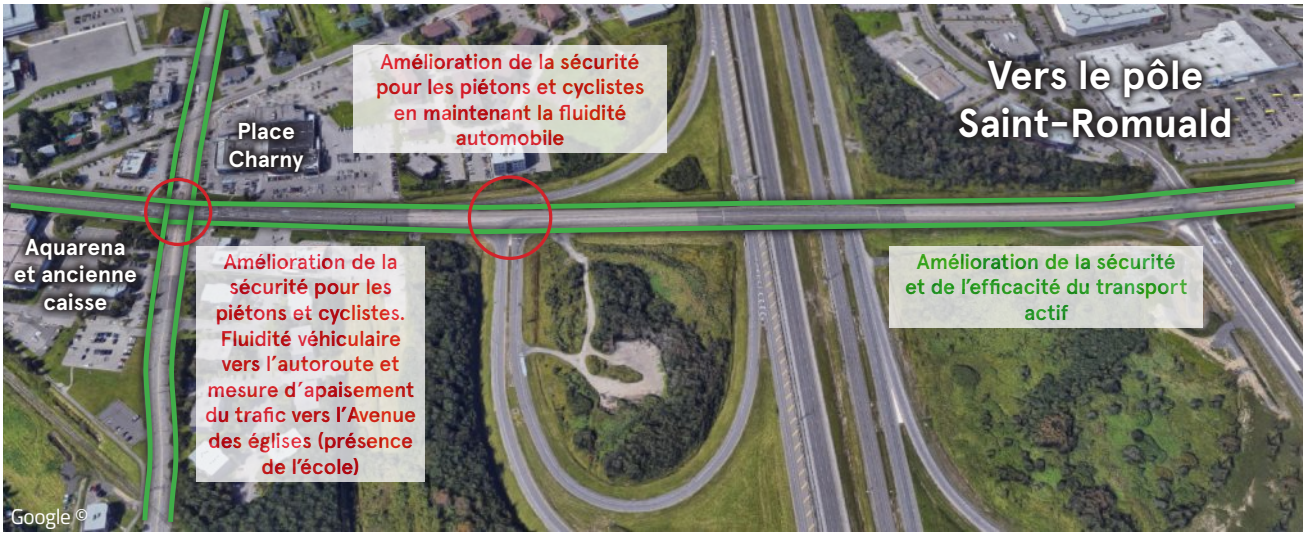
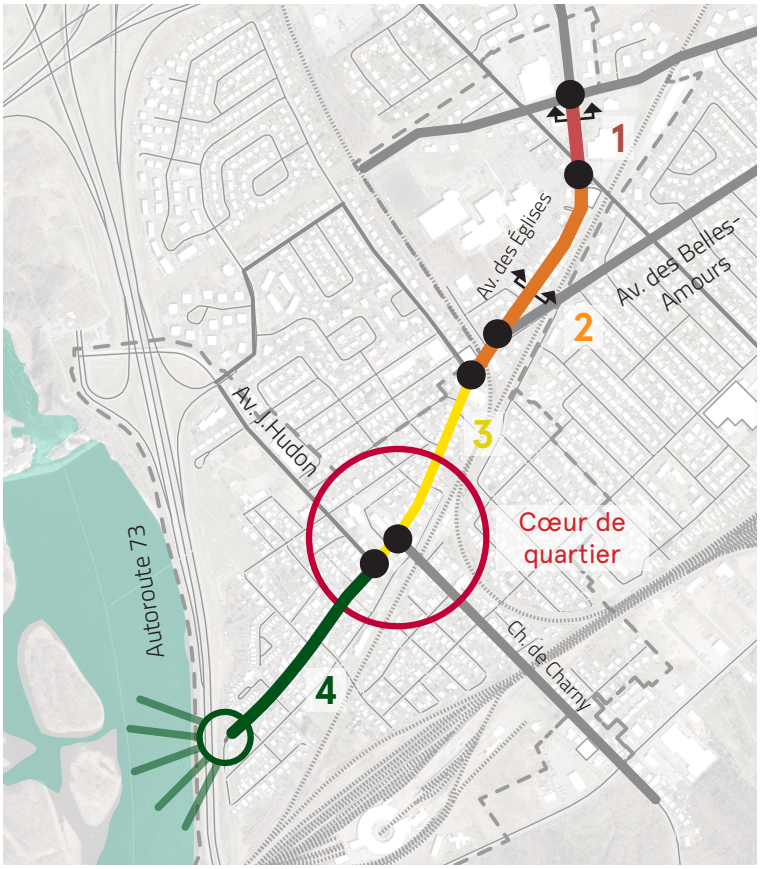
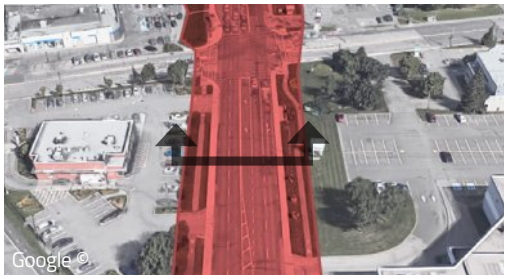
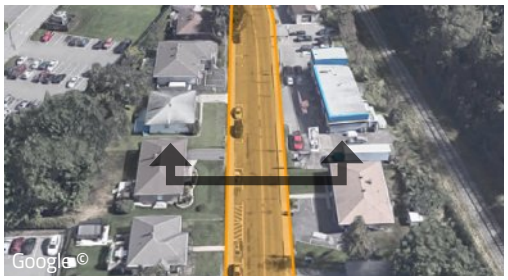


Figure 55 : Localisation des tronçons de l'Avenue des Églises — Localisation des profils schématiques





Boulevard urbain — Partage tous modes



Amorce du basculement vers le village

- **Tronçon 2 - Basculement, transition**

- 4.1.4.1 Sécurisation des déplacements et bonification des aménagements sur les principales voies de circulation ··
- 4.1.4.2 Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier ····

- Objectifs liés

- Favoriser la sécurité pour les piétons aux alentours de l'Aquaréna, de l'école, et des futurs commerces au rez des bâtiments. La sécurité des usagers vulnérables (enfants) est prioritaire sur la fluidité automobile.
- Mesures d'apaisement du trafic automobile au profit de la sécurité des résidents et de la quiétude du quartier.
- Optimisation des circulations automobiles, piétonnes et cyclistes - Conservation d'une voie automobile seulement.
- Signaler à l'automobiliste qu'il est dans l'espace urbain de Charny en suscitant son attention (attrait pour les activités, mais aussi enjeux de sécurité pour les résidents).
- Favoriser des espaces en avant des bâtiments, pour favoriser le prolongement des activités au rez sur la rue et maximiser l'attrait de l'Avenue des Églises (espaces-terrasses par exemple)

- Moyens de mise en œuvre

- Approche «complete streets'' visant à sécuriser les déplacements des différents modes et offrir des espaces d'arrêt enrichissants pour la vie publique (mobilier, plantations et espaces confortables pour les piétons, stationnement public sur rue pour les automobiles)
- Caractérisation des interventions sur les rues (Figure 64 p.105)

- **Tronçon 3 — Cœur de quartier traditionnel**

- Objectifs

- Favoriser la sécurité pour les piétons aux alentours des commerces au rez des bâtiments. La sécurité des usagers vulnérables est prioritaire sur la fluidité automobile.
- Mieux diriger le transit routier à travers Charny afin de conserver uniquement la desserte locale (résidences et commerces)
- Limiter le passage des poids lourds du cœur du village.
- Signaler à l'automobiliste qu'il est dans l'espace urbain de Charny en suscitant son attention (attrait pour les activités, mais aussi enjeux de sécurité pour les résidents).

- Moyens de mise en œuvre

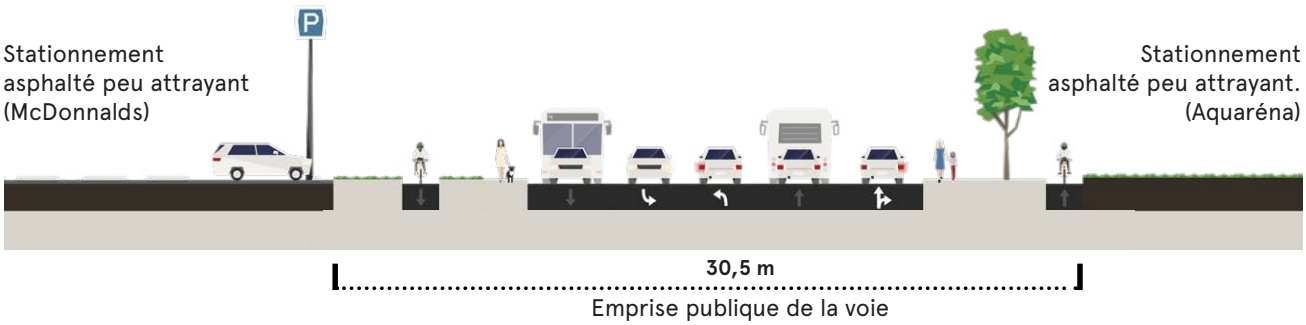
- Problème congestion et poids lourds - voir étude trafic routier (5.4.2 p.106)
- Intersections sécurisées et mises en valeur.
- Mesures d'apaisement du trafic, telles que détaillées dans la partie sur l'intervention sur les rues (Figure 64 p.105)

- **Tronçon 4 — Vers la rivière**

- Voir partie accès physique à la rivière (5.3 p.100) — Long terme

Figure 57 : Vision du réaménagement des tronçons de l'Avenue des Églises

1 – Av. des Églises — Tronçon Entrée du secteur Charny (270 m) — Existant



1 – Av. des églises — Tronçon Entrée du secteur Charny (270 m) — Scénario préliminaire à valider

- Maintien du nombre de voies
- Autorisation des usages restaurants et commerces
- Analyser la possibilité de créer des terrasses
- Sécuriser et favoriser les déplacements vélos et piétons
- Faciliter et sécuriser le transport en commun
- Maximiser la plantation

2 – Av. des églises — Amorce du basculement (470 m) — Scénario préliminaire à valider

- Maintien du nombre de voies
- Favoriser le stationnement sur rue
- Autorisation des usages restaurants et commerces
- Analyser la possibilité de créer des terrasses
- Sécuriser et favoriser les déplacements vélos et piétons (voie partagée si possible)

5.2 ENTRÉE DU SECTEUR CHARNY

5.2.1 Consolidation du secteur en commerce et habitations, restructuration de l'encadrement du terrain de l'école.

- 4.1.3.4 Entrée du secteur Charny : modifier le zonage (mixité d'activités commerciales et résidentielles, voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires) ··
- 4.1.3.5 Évaluer la possibilité de reconfigurer des voies d'accès pour les espaces directement adjacents autour de l'école secondaire des Etchemins et le long de l'Avenue des Églises ·····

- **Objectifs liés**
  - Favoriser la sécurité et le confort de déplacement entre l'école secondaire et l'Aquaréna, notamment pour les jeunes qui y étudient.
  - Mettre en valeur le bâtiment de l'école, sa visibilité et ses accès depuis les rues aux alentours.
  - Tirer parti du dynamisme commercial du pôle régional à proximité à travers une mixité entre commerces et résidences (Figure 54 p.92).

- **Moyens de mise en œuvre**
  - Cadre bâti — Développement du bâti en rangée sur l'ensemble du secteur afin de favoriser un front bâti sur rue continue (qualité de l'espace urbain - confort des déplacements actifs). Voir annexe de modification au zonage.
  - Cadre bâti — Hauteur des bâtiments en cohérence avec celle de l'école. Hauteur dégressive en allant vers le cœur traditionnel de Charny.
  - Cadre bâti — Favoriser un meilleur encadrement bâti du terrain de l'école (qualité de l'espace urbain - confort des déplacements actifs).
  - Voirie - Restructuration des voies publiques sur les terrains qui bordent l'école afin maximiser la perméabilité des circulations actives ainsi que de mettre en valeur les accès à l'école depuis l'Avenue des Églises, la rue du maréchal Joffre et le boulevard du centre hospitalier. Voirie et espace public — Mettre en valeur et sécuriser les intersections avec les voies d'accès vers l'école.
  - Espace public — Analyser, en collaboration avec la commission scolaire, la possibilité de poursuivre l'axe vert de l'entrée de l'école secondaire au moment de la restructuration du bâti sur rue (acquisition de terrain à ce moment-là).
  - Restructuration et optimisation de l'espace de stationnement autour de l'école.

Figure 58 : Potentiel d'amélioration de l'encadrement bâti autour de l'école secondaire des Etchemins



Objectif : Amélioration du rapport entre le cadre bâti et l'école (Façade active et rue).

Moyen de mise en œuvre : Évaluer la possibilité de développer les terrains de stationnement de l'école selon l'évolution des besoins en stationnement de cette dernière (nécessaire pour la réalisation des nouveaux îlots, potentiel à valider avec les projets d'aménagement du site par l'école).

5.2.2 Place de l'Aquaréna et pôle institutionnel

- **4.1.3.4** Entrée du secteur Charny : modifier le zonage (mixité d'activités commerciales et résidentielles, voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires) ··
- **4.1.3.6** Entrée du secteur Charny : Édifice administratif et communautaire (site de l'ancienne caisse Desjardins) et Place de l'Aquaréna (parc des Charnycois), bonifier et valoriser cet espace à vocation publique ···

Objectifs liés

- Requalification visant à mettre en valeur l'espace de parc autour de l'édifice de l'ancienne caisse Desjardins.
- Favoriser la sécurité et le confort de déplacement entre l'école secondaire et l'Aquaréna, notamment pour les jeunes usagers.
- Favoriser la sécurité, le confort et la perméabilité[1] pour les déplacements actifs autour et à travers le terrain de l'Aquaréna et du site de la caisse, afin d'assurer une bonne continuité entre l'école secondaire et l'est du quartier de Charny pour les jeunes (nouveau développement à venir le long du boulevard du Centre-hospitalier, notamment).
- Maximiser l'attrait de l'entrée du secteur Charny
- Améliorer l'espace de skatepark et de voie cyclable à l'arrière de l'Aquaréna en tant qu'espace de sport et de jeux pour les jeunes.
- Verdir le stationnement et limiter les îlots de chaleur urbains

Moyens de mise en œuvre

- Consolider l'édifice mixte de bureaux administratifs (publics) avec rez-de-chaussée public / communautaire. Installé en front de rue (encadrement de qualité de l'espace de rue). Volumétrie favorisant la qualité de l'espace du parc de l'entrée de Charny en continuité avec l'entrée de l'Aquaréna et offrant un espace intéressant à l'arrière pour le skatepark restructuré.
- Sécurisation des traversées de l'Avenue des Églises entre l'Aquaréna et l'école secondaire à l'aide de mesures d'atténuation du trafic. Voir partie 5.4.1 p.102 pour plus de précisions.
- Parc et Place de l'Aquaréna : Redéfinition des circulations actives de manière prioritaire afin de maximiser la perméabilité, la sécurité et le confort pour la mobilité active à travers cet espace.
- Parc et Place de l'Aquaréna : Redéfinition des circulations automobiles pour l'accès aux stationnements, afin de favoriser une circulation lente et sécuritaire.
- Amélioration du Parc des Charnycois en tant qu'espace marquant l'entrée de Charny.
- Reconfiguration de l'espace de skatepark et de voie cyclable à l'arrière de l'Aquaréna afin d'en faire un espace de parc pour les jeunes et mettant en scène le passage du train. Voir images ci-dessous - Figure 60 p.99.
- Reconfiguration de l'espace débarcadère devant l'Aquaréna de manière à sécuriser les circulations piétonnes, et offrir des espaces d'attente pour les personnes déposées ou en attente.
- Reconfiguration du stationnement de l'Aquaréna avec plantation d'arbres, tout en gardant des perspectives visuelles sur la voie ferrée depuis l'Avenue des Églises.

Figure 59 : Place de l'Aquaréna — Existant

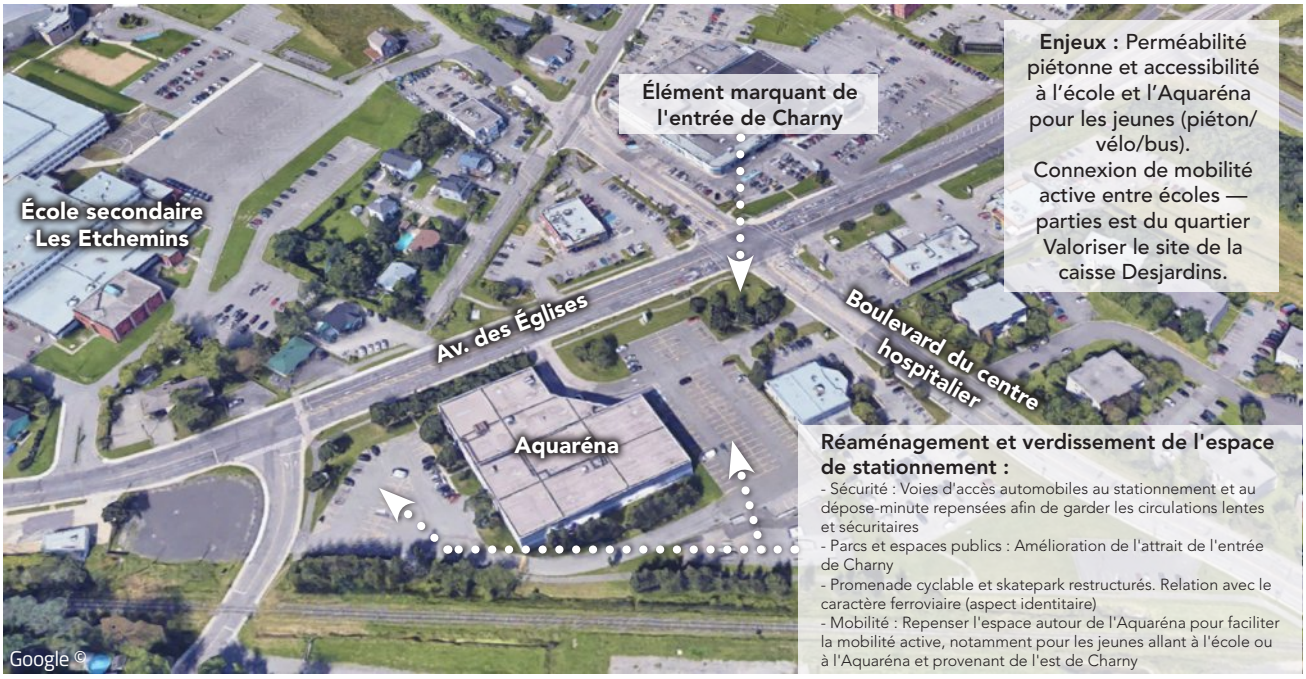


Figure 60 : Images références - Promenade en bordure d'un espace ferroviaire



Parc au bord des voies ferrées — Mise en scène du caractère ferroviaire comme élément identitaire

Jardin d'Éole, Paris — Atelier Corajoud

5.3 RELATION À LA RIVIÈRE CHAUDIÈRE

5.3.1 Rapport visuel

- 4.4.1.3 Parc de la Rivière : Bonification de l'accessibilité et des activités offertes au parc de la Rivière ···
- 4.4.1.4 Parc Melvin-Mountain : Réaménagement mettant en valeur la vue sur la rivière Chaudière depuis le parc Melvin-Mountain, et réciproquement, participant à la visibilité de Charny depuis l'autoroute ·

- **Objectifs liés**
  - Innover dans les rapports à la rivière Chaudière offerts aux citoyens de Charny et aux visiteurs.
  - Création d'un élément signal visible depuis l'autoroute pour susciter la curiosité du passant.
- **Moyens de mise en œuvre**
  - Installation d'un dispositif d'aménagement permettant l'accès visuel à la rivière malgré la présence de l'autoroute, et site à la fin de l'Avenue des Églises (parc Melvin-Mountain). Ce dispositif peut consister, par exemple en une tour d'observation, ou un belvédère s'avançant vers l'autoroute (voir images références). L'élément aura le souci d'atténuer la présence de l'autoroute (bruit, vue).

5.3.2 Accès physique

- 4.4.1.4 Parc Melvin-Mountain : Réaménagement mettant en valeur la vue sur la rivière Chaudière depuis le parc Melvin-Mountain, et réciproquement, participant à la visibilité de Charny depuis l'autoroute ·
- 4.4.1.1 Analyser la possibilité de bonifier l'aménagement (sécuriser et verdir) de l'Avenue Joseph-Hudon, reliant le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le cœur du village ··

- **Objectifs liés**
  - Valoriser l'unique accès existant au parc des chutes de la chaudière, soit l'Avenue Joseph-Hudon et la rue du Parc-des-Chutes-de-la-Chaudière.
- **Moyens de mise en œuvre**
  - Inciter le MTQ pour le réaménagement et la sécurisation des sorties et bretelles d'accès (autoroute 20 et 73) Réaménagement de la piste multifonctionnelle sur l'Avenue Joseph-Hudon. Voir étude sur les rues - Partie 5.4.1 p.102.

Figure 61 : Images références - Points d'observation



Points de vue sur la rivière existants et à mettre en valeur


Conversion Estienne-et-Foch Barrack (FR) —A24 Landschaft


Rhine Park — Duisburg (Allemagne) — Atelier LOIDL


Herdla (NO) Birdwatch Tower - Aterlier LJBAS

Belvédère ou point d'observation - Action court terme

Figure 62 : Réaménagement des bretelles de l'autoroute 73

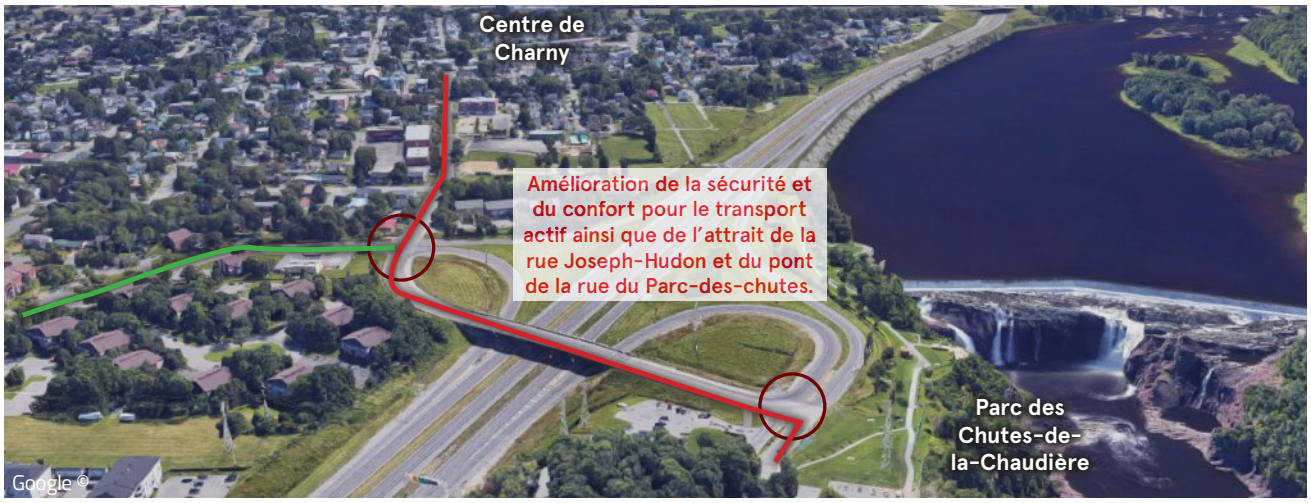


Figure 63 : Réaménagement de tronçons de rue dont l'objectif est de valoriser l'accès à la rivière chaudière

Des rues conçues telles des promenades en continuité vers la rivière

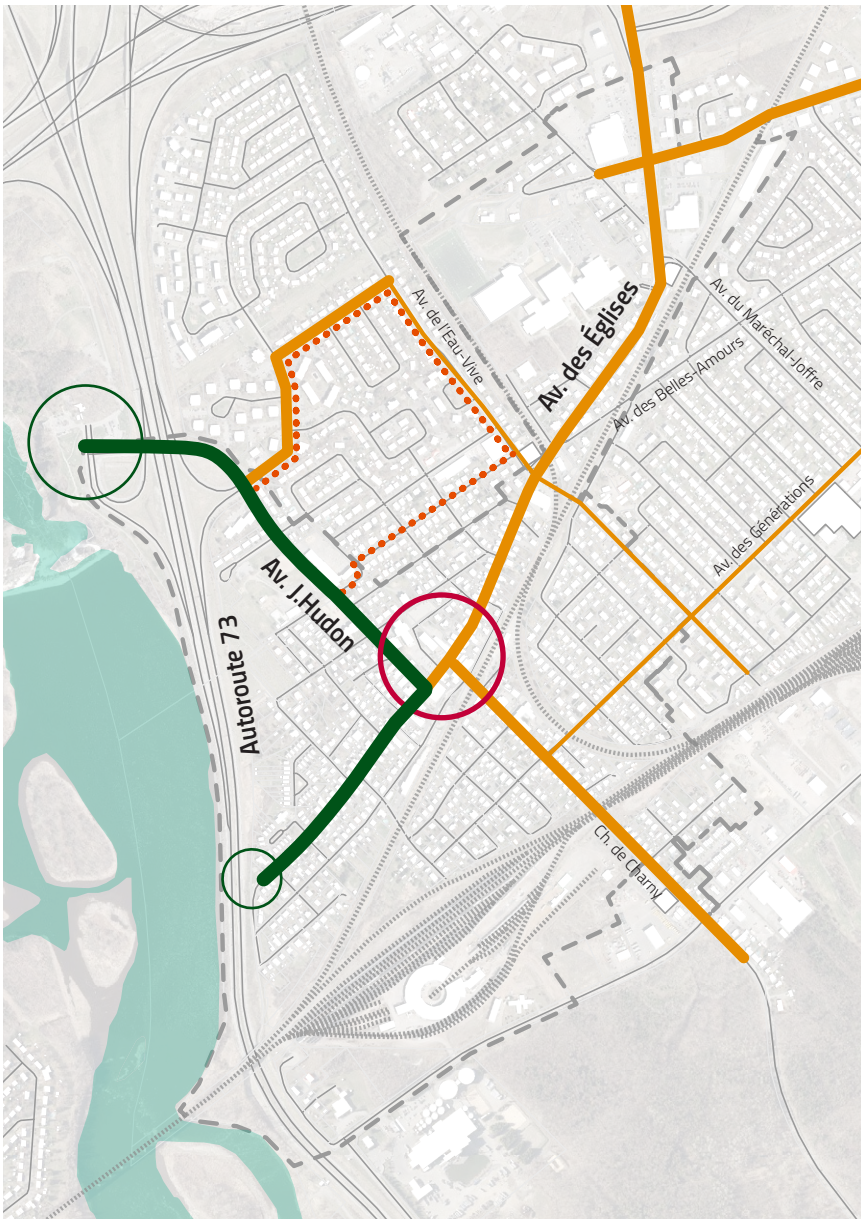
Av. Joseph-Hudon :

Approche type « Rue partagée circulation (+) » recommandée

Rue du Parc-des-Chutes-de-la-Chaudière :

Confort et attrait vers les chutes de la Chaudière : Améliorer le confort, la sécurité et l'attrait pour la mobilité piétonne et cycliste.

- Voies « promenade vers la rivière »
- Voie artérielle
- Voie collectrice
- Itinéraire alternatif suggéré



5.4 ÉTUDES ET PROJETS D'AVENIR – CHARNY + 20 ANS | STRATÉGIES D'INTERVENTION MAINTENUES EN CONTINU

Le temps est un élément indissociable de l'urbanisme, et peut en être un précieux allié. Certains projets demandent des analyses supplémentaires avant de prendre forme dans l'espace de vie du quartier, et ne verront le jour qu'au moment où les conditions nécessaires seront réunies. Cela est lié souvent à leur ampleur importante, nécessitant des budgets prévus et justifiés par des analyses poussées. D'autres projets sont à mener de manière continue en fonctions d'un calendrier précis. Ils ont l'avantage de laisser le temps aux gestionnaires, praticiens et citoyens de s'adapter à ces nouveaux changements de manière progressive.

5.4.1 Conception d'une stratégie de traitement et sécurisation des voies, en tant qu'espace public de vie pour les citoyens de Charny.

- **Pourquoi se doter d'une stratégie de réaménagement des rues à long terme ?**

L'espace de rue est la plus grande part d'espace public que possède une municipalité. Cet espace est vécu au quotidien par les citoyens et visiteurs du quartier. Autrement dit, au même titre qu'une place, qu'un parc, cet espace mérite une attention particulière et un traitement en conséquence. Pouvant offrir bien plus que de simples canaux de circulation asphaltés et bétonnés, la rue peut offrir, en plus d'un espace de circulation de qualité pour tous les modes de transport, des espaces d'arrêt, de rencontre et de socialisation qui enrichissent la vie publique du quartier.

- **Intervention en fonction du calendrier des rénovations**

La proposition de cette stratégie vise petit à petit au cours des 20 prochaines années à bonifier l'ensemble des rues du quartier de Charny, sans pour autant représenter un surcoût astronomique au budget municipal. Pour cela, le réaménagement de ces rues s'effectue par rapport au calendrier de rénovation. Au lieu de simplement refaire le revêtement selon les mêmes plans, l'aménagement est mis à jour selon de nouveaux principes d'aménagement qui offrent une plus grande qualité à l'espace de rue. Ces différentes approches d'aménagement de rue sécuritaires et conviviales ont été recensées. Elles sont classées en trois catégories détaillées ci-après, afin de répondre aux besoins fonctionnels, selon la hiérarchie de la rue en question, ainsi que son emprise.

Ainsi, année après année, un changement majeur s'opère en douceur dans la qualité de l'espace public du quartier, et ainsi son attractivité globale s'en ressentira. Ce type d'approche est mis en œuvre dans de nombreuses villes à travers le monde, y compris en Amérique du Nord. Cela a même permis à certaines villes de transformer ces critères de qualité en normes obligatoires pour le réaménagement de ses rues, comme à Cambridge, Boston (É.-U.)[1].

Le point de départ de cette approche est donc de concevoir une telle stratégie. La présente partie met en lumière certains **éléments à étudier et approches possibles**, à la lumière des enjeux du PPU Vieux-Charny, qui seront utilisés par la Ville de Lévis en tant qu'éléments de réflexion à sa stratégie. Une telle stratégie pourrait également être menée dans les autres secteurs des PPU.

- **Définir des critères pour choisir une approche d'aménagement adaptée**

Afin d'amorcer cette réflexion sur une stratégie d'intervention sur les rues, plusieurs critères permettant d'analyser la performance des rues ont été documentés (en termes d'appropriation des usagers et de circulation). Ces critères permettent de cerner l'approche qui serait la plus adaptée, en termes de performance d'appropriation et de circulation.

1 https://usa.streetsblog.org/2019/04/09/cambridge-becomes-first-u-s-city-to-make-protected-bike-lanes-mandatory/

- **Approche type « Complete Street »**

  - Objectif :
  - Accommoder circulations et arrêt pour chacun des modes de transport, avec chacun son espace propre (Fluidité et sécurité).

  - Critères et éléments de mise en œuvre
  - Ségrégation des espaces d'arrêt (mobilier, stationnement) et de circulation ;
  - Ségrégation des modes de transport ;
  - Sécurisation des traversées et intersections ;
  - Mesures d'apaisement du trafic (aux intersections notamment) ;
  - Verdissement et végétation structurante.

- **Approche type « Rue partagée — Circulations (+) »**

  - Objectif :
  - Favoriser la sécurité, le confort et l'appropriation de l'espace de rue pour les modes de transport plus vulnérables (piétons, cyclistes), avant la fluidité véhiculaire.

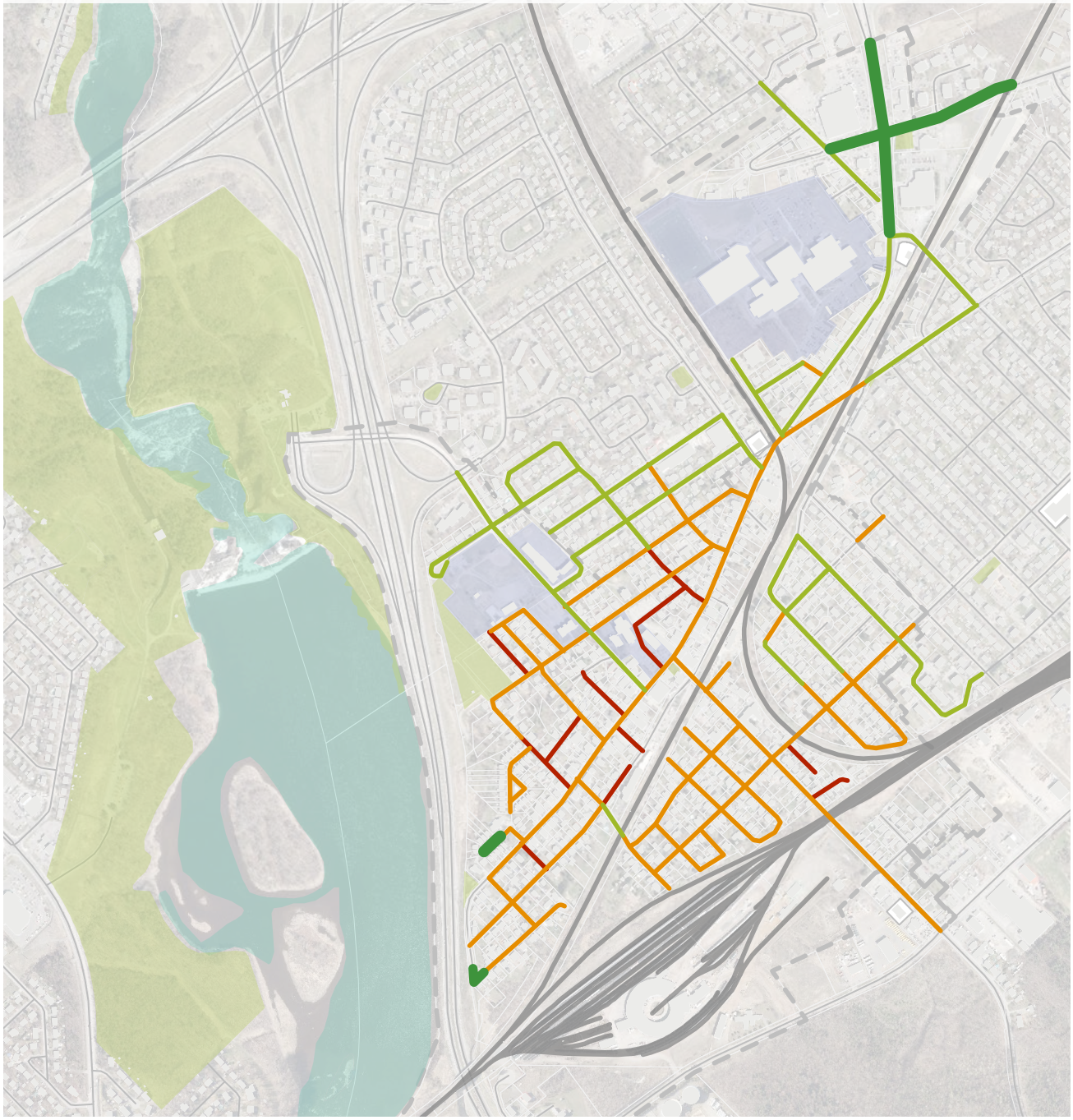
  - Critères et éléments de mise en œuvre
  - Partage d'un même espace de circulation pour tous les modes de transport. (actif et véhicules - aucune bordure) ;
  - Espaces d'arrêt (mobilier, stationnements) en tant qu'obstacles aux véhicules ;
  - Sécurisation des traversées et intersections ;
  - Mesures d'apaisement du trafic (Parcours en zig-zig / Dos d'âne / Obstacles / Resserrement de voie) ;
  - Verdissement et végétation structurante (peut servir d'obstacle, mesure d'apaisement de trafic).

- **Approche type « Rue partagée — Arrêt et rencontre (+) »**

  - Objectif :
  - La rue devient un espace de rencontre, de repos, de jeu, d'arrêt pour le piéton/cycliste. Les circulations sont secondaires.

  - Critères et éléments de mise en œuvre
  - Mêmes critères que pour les rues partagées « Circulations (+) », mais en misant plus sur les espaces d'arrêt (stationnements, bancs, espaces de jeu, tables de pique-nique, espace BBQ, etc.) et de verdissement.
  - Opportunité de verdissement intensif et diminution des îlots de chaleur.

CARTE 17 : INVENTAIRE DE L'EMPRISE DES RUES DU SECTEUR PPU VIEUX-CHARNY



- ### Implications

Les voies les moins larges présentent de plus grands défis pour accommoder tous les usages et modes de transport.

Les voies les plus larges peuvent accueillir des circulations et espaces d'arrêt pour tous les modes de transport plus facilement. Les usagers peuvent se déplacer plus facilement en sécurité tout en ayant des vitesses différentes.

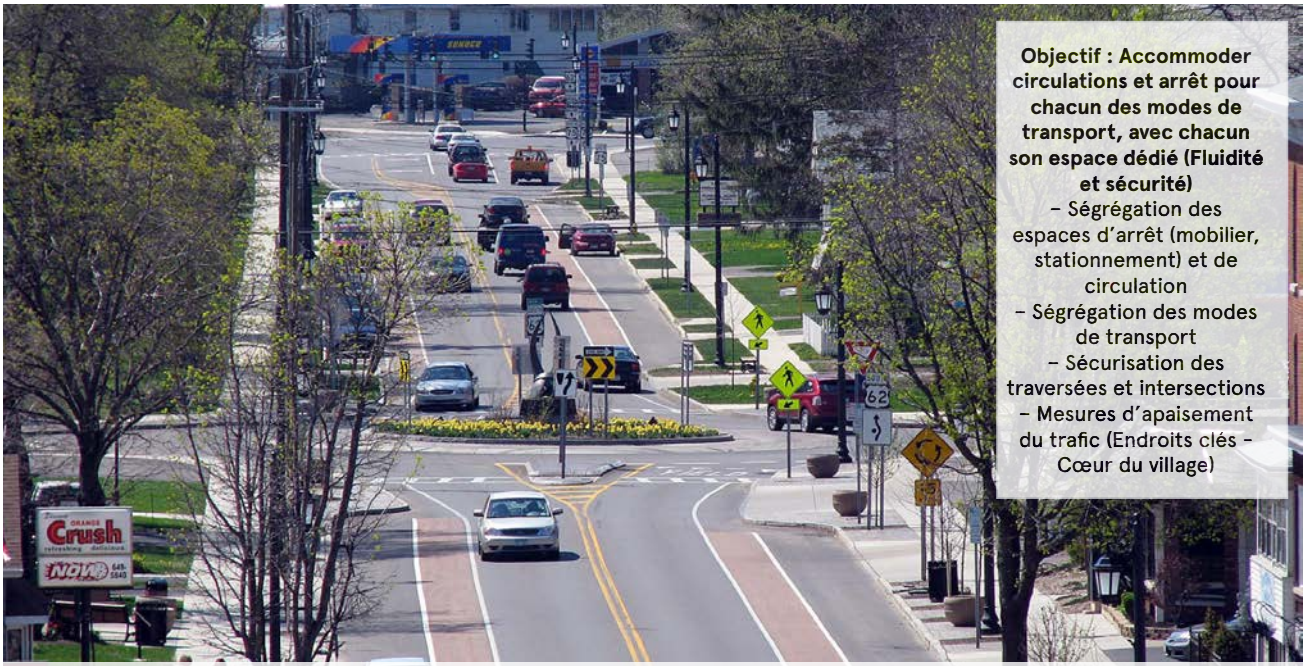
Plusieurs autres critères pour prioriser le réaménagement des rues devront être considérés :

Exemples : Hiérarchie des voies, connectivité, intégration, probabilité de choix du tronçon en fonction de la durée du trajet et le mode de transport choisi

Critères à considrer dans la suite du processus / au moment du réaménagement :

Exemples : Objectifs, besoins et vocation de la voie, calendrier des rénovations et travaux d'infrastructure prévus

Figure 64 : Images références - Illustration différentes approches de réaménagement de rues dont l'objectif est d'accommoder circulations et moments de rencontre, d'arrêt et de vie publique



Approche **« Complete street »** — Rue principale du village Hamburg, périphérie de New York
https://www.cnu.org/publicsquare/2018/01/30/bigger-not-better-main-street



Approche type « Rue partagée » - Circulations (+), faible emprise
Seattle, États-Unis

Points forts de l'exemple :
Tracé en zigzag favorise le ralentissement | Circulations tous modes très faciles | Stationnement
Points faibles de l'exemple :
Espace d'appropriation et de rencontre limité | Matériaux peu attrayants | Bordures séparatrices



Approche type « Rue partagée » — Circulations (+), large emprise
Grande Allée — Québec

Points forts de l'exemple :
Pas de bordure (suscite attention du conducteur, facilite traversée piétonne)
Maintiens des circulations automobiles.
Points faibles de l'exemple :
Tracé voiture rectiligne incite à la vitesse des automobiles.
Pas de mobilier public (Bancs, etc.), seulement terrasses privées.



Approche type « Rue partagée » — Arrêt et rencontre (+) — faible emprise
12 th Avenue Square Park & James Court Woonerf — Seattle, Washington

Points forts de l'exemple :
Espaces d'arrêt (mobilier, stationnements) en tant qu'obstacle aux véhicules en circulation | Mesures d'apaisement du trafic : Resserrement de voie, obstacles | Verdissement
Points faibles de l'exemple :
Matériaux de sol peu attrayants | Pas de partage total des circulations : trottoirs séparés par une bordure de l'espace de circulation principal



Approche type « Rue partagée » - Arrêt et rencontre (+), large emprise
Woonerf Saint-Pierre, quartier Saint-Henri, Montréal

Points forts de l'exemple :
Partage d'un même espace de circulation pour tous les modes |
Espaces d'arrêt (mobilier, stationnements) et verdissement | Mesures d'apaisement du trafic par endroit (zigzag).
Points faibles de l'exemple :
Matériaux de sol peu durable | Circulations rectilignes par endroits suscitent la vitesse des voitures (même les résidents de la rue vont vite)

5.4.2 Étude sur la déviation du transit routier de Charny

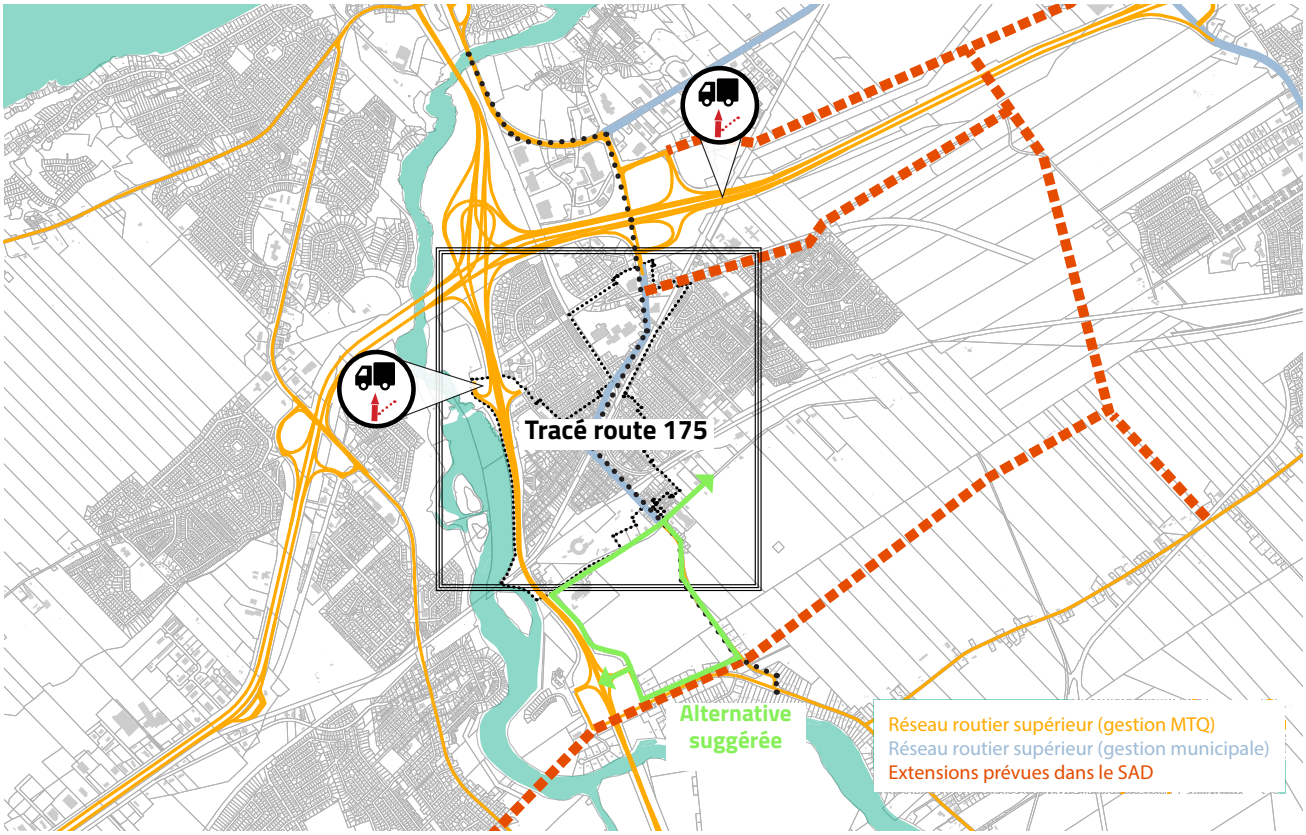
Charny est un milieu de vie urbain, impliquant un besoin de sécurité et de confort pour ses résidents et visiteurs, afin que la qualité de vie qu'il offre soit garantie. La réussite de plusieurs autres objectifs sont liés à l'enjeu des circulations automobiles dans le quartier, ainsi que les impacts du trafic poids lourds. Que ce soit l'accessibilité piétonne aux commerces de proximité, aux activités communautaires, ou encore vers le parc des Chutes-de-la-Chaudière, la présence importante de transit d'automobiles et de poids lourds suscite des impacts sur la qualité de vie des résidents, tels que mentionnés lors des consultations citoyennes et par le comité de pilotage.

Ainsi des études supplémentaires sont nécessaires afin de mettre en œuvre de réelles solutions, à court et moyen terme, afin de diminuer cet impact. La présente partie expose certains enjeux et éléments à considérer dans ces études et lors des discussions avec les acteurs concernés (Ville de Lévis, citoyens, MTQ, SAAQ).

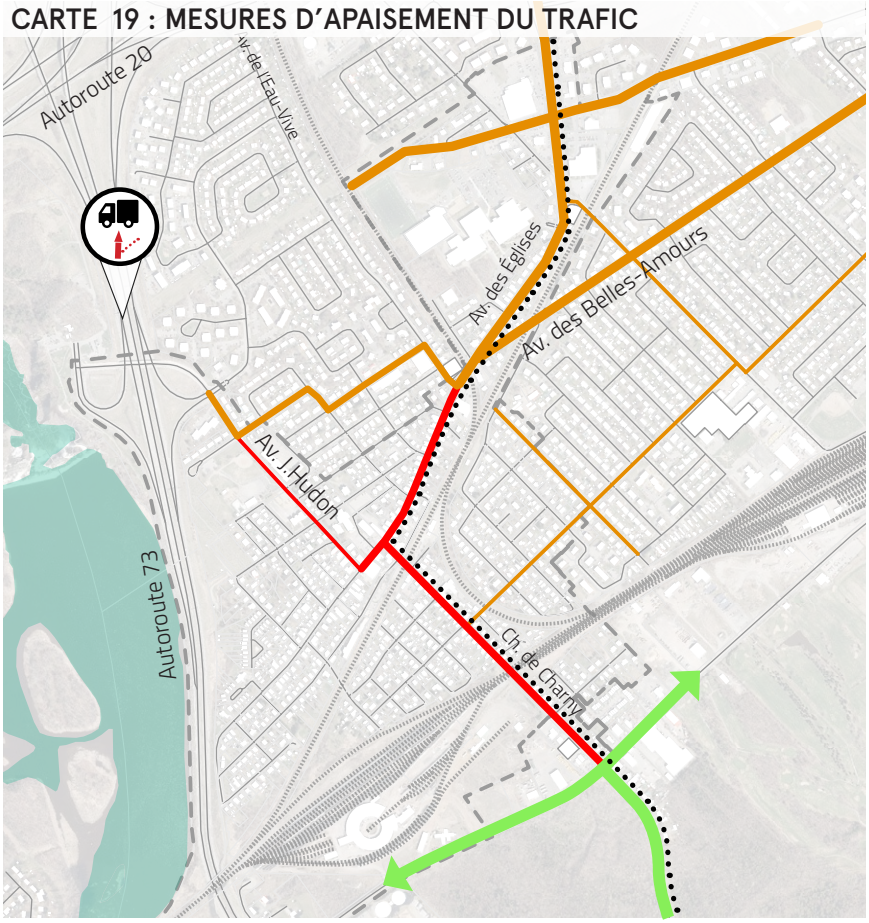
• **4.2.1.2** Études visant la diminution progressive de la circulation de transit à travers le cœur du Vieux-Charny ····

- **Objectifs liés**
  - Amélioration du confort, de la sécurité, et de la connectivité des circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble des rues du quartier.
  - Amélioration de la sécurité et du confort en transport actif vers les commerces de proximité et les activités communautaires du quartier.
  - Amélioration de la sécurité et du confort en transport actif vers le parc des Chutes-de-la-Chaudière.
- **Moyens de mise en œuvre**
  - Dans un premier temps, des itinéraires alternatifs pourront être suggérés par l'installation d'une signalisation visant à favoriser la déviation des camions, notamment :
    - Signalisation à la sortie de la rue de la Rotonde et du Chemin de Charny afin de proposer aux poids lourds d'utiliser l'accès via l'autoroute 73 vers l'ouest.
    - Signalisation à l'intersection de l'Avenue des Églises et de l'Avenue de l'Eau-Vive afin de proposer aux poids lourds de contourner le Vieux-Charny en rejoignant l'autoroute 73 entre les sorties 130 et 128.
  - La planification de la future zone industrielle de Charny prévoit la création d'un nouveau lien routier au sud de Charny entre le Chemin de Charny et l'échangeur 128 de l'autoroute Robert-Cliche afin de réduire le camionnage dans le Vieux-Charny.
  - Les discussions se poursuivront avec la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) et le MTQ afin de trouver une solution à mettre en place rapidement pour sécuriser l'intersection du Chemin de Charny et de l'Avenue des Églises. Certaines solutions seront soulevées dans cette analyse, telles que :
    - La reconfiguration de l'intersection entre le Chemin de Charny et l'Avenue des Églises, ainsi que le tronçon de de l'Avenue des Églises, jusqu'à l'Avenue de l'Eau-Vive, afin de limiter le transit pendulaire et le transit poids lourd (mesures de ralentissement physique), et signaler au conducteur la présence importante de piétons.
    - La déviation à travers le secteur du Vieux-Charny (Tracé route 175 - voies de contournement pour les poids lourds) conjointement avec le MTQ.

CARTE 18 : MESURES D'APAISEMENT DU TRAFIC — ÉLÉMENTS DU SAD



CARTE 19 : MESURES D'APAISEMENT DU TRAFIC



Voies de circulation

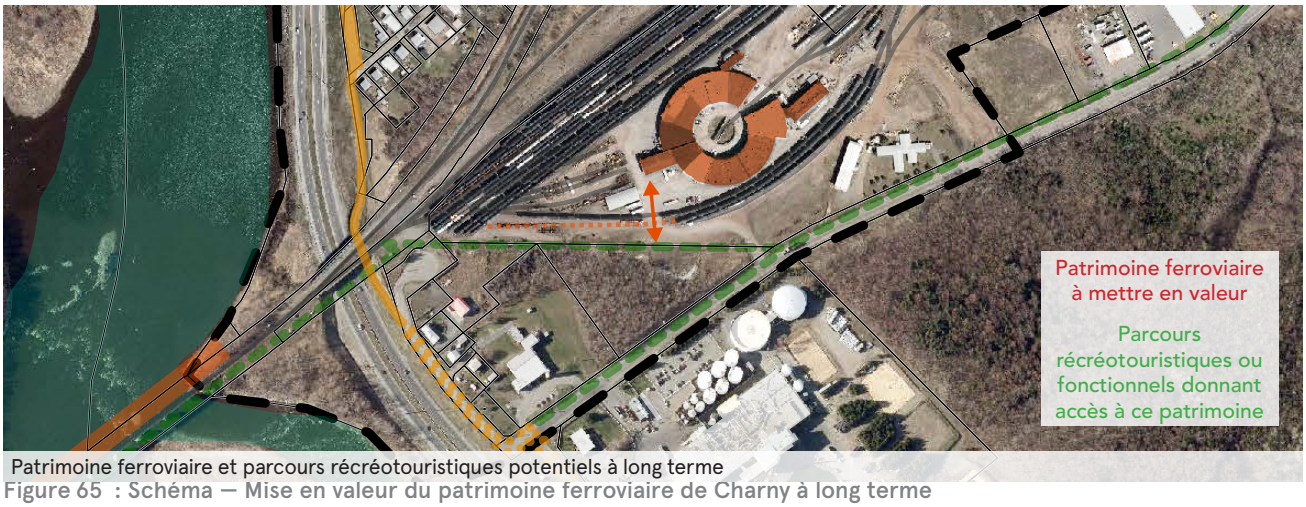
- Voie artérielle
- Voie collectrice
- Proposition d'itinéraire alternatif à suggérer aux poids lourds par une signalisation temporaire à court terme. Étudier les autres possibilités de déviation à long terme.
- Analyses supplémentaires conjointement avec le MTQ et la SAAQ pour atténuer le transit des camions à travers le Vieux-Charny
- Traçé actuel de la route 175 (itinéraire poids lourds secondaire)
- Signalisation temporaire pour un tracé alternatif suggéré et à étudier. Analyses supplémentaires conjointement avec le MTQ et la SAAQ pour dévier le transit des camions à travers le Vieux-Charny

5.4.3 L'avenir du patrimoine ferroviaire

- **Objectifs liés**
  - Maintenir, mettre en valeur et réinventer les éléments identitaires et fondateurs de Charny.
  - Utiliser le caractère ferroviaire comme atout.
- **Moyens de mise en œuvre**
  - Projet de mise en valeur dans l'espace public (voir cœur du quartier / Place de l'Aquaréna) ;
  - Analyser la possibilité de requalifier le bâtiment de la rotonde Joffre lorsqu'il ne servira plus ;
  - Création et soutien aux initiatives locales de projets de mise en valeur du patrimoine bâti ;
  - Utiliser l'espace de gare comme espace intermodal basé sur le bus et le transport actif.

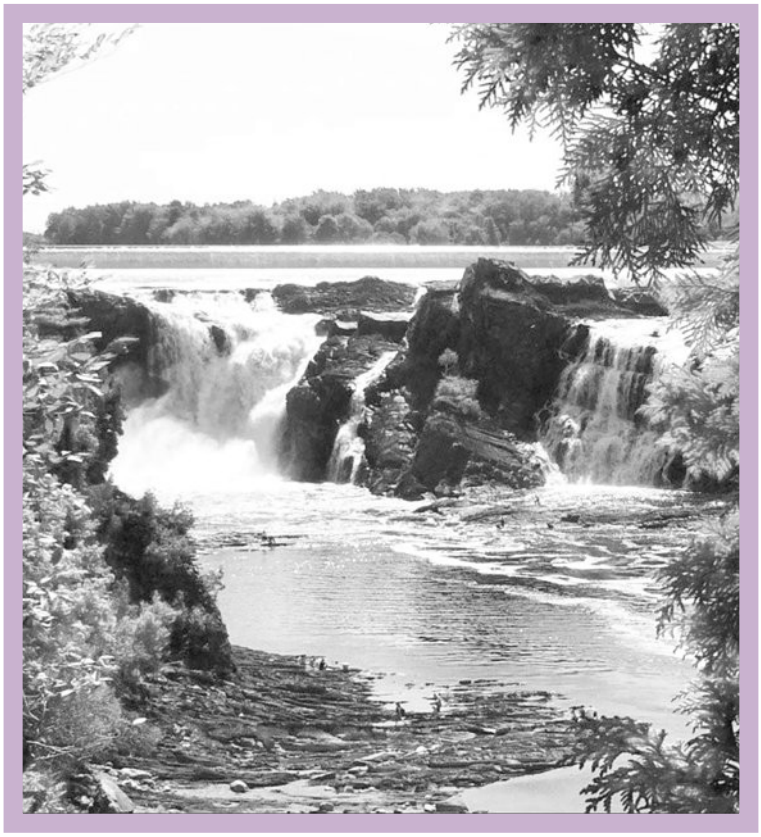
5.4.4 Opérationnalisation et intégration des orientations de la Politique de développement social et communautaire

- De nombreux objectifs et orientations sont conjoints et le PPU est une opportunité d'opérationnalisation de ceux-ci.
- Plus d'informations :
- https://www.ville.levis.qc.ca/developpement-planification/developpement-social-et-communautaire/politique-de-developpement-social-et-communautaire/



Patrimoine ferroviaire et parcours récréotouristiques potentiels à long terme

Figure 65 : Schéma — Mise en valeur du patrimoine ferroviaire de Charny à long terme



06
PLAN D'ACTION

6. PLAN D'ACTION

Le plan d'action regroupe de manière synthétique toutes les actions et recommandations identifiées à la section 4. Il offre une vision globale de l'ensemble des interventions inscrites au PPU du Vieux-Charny et permet de sensibiliser les intervenants concernés par leur mise en œuvre. De plus, il précise la priorité de réalisation de chaque action (court terme [0 à 5 ans], moyen terme ou long terme). Après l'adoption du programme particulier d'urbanisme, le suivi et l'actualisation du plan d'action en fonction des différentes contraintes et opportunités rencontrées lors de sa mise en œuvre sont indispensables afin de réaliser la vision d'avenir du Vieux-Charny.

6.1 PLAN D'ACTION — ACTIONS | ACTEURS | TEMPORALITÉ

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS		
Objectifs	Actions	
4.1 Charny, un quartier qui améliore et met en valeur les qualités et le dynamisme de sa rue principale		
A. Mise en valeur du cœur villageois de Charny et de son patrimoine bâti B. Préserver et bonifier les qualités du tissu urbain du Vieux-Charny et son ambiance spécifique		
4.1.1 Objectifs	• **4.1.1.1**	Effectuer une étude pour déterminer l'impact d'un programme de subvention sur les finances municipales ·
bâtiments et ensembles urbains patrimoniaux	• **4.1.1.2**	Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, inciter la Société d'habitation du Québec (SHQ) et le ministère de la Culture et des Communications à contribuer financièrement aux programmes de rénovation et de restauration ···
	• **4.1.1.3**	Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, réviser les modalités de subventions à la restauration du patrimoine bâti et urbain, selon des critères objectifs revus, à jour, et complets ····
	• **4.1.1.4**	Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, améliorer l'efficacité (temps, qualité) du processus de traitement des demandes en lien avec le Règlement sur les PIIA, volet patrimonial ·
	• **4.1.1.5**	Analyser la possibilité de monter un programme d'études urbaines faisant état de la santé urbaine des territoires PPU afin de réorienter et préciser les actions visant l'amélioration de la qualité de vie de ces lieux ···
	• **4.1.1.6**	Privilégier les secteurs traditionnels visés par un PPU pour l'implantation d'habitation favorisant la mixité sociale (ex. coopératives d'habitation) et encourager l'utilisation et le recyclage de bâtiments existants pour intégrer ce type d'habitation dans une perspective de développement durable ··
	• **4.1.1.7**	Prioriser le développement résidentiel dans les zones déjà urbanisées de Charny (entrée du secteur Charny notamment) ·

INTERVENANTS CONCERNÉS		ÉCHÉANCIER			
Actions		Court terme (1 à 5 ans)	Moyen terme	Long terme	En continu
• **4.1.1.1**	Ville de Lévis Société d'habitation du Québec	●			
• **4.1.1.2**	Ville de Lévis Société d'habitation du Québec Ministère de la Culture et des Communications				●
• **4.1.1.3**	Ville de Lévis				●
• **4.1.1.4**	Ville de Lévis Fabrique de la Paroisse de Saint-Jean-l'Évangeliste Corporation Charny Revit	●			
• **4.1.1.5**	Ville de Lévis Corporation Charny Revit		●		●
• **4.1.1.6**	Ville de Lévis				●
• **4.1.1.7**	Ville de Lévis				●

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS		
Objectifs	Actions	
C. Amélioration des espaces publics propices à supporter des moments de rencontre et d'activités du quartier ou des événements festifs		
4.1.2 Objectifs	Parcs, places publiques et vie communautaire	• **4.1.2.1**	Réaménagement du parc Omer-Roberge et restauration de sa fontaine ·
		• **4.1.2.2**	Place de l'Église : En collaboration avec la Fabrique, reconfiguration de la Place de l'Église en place publique flexible, adaptée et adaptable aux futurs usages et besoins des citoyens ···
		• **4.1.2.3**	Poursuivre l'appui aux organismes culturels et communautaires phares dans le quartier de Charny afin de poursuivre et améliorer l'offre d'événements et d'animations à Charny ·
		• **4.1.2.4**	Espaces publics : Effectuer une étude portant sur la bonification et les besoins des utilisateurs des espaces publics pour l'ensemble des secteurs PPU ··
		• **4.1.2.5**	Favoriser le maintien du couvert forestier et la diminution des îlots de chaleur dans le Vieux-Charny ·
D. Mise en valeur du cœur villageois de Charny, incluant la vie communautaire, et amélioration de son offre commerciale de services sur l'Avenue des Églises ainsi que son dynamisme E. Requalification de l'entrée du secteur Charny au nord, avec des commerces et des services dynamiques afin de la rendre attrayante et complémentaire au pôle Saint-Romuald		
4.1.3 Objectifs	Polarités commerciales et mixité fonctionnelle	• **4.1.3.1**	Suppression de l'usage C5 (Débit d'alcool) dans certaines zones résidentielles afin de renforcer leur caractère résidentiel ··
		• **4.1.3.2**	Modifications règlementaires visant le renforcement de l'offre commerciale de services et la consolidation résidentielle, notamment sur le tronçon « Transition » localisé sur l'avenue des Églises entre l'avenue Maréchal-Joffre et le Chemin de Charny ·
		• **4.1.3.3**	Pour tous les secteurs traditionnels visés par un PPU, évaluer la possibilité d'adopter un programme de crédit de taxes foncières pour les zones mixtes du noyau ancien afin de soutenir l'implantation et le maintien des commerces du Vieux-Charny ·
		• **4.1.3.4**	Entrée du secteur Charny : modifier le zonage (mixité d'activités commerciales et résidentielles, voir annexes Modifications règlementaires et éléments complémentaires) ··
		• **4.1.3.5**	Évaluer la possibilité de reconfigurer des voies d'accès pour les espaces directement adjacents autour de l'école secondaire des Etchemins et le long de l'Avenue des Églises ·····
		• **4.1.3.6**	Entrée du secteur Charny : Édifice administratif et communautaire (site de l'ancienne caisse Desjardins) et Place de l'Aquaréna (parc des Charnycois), bonifier et valoriser cet espace à vocation publique ···

INTERVENANTS CONCERNÉS		ÉCHÉANCIER			
Actions		Court terme (1 à 5 ans)	Moyen terme	Long terme	En continu
• 4.1.2.1	Ville de Lévis Charnit Revit	●			
• 4.1.2.2	Ville de Lévis (financement) Fabrique de la Paroisse de Saint-Jean-l'Évangeliste Charny Revit	● (Urbanisme transitoire)		●	
• 4.1.2.3	**Ville de Lévis** **Charny Revit**				●
• 4.1.2.4	Ville de Lévis	●			
• 4.1.2.5	Ville de Lévis				●
• 4.1.3.1	Ville de Lévis	●			
• 4.1.3.2	**Ville de Lévis** **Charny Revit**	●			
• 4.1.3.3	**Ville de Lévis** **Charny Revit**	●			
• 4.1.3.4	**Ville de Lévis** **Charny Revit**	●			
• 4.1.3.5	Ville de Lévis		●		
• 4.1.3.6	Ville de Lévis	●			

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS		
Objectifs	Actions	
F. Amélioration de l'accessibilité, du confort et de la sécurité de l'Avenue des Églises, des voies artérielles, et des voies collectrices et locales qui s'y connectent pour favoriser l'accès aux activités du quartier		
4.1.4 Objectifs | Transport actif | Avenue des Églises	• **4.1.4.1**	Sécurisation des déplacements et bonification des aménagements sur les principales voies de circulation ··
	• **4.1.4.2**	Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du boulevard du Centre-Hospitalier ····
	• **4.1.4.3**	Réaménager l'intersection de l'Avenue des Églises et du Chemin de Charny ····
4.2 Charny, un quartier qui est muni d'un réseau de déplacement performant, confortable et sécuritaire pour tous les modes, et ce au sein du quartier et vers les secteurs environnants		
A. Amélioration du confort, de la sécurité, et de la connectivité des circulations piétonnes et cyclistes sur l'ensemble des rues du quartier en tenant compte de leur hiérarchie (artérielle, collectrice, locale)		
4.2.1 Objectifs | Transport actif | Ensemble du quartier de Charny	• **4.2.1.1**	Implantation d'une signalisation et bonification de celle existante afin de diriger le transport lourd vers des rues plus adaptées ··
	• **4.2.1.2**	Études visant la diminution progressive de la circulation de transit à travers le cœur du Vieux-Charny ····
	• **4.2.1.3**	Inciter le MTQ à réaménager et à sécuriser les sorties et bretelles d'accès de l'autoroute 20 ·
	• **4.2.1.4**	Revitalisation et embellissement du Vieux-Charny afin de bonifier le milieu de vie et la sécurité des déplacements ···
B. Bonifier l'offre en transport en commun au sein de Charny, vers les pôles de Lévis et de Québec C. Optimiser le nombre de stationnements sur rue et diminuer les îlots de chaleur		
4.2.2 Objectifs | Transport régional | Ensemble du quartier de Charny	• **4.2.2.1**	Amélioration progressive du transport en commun (desserte, installation, accessibilité, etc.) ··
	• **4.2.2.2**	Analyser la possibilité de bonifier l'offre en stationnement public à proximité de l'ancienne gare ·

INTERVENANTS CONCERNÉS		ÉCHÉANCIER			
Actions		Court terme (1 à 5 ans)	Moyen terme	Long terme	En continu
• **4.1.4.1**	Ville de Lévis		●		
• **4.1.4.2**	Ville de Lévis	●			
• **4.1.4.3**	Ville de Lévis	● (Plan concept)	● (Réaménage-ment)		
• **4.2.1.1**	Ville de Lévis MTQ SAAQ	●			
• **4.2.1.2**	Ville de Lévis MTQ SAAQ	●			
• **4.2.1.3**	Ville de Lévis MTQ	●			
• **4.2.1.4**	Ville de Lévis				●
• **4.2.2.1**	Ville de Lévis STLévis				●
• **4.2.2.2**	Ville de Lévis CN VIA Rail		●		

ORIENTATIONS ET OBJECTIFS		
Objectifs	Actions	
4.3 Charny, un quartier qui valorise son histoire et son avenir ferroviaire		
A. Requalification du secteur de la gare (transport intermodal)		
4.3.1 Objectifs | Transport | Secteur de la gare	• **4.3.1.1**	Secteur de la gare : Entamer des démarches afin d'obtenir une entente (Ville — STLévis — CN — VIA Rail — promoteurs privés) pour le réaménagement du site ·····
	• **4.3.1.2**	Secteur de la gare : Consolider l'offre en transport intermodal de personnes (intermodalité : transport actif / bus : offre à consolider / véhiculaire / train : offre actuelle à maintenir) ··
	• **4.3.1.3**	Secteur de la gare : Modifications règlementaires (grilles et limites de la zone — voir annexe — visant la revitalisation de la zone d'un point de vue public, communautaire et commercial) ···
B. Mettre en valeur le caractère ferroviaire dans l'espace public (rues, places, parcs) afin de maximiser l'identité unique de Charny en tant que ville ferroviaire		
4.3.2 Objectifs | Identité, ambiance et qualité de l'espace public	• **4.3.2.1**	Espaces publics : Analyser la possibilité de mettre en valeur le caractère ferroviaire dans l'espace public (parc Omer-Roberge et autres sites sur le Chemin de Charny) ··
	• **4.3.2.2**	Évaluer précisément la possibilité de rejoindre la piste cyclable et le trottoir adjacents à la voie ferrée entre l'Aquaréna et le secteur de la gare ··
	• **4.3.2.3**	Encourager et évaluer la faisabilité des initiatives locales et projets muséaux et de mise en valeur intégrée de l'histoire du quartier ···
	• **4.3.2.4**	Rotonde : Analyser la possibilité de requalifier le bâtiment de la rotonde Joffre lorsqu'il ne servira plus ··
4.4 Charny, un quartier qui bénéficie de la proximité des Chutes-de-la-Chaudière, pour les résidents et les visiteurs		
A. Améliorer l'accessibilité des habitants de Charny vers le parc des Chutes-de-la-Chaudière, pour tous les modes de transport (accès, confort et sécurité) B. Mettre en valeur les points de vue existants sur la rivière depuis les rues et espaces publics de Charny		
4.4.1 Objectifs | Grand paysage | Accessibilité physique et mise en valeur	• **4.4.1.1**	Analyser la possibilité de bonifier l'aménagement (sécuriser et verdir) de l'Avenue Joseph-Hudon, reliant le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le cœur du village ··
	• **4.4.1.2**	Inciter le MTQ à réaménager la rue du Parc-des-chutes-de-la-Chaudière de manière sécuritaire, confortable, et avec une qualité particulière ··
	• **4.4.1.3**	Parc de la Rivière : Bonification de l'accessibilité et des activités offertes au parc de la Rivière ···
	• **4.4.1.4**	Parc Melvin-Mountain : Réaménagement mettant en valeur la vue sur la rivière Chaudière depuis le parc Melvin-Mountain, et réciproquement, participant à la visibilité de Charny depuis l'autoroute ·
	• **4.4.1.5**	Mise en œuvre d'un plan signalétique ··
C. Faire découvrir les attraits de Charny aux visiteurs du parc des Chutes-de-la-Chaudière		
4.4.2 Objectifs | Développement touristique et commercial	• **4.4.2.1**	Promotion des activités du cœur du village aux usagers du parc des Chutes-de-la-Chaudière ···

INTERVENANTS CONCERNÉS		ÉCHÉANCIER			
Actions		Court terme (1 à 5 ans)	Moyen terme	Long terme	En continu
• 4.3.1.1	Ville de Lévis Charny Revit C.N. VIA Rail	●			
• 4.3.1.2	Ville de Lévis Charny Revit C.N. VIA Rail		●		●
• 4.3.1.3	Ville de Lévis	●			
• 4.3.2.1	Ville de Lévis Charny Revit				●
• 4.3.2.2	Ville de Lévis Charny Revit			●	
• 4.3.2.3	Ville de Lévis Charny Revit Ministère de la Culture et des Communications				●
• 4.3.2.4	Ville de Lévis Charny Revit Ministère de la Culture et des Communications			●	
• 4.4.1.1	Ville de Lévis		●		
• 4.4.1.2	Ville de Lévis MTQ		●		
• 4.4.1.3	Ville de Lévis	●			
• 4.4.1.4	Ville de Lévis	● (Plan concept)		●	
• 4.4.1.5	Ville de Lévis Charny Revit	●			
• 4.4.2.1	Ville de Lévis Charny Revit	●			●



08
CONCLUSION

7. CONCLUSION

Le Programme Particulier d'Urbanisme du quartier Vieux-Charny propose une vision d'avenir qui aspire à la revalorisation du secteur de Charny. Les consultations citoyennes, l'analyse du territoire et le diagnostic urbain ont permis de définir des orientations, des objectifs et des actions permettant d'encadrer le développement du territoire à court, moyen et long terme.

Le PPU vise à revitaliser le secteur du PPU Vieux-Charny. Ses atouts territoriaux majeurs, et sa position régionale stratégique augurent en un bel avenir potentiel, encadré par les actions entreprises par le présent PPU. Ce dernier offre des outils afin de conserver et bonifier sa trame urbaine traditionnelle, ses qualités de marchabilité et son ambiance particulière. Le cœur de quartier, structuré autour de la Place de l'église et des bâtiments communautaires qui la ceinturent, est affirmé et bonifié par plusieurs mesures. Ces dernières incluent notamment une restructuration de l'aménagement de la place, des actions visant à minimiser l'impact du trafic et améliorer son accessibilité piétonne. Le PPU Vieux-Charny propose également de valoriser l'histoire ferroviaire dans ses événements et ses espaces publics, en concevant notamment un avenir dynamique pour le secteur de la gare.

Le présent document offre aussi des moyens de tirer de parti de la proximité avec le pôle Chaudière et de son dynamisme économique, et répondre à l'enjeu des fuites commerciales. Pour cela, le plan d'action pose les jalons d'une trame commerciale complémentaire au pôle : une offre de services complets, des commerces de proximité, le tout accessible à pied par la majorité des Charnycois. Cette trame commerciale serait aussi nourrie par un pôle mixte d'habitations et commerces, qui viendra restructurer complètement l'entrée nord de Charny.

Enfin, la relation à la rivière Chaudière reprend l'ascendant sur ses barrières urbaines (autoroute 73 notamment). Les rues reliant le cœur villageois au parc des Chutes-de-la-Chaudière feront partie intégrante de la promenade du parc : des espaces confortables, sécuritaires et dont la qualité d'expérience est unique. Les espaces où la vue sur la rivière est imprenable sont également mis en valeur et améliorés, mais également connectés au reste du quartier.

La réalisation des projets inscrits au plan d'action repose à la fois sur l'implication de la Ville de Lévis et sur la participation des résidents, des commerçants, des organismes et des promoteurs ayant à cœur le développement du quartier. Cette concertation est essentielle pour mettre en œuvre la vision d'avenir d'un Vieux-Charny où il fait bon vivre.

7.1 RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- **Ville de Lévis**

Documents de planification et règlements d'urbanisme

Ville de Lévis, 2008. *Règlement 2008-07-60 sur le schéma d'aménagement révisé.*

Ville de Lévis, 2009a. *Règlement 2009-08-51 sur les subventions pour certains bâtiments d'intérêt patrimonial.*

Ville de Lévis, 2009b. *Règlement 2009-08-52 établissant un programme d'aide à la restauration de Lévis.*

Ville de Lévis, 2011a. *Règlement RV-2011-11-22 sur le plan d'urbanisme*.

Ville de Lévis, 2011b. *Règlement RV-2011-11-23 sur le zonage et le lotissement.*

Ville de Lévis, 2011c. *Règlement RV-2011-11-31 sur les plans d'intégration et d'implantation architecturale (volet patrimonial).*

Ville de Lévis, 2016. *Règlement RV-2015-14-04 modifiant le règlement 2008-07-60 sur le schéma d'aménagement révisé.*

- **Autres**

Ville de Lévis, 2007. *Plan directeur des parcs et espaces verts .*

Ville de Lévis [Service du patrimoine et de soutien à l'urbanisme], 2013a. *Répertoire des bons coups*.

Ville de Lévis, 2013b. *Portrait et diagnostic en matière de développement durable.*

Ville de Lévis, 2014. *Plan d'action de développement durable*.

Ville de Lévis, 2015a. *Fichiers de données géographiques (zonage, lots, bâtiments, rues, transport en commun, sites contaminés).*

Ville de Lévis, 2015b. *Stratégie de lutte aux les îlots de chaleur : recommandations et plan d'action.*

Ville de Lévis, 2015d. *Plan de gestion des milieux naturels : arrondissement Chutes-de-la-Chaudière-Est*

- **Articles et études portant sur le Vieux-Charny**

PLURAM , 1985. *Programme particulier d'urbanisme : revitalisation de centre-ville.*

Fondation Rues Principales (FRP), 2007. *Scénario de revitalisation de Charny*.

Fondation Rues Principales (FRP), 2009. *Stratégie de développement commercial du secteur de revitalisation de Charny (Lévis)*.

Fondation Rues Principales (FRP), 2010. *Guide d'aménagement urbain de Charny (Lévis)*.

Fondation Rues Principales (FRP), 2015. *Rapport d'analyse des potentiels de développement commercial Secteur Charny (Lévis)*.

Accès Transport Viable, 2014-2015. *Plan de déplacements - École des Petits Cheminots (pavillon Notre-Dame)*.

Accès Transport Viable, 2014-2015. *Plan de déplacements - École des Saint-Louis-de-France*.

- **Ministères et organismes publics**

Communauté métropolitaine de Québec (CMQ), 2011. *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

CMQ, 2015. *Accès publics existants au fleuve - Ville de Lévis.*

Statistique Canada. 2017. Lévis, TÉ [Division de recensement], Québec et 4210840.01 [Secteur de recensement], Québec (tableau). Profil du recensement, Recensement de 2016, produit nº 98-316-X2016001 au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 2 août 2017.

http://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F (site consulté le 7 août 2017).

Statistique Canada. 2013. 4210840.01, Québec (Code 4385) (tableau). Profil de l'enquête nationale auprès des ménages (ENM), Enquête nationale auprès des ménages de 2011, produit nº 99-004-XWF au catalogue de Statistique Canada. Ottawa. Diffusé le 11 septembre 2013. http://www12.statcan.gc.ca/nhs-enm/2011/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F (site consulté le 2 août 2017).

- **Ouvrages théorique, études et retours de pratique en urbanisme**

Bentley, I. (2011). Responsive environments: a manual for designers. Amsterdam: Elsevier.

Biba, Gjin, Paul Villeneuve, Marius Thériault et François Des Rosiers (2007). *Formes commerciales et mobilité à Québec : quelle organisation spatiale? ».* Cahiers de géographie du Québec, vol. 51, no 144, p. 399-418

Larochelle, P. (2004). *Pour maintenir l'identité des paysages culturels.* Continuité, (100), 23–25.

Larochelle, P. (2013). *L'approche affective et la question des valeurs*, mémoire déposé auprès du conseil du patrimoine culturel du Québec.

Jaffe, Eric (2015). *« The Complete Business Case for Converting Street Parking Into Bike Lanes ».* The Atlantic CityLab, 13 mars.



09

ANNEXES – MODIFICATIONS RÈGLEMENTAIRES ET ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

8. ANNEXES – MODIFICATIONS RÈGLEMENTAIRES ET ÉLÉMENTS COMPLÉMENTAIRES

La mise en œuvre du PPU Vieux-Charny s'effectue en partie à travers les modifications règlementaires que propose le document. D'une part, il définit les affectations détaillées du sol, le zonage de même que les normes d'implantation. Ensuite, il détaille les modifications aux usages, aux normes d'implantation et de construction, le tout en conformité avec le SAD.

8.1 AFFECTATIONS, ZONAGE ET DENSITÉS D'OCCUPATION DU SOL

8.1.1 Affectations du sol

Quelques modifications au plan d'affectations sont nécessaires afin de répondre aux orientations et objectifs du PPU du Vieux-Charny.

- **Affectations actuelles**

Dans le quartier Vieux-Charny, les aires d'affectations décrites au plan d'urbanisme sont les suivantes :

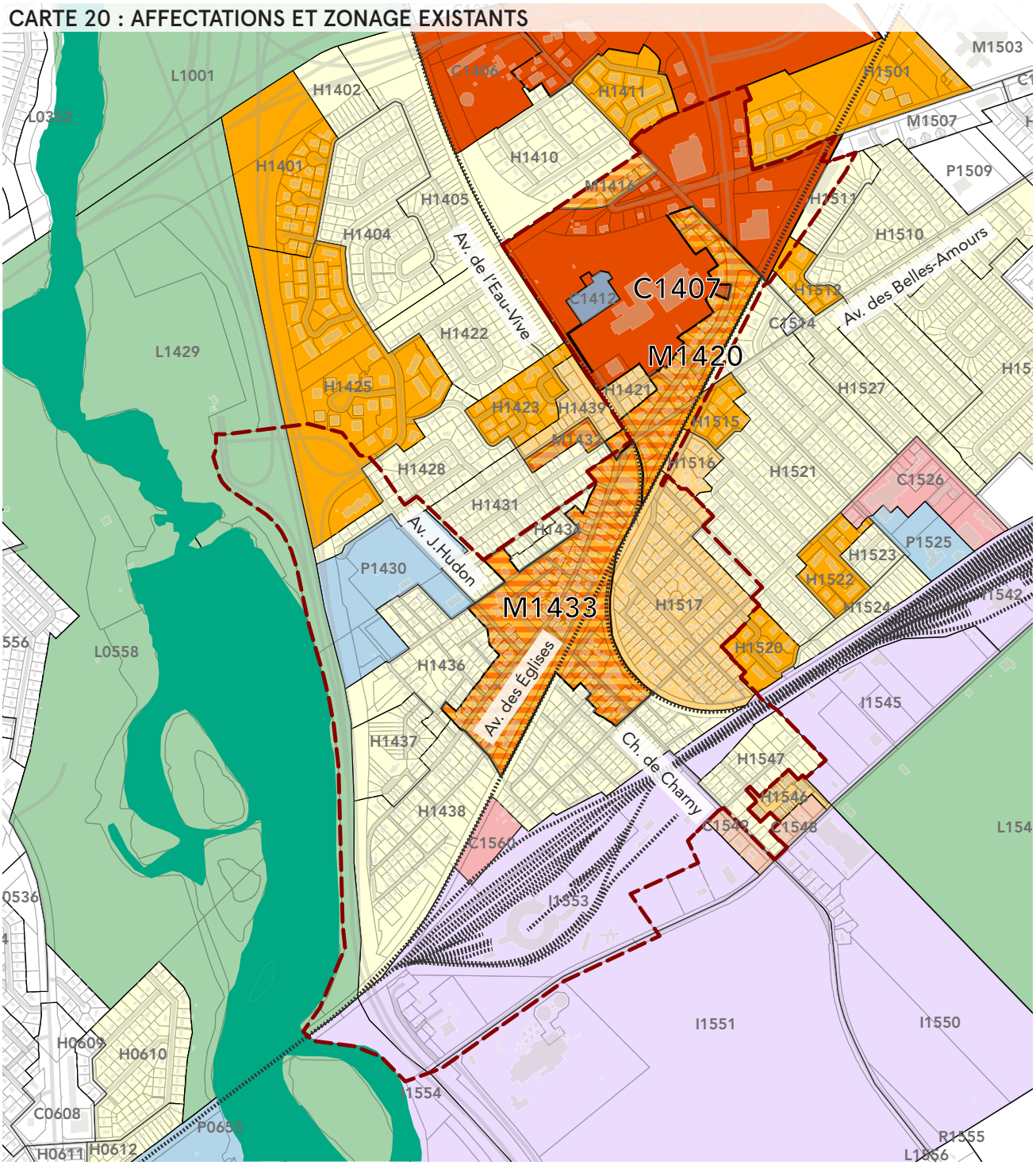
- Résidentielle faible densité (inférieur à 25 logements/ha) (groupe d'usages H) ;
- Résidentielle moyenne densité (25 à 50 log/ha) (groupe d'usages H) ;
- Résidentielle forte densité (supérieur à 50 log./ha) (groupe d'usages H) ;
- Multifonctionnelle (ou mixte) (groupes d'usage C, H et P) ;
- Commerciale sectorielle (groupe d'usage C) ;
- Commerciale régionale et grands équipements (groupe d'usage C) ;
- Publique et communautaire (groupe d'usage P) ;
- Industrielle (groupe d'usage I) ;
- Parc et espace vert (groupe d'usage L).

8.1.2 Plan de zonage

Quatre zones devront être modifiées au plan de zonage du ***Règlement de zonage et de lotissement (RV 2011-11-23)*** afin de tenir compte du plan des affectations modifié.

- Zone C1407 :
  - Objectifs et actions liées à la vitalité commerciale de Charny (REFS)
  - Objectifs et actions liées au confort, à la sécurité et à la perméabilité piétonne (REFS)
  - Objectifs et actions liées à l'attrait de l'entrée du secteur Charny (REFS)
- Zone M1420 :
  - Objectifs et actions liées à la vitalité commerciale de Charny (REFS)
  - Objectifs et actions liées au confort, à la sécurité et à la perméabilité piétonne (REFS)
  - Objectifs et actions liées à l'attrait de l'entrée du secteur Charny (REFS)
- Zone M1433 :
  - Favoriser les commerces de services en complément au pôle Saint-Romuald
  - Objectifs et actions liées à la vitalité commerciale de Charny (REFS)
- Zone H1511 :
  - Favoriser la densification du territoire
  - Favoriser l'intégration des nouvelles constructions

CARTE 20 : AFFECTATIONS ET ZONAGE EXISTANTS



- Limite du PPU
- Commerciale régionale et grands équipements
- Commerciale sectorielle
- Publique et communautaire
- Parc et espace vert
- Multifonctionnelle
- Résidentielle forte densité
- Résidentielle moyenne densité
- Résidentielle faible densité

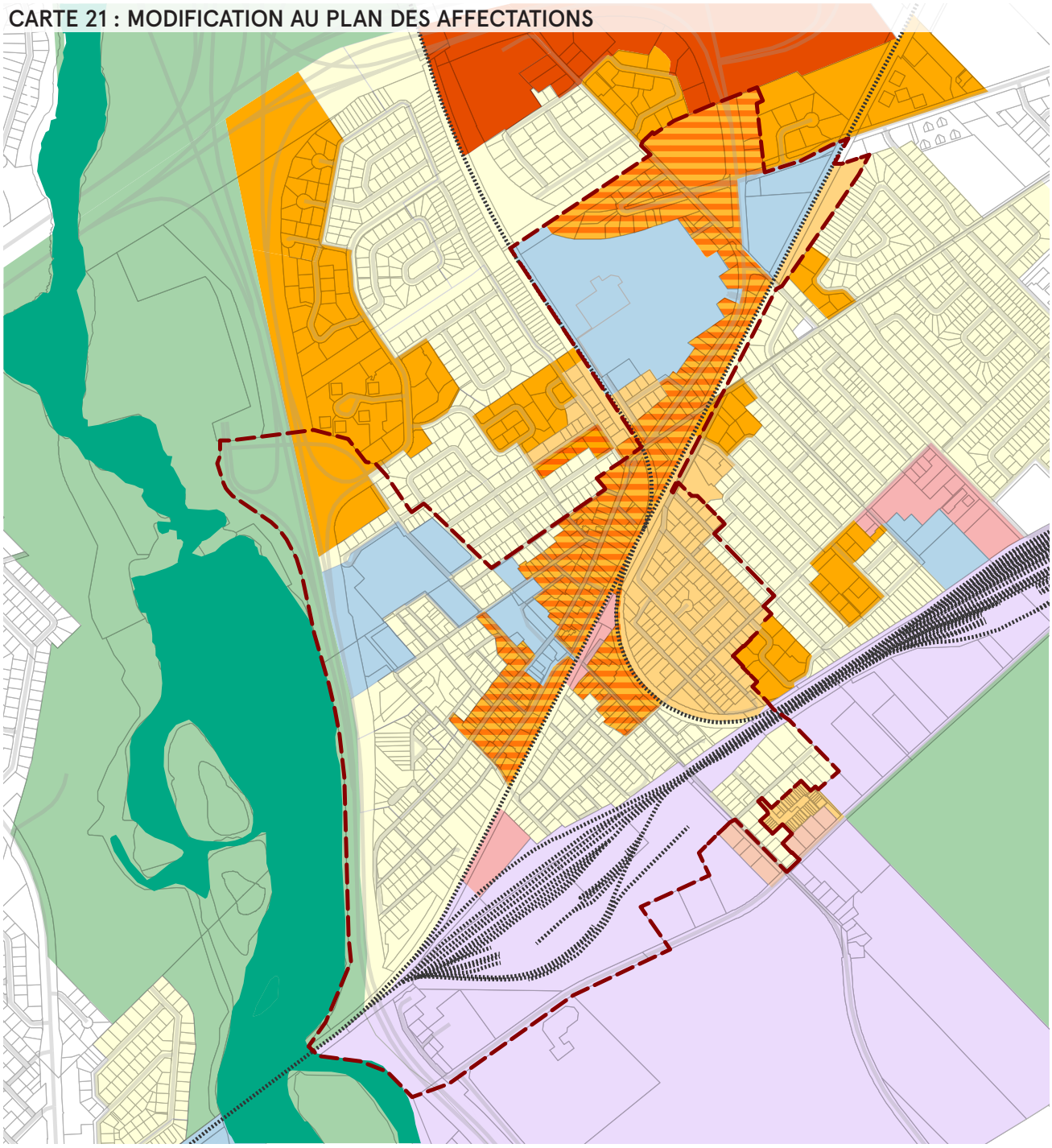
0 500 m

8.1.3 Tableau des normes des grilles avant modifications

ZONE	USAGE PRINCIPAL					HAUTEUR DU BÂTI	
	Usages autorisés et usages spécifiquement permis ou prohibés	Nombre de logements ou chambres min.	Nombre de logements ou chambres max.	Superficie min. (m^2)	Superficie max. (m^2)	Hauteur min. (étages)	Hauteur max. (étages)
Usages commerciaux							
C-1407	C1 C4 C5 C7 C9 C10 P1 P2 P7 P8 P9						Pour tous les usages 3
Usages mixtes							
M-1420	C1* C4 C5* C9* H1 H4 H7 P1				* * *		Pour tous les usages 3
M-1433	C1* C5* C7 C9* C305 H1 H4 H7 H10 H10 H13 P1 P2 P3 P7 P8 P9	 7 4	 8 6 60		* * * 	 2 2 2	Pour tous les usages 3
Usages résidentiels							
H-1511	H2						2

MARGES D'IMPLANTATION						NOTES PARTICULIÈRES
Marge avant min. (m)	Marge avant max. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge arrière min. (m)	Marge arrière max. (%)	
Usages résidentiels						
Pour tous les usages 7,6		Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 6		
Usages mixtes						
Pour tous les usages 6,1		3 3 3 3 2 2 2 3	3 3 3 3 2 2 2 3	8 8 8 8 6 6 8 8		· * Usages assujettis à l'article 15.1 · Zone comportant des dispositions spécifiques de stationnement. Voir l'article 498 du règlement RV-2011-11-23
Pour tous les usages 4		3,3 4,5 4,5 3,3 4,5 2 2 2 2 2 2 4,5 4,5 4,5 4,5 4,5 4,5	3,3 4,5 4,5 3,3 4,5 2 2 2 2 2 2 4,5 4,5 4,5 4,5 4,5 4,5	6 6 6 6 6 6 6 6 8 8 8 6 6 6 6 6 6		· * Usages assujettis à l'article 15.1 · Zone comportant des dispositions spécifiques de stationnement. Voir l'article 500 du règlement RV-2011-11-23
Usages résidentiels						
6,1		2		8		

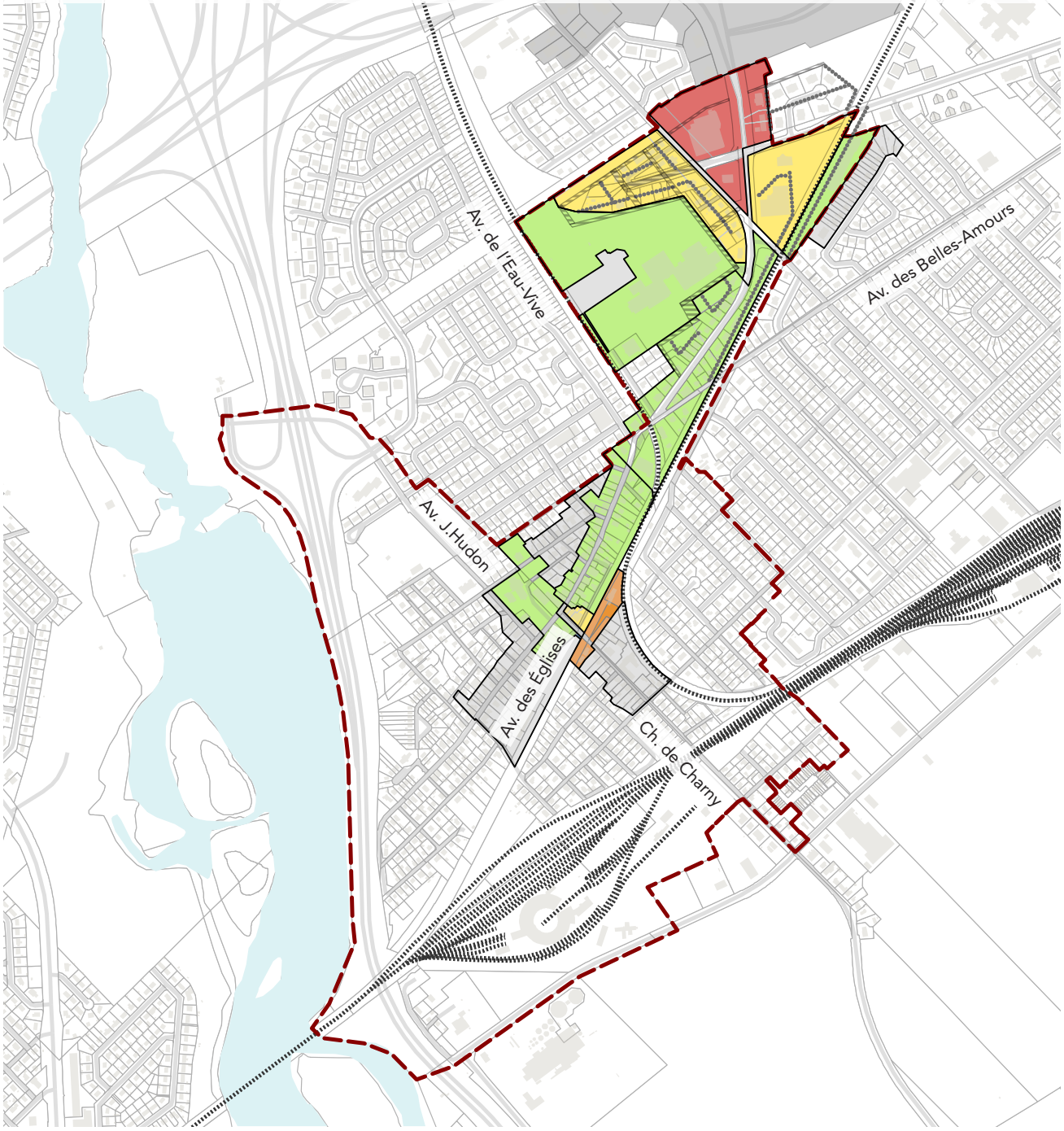
CARTE 21 : MODIFICATION AU PLAN DES AFFECTATIONS



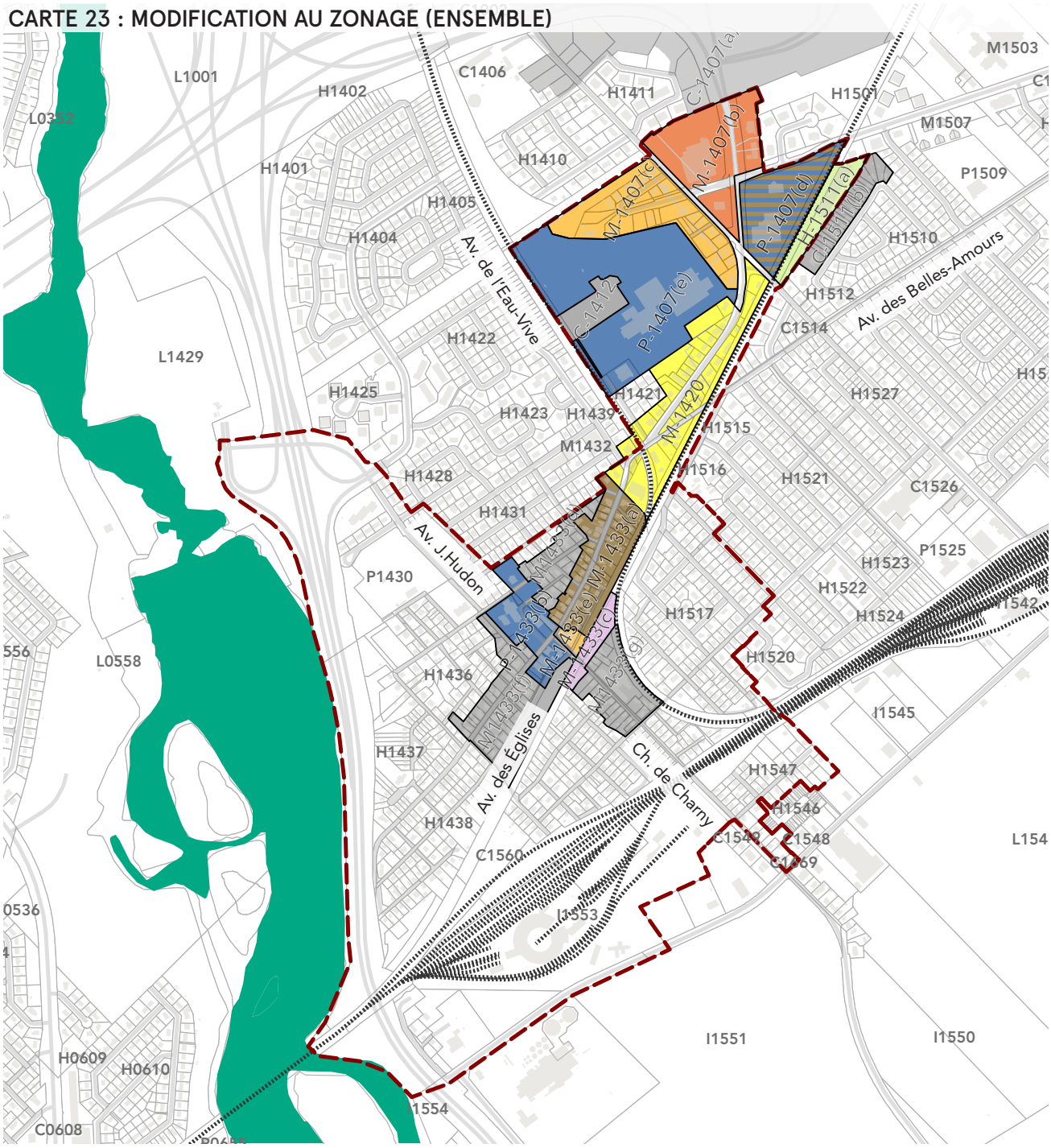
- Limite du PPU
- Commerciale régionale et grands équipements
- Commerciale sectorielle
- Publique et communautaire
- Parc et espace vert
- Multifonctionnelle
- Résidentielle forte densité
- Résidentielle moyenne densité
- Résidentielle faible densité

0 500 m

CARTE 22 : GRADATION DES HAUTEURS MAXIMALES AUTORISÉES



CARTE 23 : MODIFICATION AU ZONAGE (ENSEMBLE)



Mixité et densité échelonnée à échelle humaine

0 500 m

Densité progressive — Hauteur du bâti échelonnée — Bâti en rangée pour favoriser la continuité du front bâti sur rue

	6 étages max. 3 étages min.	Mixité commerces et logements avec rez commercial obligatoire
	4 étages max. 3 étages min.	Mixité — Résidentiel moyenne densité
	3 étages max. 2 étages min.	Mixité — Logements
	3 étages max.	Résidentiel moyenne densité

Polarité communautaire et publique à échelle humaine

	3 étages max.	Publique et communautaire (groupe d'usage P)
	3 étages max. 2 étages min.	Mixité — Logements
	4 étages max. 2 étages min.	Mixte P et Bureaux Publique et communautaire
	5 étages max.	Secteur de la gare - Mixité bureaux, commerces détail, communautaire et transport public

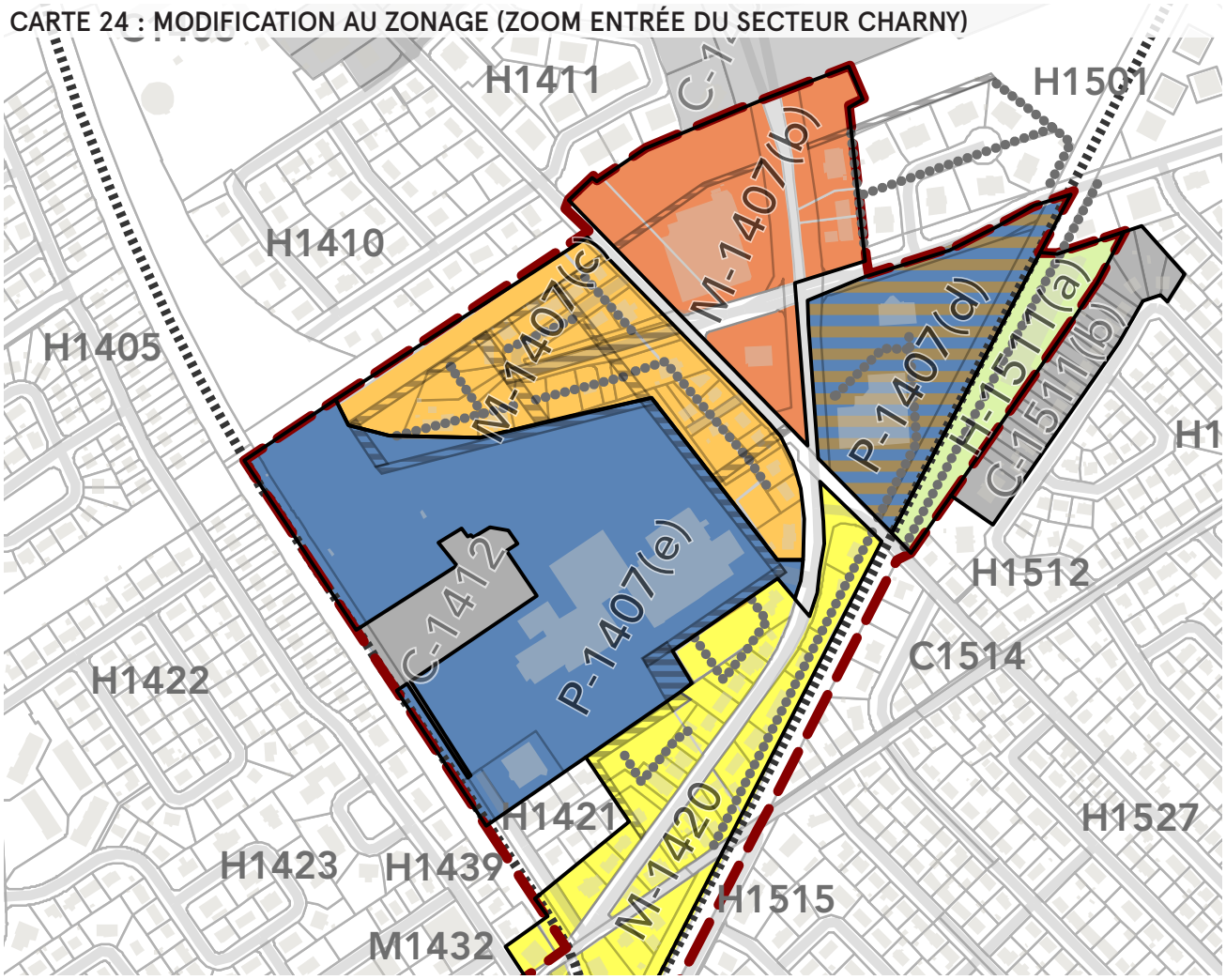
Restructuration de la voirie et lots associés par la municipalité

- Voie publique créée
- Voie d'accès arrière

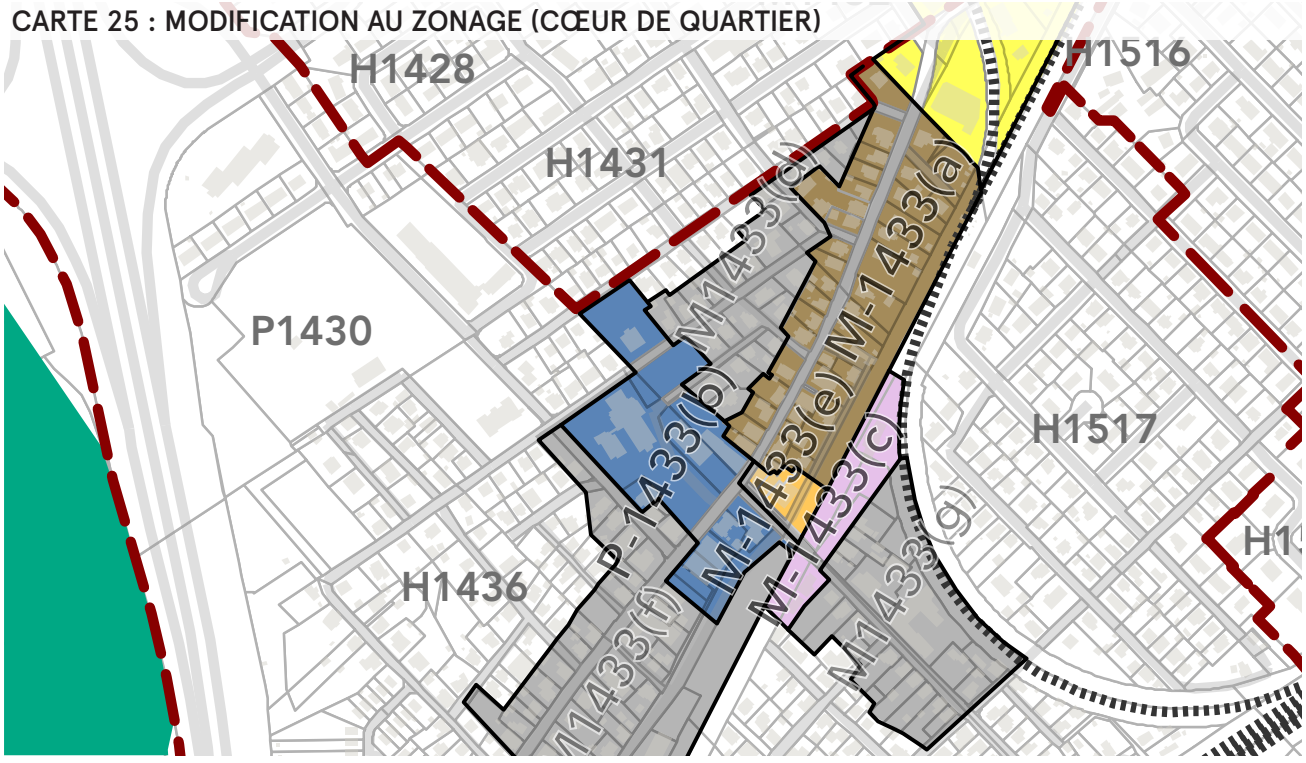
Existant

- Zone existante, nouvelle délimitation
- Zone non modifiée

CARTE 24 : MODIFICATION AU ZONAGE (ZOOM ENTRÉE DU SECTEUR CHARNY)



CARTE 25 : MODIFICATION AU ZONAGE (CŒUR DE QUARTIER)



8.2 MODIFICATION DES GRILLES DE SPÉCIFICATIONS DU RÈGLEMENT DE ZONAGE ET DE LOTISSEMENT (RV 2011-11-23)

Certaines modifications au contenu du *Règlement de zonage et de lotissement (RV 2011-11-23)* sont nécessaires afin de mettre en oeuvre les orientations et les objectifs d'aménagement du PPU du Vieux-Charny. Les règles de zonage ainsi proposées au Tableau 8.2.1, de même que le redécoupage de certaines des zones du plan de zonage nécessaire pour permettre l'application desdites règles de zonage proposées (cartes 23 à 25), devront obligatoirement être transposées au *Règlement de zonage et de lotissement (RV 2011-11-23)*. À cet égard, les usages et classes d'usages prescrits devront être transposés aux grilles de spécifications à l'exclusion de tout autre usage ou classe d'usages. Les autres règles de zonage proposées au Tableau 8.2.1 devront également être transposées auxdites grilles de spécifications.

Toute norme ou note particulière autre que celles prévues au PPU du Vieux-Charny et présentes aux grilles des spécifications du *Règlement de zonage et de lotissement (RV 2011-11-23)*, à la date d'entrée en vigueur du PPU devront en conséquence être retirées, à l'exception de celles relatives aux dimensions des terrains.

8.2.1 Tableau de modifications des grilles de spécifications

ZONE	USAGE PRINCIPAL					HAUTEUR DU BÂTI	
	Usages autorisés et usages spécifiquement permis ou prohibés	Nombre de logements ou chambres min.	Nombre de logements ou chambres max.	Superficie min. (m^2)	Superficie max. (m^2)	Hauteur min. (étages)	Hauteur max. (étages)
Zones dont la délimitation est modifiée par le PPU Vieux-Charny							
C—1407 (a) H-1511 (b)	Changement des limites de zonage (Carte 23 p.134 | Carte 24 p.135 | Carte 25 p.135) — Aucune autre modification						
M—1433 (d)	Suppression des usages C et P, donc devient une zone Habitation	Changement des limites de zonage (Carte 23 p.134 | Carte 24 p.135 | Carte 25 p.135) — Autres dispositions conservées comme telles.					
M—1433 (f et g)	Suppression de l'usage C5 Autres usages conservés	Changement des limites de zonage (Carte 23 p.134 | Carte 24 p.135 | Carte 25 p.135) — Autres dispositions conservées comme telles.					
C-1412	Permettre l'usage C701 (Centres de congrès ou d'expositions) — Aucune autre modification						
Usages résidentiels							
H-1511 (a)	H10	4	12				3

MARGES D'IMPLANTATION						NOTES PARTICULIÈRES
Marge avant min. (m)	Marge avant max. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge arrière min. (m)	Marge arrière max. (%)	
Usages résidentiels						
6,1		5	5	5		• Respecter une distance de 15 mètres entre le bâtiment et la voie ferrée.

ZONE	USAGE PRINCIPAL					HAUTEUR DU BÂTI	
	Usages autorisés et usages spécifiquement permis ou prohibés	Nombre de logements ou chambres min.	Nombre de logements ou chambres max.	Superficie min. (m^2)	Superficie max. (m^2)	Hauteur min. (étages)	Hauteur max. (étages)
Usages mixtes							
M—1407 (b)	C1 C4 C5 C7 C9 C10 H10 I104 P1	4				Pour tous les usages 3	Pour tous les usages 6
M—1407 (c)	C1 C5 C7 C9 C10 H7 H8 H9 H10 H12 H13 I104 P1 P2 P7 P8					Pour tous les usages 3	Pour tous les usages 4
M—1420	C1* C401 C402 C5 C9 H1 H4 H7 H9 H10 H12 H13 I104 P1	4	6			Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 3

MARGES D'IMPLANTATION						NOTES PARTICULIÈRES
Marge avant min. (m)	Marge avant max. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge arrière min. (m)	Marge arrière max. (%)	
Usages mixtes						
	Pour tous les usages 6			Pour tous les usages 8		· Les cases de stationnement doivent être implantées en cour arrière. · Un rez-de-chaussée à usage commercial est obligatoire en façade sur l'Avenue des Églises. · Usages assujettis à l'article 15.1
Pour tous les usages 1,5	Pour tous les usages 6			Pour tous les usages 8		· Les cases de stationnement doivent être implantées en cour arrière. · Usages assujettis à l'article 15.1
Pour tous les usages 1,5	Pour tous les usages 6			Pour tous les usages 8		· Les cases de stationnement doivent être situées en cour arrière et latérale. · L'usage C401 Mécanique de véhicules (sauf véhicules lourds) est contingenté à 3 pour la zone et l'usage C402 Nettoyage ou entretien de véhicules (sauf véhicules lourds) est contingenté à un seul pour la zone. · Stationnement hors rue — Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe commercial (C) ou public (P). · La zone reste assujettie à l'article 498 RZL. · Usages assujettis à l'article 15.1

ZONE	USAGE PRINCIPAL					HAUTEUR DU BÂTI	
	Usages autorisés et usages spécifiquement permis ou prohibés	Nombre de logements ou chambres min.	Nombre de logements ou chambres max.	Superficie min. (m^2)	Superficie max. (m^2)	Hauteur min. (étages)	Hauteur max. (étages)
M—1433 (a)	C1 C702 C704 C9 H1 H4 H7 H10 H10 H13	 4 7 	 6 8 10			Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 3
M—1433 (c)	C1 C305 C500** C7 C9 I104 L2 P1 P2						Note***
M—1433 (e)	C1 C5 C9 H1 H4 H7 H10 P1	 4 	 6 			Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 4

MARGES D'IMPLANTATION						NOTES PARTICULIÈRES
Marge avant min. (m)	Marge avant max. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge arrière min. (m)	Marge arrière max. (%)	
Pour tous les usages 4		Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 6		· Les cases de stationnement doivent être situées en cour arrière et latérale. · Stationnement hors rue – Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe commercial (C) . · Usages assujettis à l'article 15.1
						· Usages assujettis à l'article 15.1 · ** L'usage C500 se limite à l'installation de Bar et Brasserie uniquement, excluant l'usage discothèque (quiétude). · *** La hauteur maximale de construction pour tous les usages de la zone est limitée à 3 étages dans l'espace situé à moins de 70 m de l'emprise du Chemin de Charny (intégration au contexte). Le reste de la zone est limité à 5 étages de hauteur de construction.
Pour tous les usages 1,5	Pour tous les usages 6			Pour tous les usages 8		· Les cases de stationnement doivent être implantées en cour arrière. · Rez-de-chaussée commercial et/ou communautaire obligatoire. · Stationnement hors rue – Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe commercial (C) ou public (P). · Usages assujettis à l'article 15.1

ZONE	USAGE PRINCIPAL					HAUTEUR DU BÂTI	
	Usages autorisés et usages spécifiquement permis ou prohibés	Nombre de logements ou chambres min.	Nombre de logements ou chambres max.	Superficie min. (m^2)	Superficie max. (m^2)	Hauteur min. (étages)	Hauteur max. (étages)
Usages publics et communautaires							
P-1407 (d)	C113 C116 C10 P1					Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 4
P-1407 (e)	L2 L3 P1 P2 P7 P8 P9						Pour tous les usages 3
P-1433 (b)	C1 C5 C9 L2 L3 P1 P2 P3 P7 P8 P9						Pour tous les usages 3
C-1669	C2 H1 H4 H7						Pour tous les usages 3

MARGES D'IMPLANTATION						NOTES PARTICULIÈRES
Marge avant min. (m)	Marge avant max. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge latérale min. (m)	Marge arrière min. (m)	Marge arrière max. (%)	
Usages publics et communautaires						
Pour tous les usages 4	Pour tous les usages 6			Pour tous les usages 8		· Les cases de stationnement doivent être implantées en cour arrière et/ou latérale et le nombre d'entrées charretières doit être limité. · Stationnement hors rue — Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe commercial (C) ou public (P). · Usages assujettis à l'article 15.1
Pour tous les usages 7		Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 6		· Stationnement hors rue — Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe public (P).
Pour tous les usages 4		Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 6		· Stationnement hors rue — Aucun nombre minimal de cases de stationnement n'est exigé pour les usages du groupe commercial (C) ou public (P)
Pour tous les usages 4		Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 2	Pour tous les usages 6		

8.3 PROGRAMME D'ACQUISITION D'IMMEUBLES

En regard de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, la Ville de Lévis peut, à la suite de l'adoption d'un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour un secteur central, procéder à l'acquisition de certains immeubles localisés sur le territoire visé par le PPU. Cette acquisition peut être réalisée aux propres fins de la Ville de Lévis ou en vue de leur aliénation ou de leur location aux fins prévues par le PPU (RLRQ, A-19.1, a.85 et ss.).

Dans un objectif de revitalisation, la Ville de Lévis instaure donc un programme d'acquisition d'immeubles pour la partie de son secteur central que constitue le Vieux-Charny, et ce, en vue de réaliser les interventions projetées par le PPU. Elle entend donc, au besoin, acquérir de gré à gré ou par expropriation certains immeubles pour les projets qu'elle envisage ou pour les remettre à un tiers (privé).

La Ville de Lévis peut également acquérir de gré à gré ou exproprier les immeubles qu'elle juge en manque d'entretien afin d'y effectuer les travaux d'aménagement, de restauration ou de démolition requis.