



Conseil de la Ville

Règlement RV-2008-07-60 sur le schéma d'aménagement et de développement révisé

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1- DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES.....	2
1. SCHÉMA RÉVISÉ ET REMPLACÉ.....	2
2. CHAMP D'APPLICATION.....	2
CHAPITRE 2 -LA VISION D'AVENIR, LES GRANDES ORIENTATIONS ET LES LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE	2
3. LA VISION D'AVENIR DE LA VILLE DE LÉVIS.....	2
4. DES ORIENTATIONS ET DES LIGNES DIRECTRICES	2
5. LA RÉPARTITION DE LA CROISSANCE URBAINE	2
6. LES RÉALITÉS MÉTROPOLITAINES ET RÉGIONALES	2
7. LES ÉQUIPEMENTS COLLECTIFS ET LES BESOINS DE LA POPULATION	3
8. LES CONDITIONS DE L'HABITAT.....	3
9. AMÉLIORATION DU CADRE BÂTI, DES ESPACES PUBLICS ET DES ÉLÉMENTS NATURELS EN MILIEU URBAIN.....	3
10. LA SANTÉ, LA SÉCURITÉ, LE BIEN-ÊTRE PUBLIC ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT	4
11. OPTIMISER LES RETOMBÉES DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES	4
12. LES ÉQUIPEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES À CARACTÈRE PUBLIC	5
13. LE DÉVELOPPEMENT ET LA PÉRENNITÉ DES ACTIVITÉS AGRICOLES	5
14. LA FORÊT PRIVÉE	6
15. LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES	6
16. LA BIODIVERSITÉ	6
17. LES GRANDS PARCS URBAINS	7
18. LE TOURISME	7
19. LE TRANSPORT	7
20. LA CULTURE, LES ÉLÉMENTS IDENTITAIRES ET LES ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT VISUEL	8
CHAPITRE 3 - LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE.....	8
21. UNE PLANIFICATION REVISITÉE DES EX-MRC ET DES EX-MUNICIPALITÉS LOCALES	8
CHAPITRE 4 - LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE	9
22. LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE	9
23. L'AFFECTATION RESSOURCES ET L'AFFECTATION ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.....	9
24. L'AFFECTATION INDUSTRIELLE ET L'AFFECTATION PARC TECHNOLOGIQUE	13
25. L'AFFECTATION RÉCRÉATION	15
26. L'AFFECTATION RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE	16
27. LA GESTION DE LA FONCTION RÉSIDENTIELLE ET LES AFFECTATIONS AXE DE CONSOLIDATION URBAINE, AIRE DE CONSOLIDATION URBAINE ET EXPANSION À TRÈS LONG TERME	20
28. L'AFFECTATION PÔLE STRUCTURANT	23
29. L'AFFECTATION AXE COMMERCIAL :.....	25
30. L'AFFECTATION SECTEUR TRADITIONNEL.....	27
31. L'AFFECTATION PÉRI-URBAINE	28
CHAPITRE 5 - LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION	29
32. DÉLIMITATION ET FINALITÉ DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION.....	29
CHAPITRE 6 -LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS	30
33. LE SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT ET LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS.....	30
34. LES INTENTIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT LIÉES À LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS.....	30
35. DESCRIPTION DES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE TRANSPORT EXISTANTS	31
36. LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE	37
37. ADÉQUATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ACTUELLES.....	38
38. PERTE DE FONCTIONNALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER	39
39. LES INTERVENTIONS REQUISES.....	39

CHAPITRE 7 - LES TERRITOIRES D’INTÉRÊT ET LES ZONES PRIORITAIRES DE RÉAMÉNAGEMENT 46

40. LA PROBLÉMATIQUE LIÉE AUX TERRITOIRES D'INTÉRÊT46

41. LES TERRITOIRES D’INTÉRÊT HISTORIQUE ET CULTUREL47

42. LES SCÉNARIOS D'INTERVENTION POUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT HISTORIQUE ET CULTUREL48

43. LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE.....52

44. LES SCÉNARIOS D'INTERVENTION POUR LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ESTHÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE52

CHAPITRE 8 - LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES 54

45. LES CONTRAINTES NATURELLES.....54

46. LES CONTRAINTES ANTHROPIQUES.....56

CHAPITRE 9 - LES ÉQUIPEMENTS MAJEURS MUNICIPAUX, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION 59

47. LES ÉQUIPEMENTS MAJEURS MUNICIPAUX, DE SANTÉ ET D’ÉDUCATION59

CHAPITRE 10 – DISPOSITIONS FINALES..... 60

48. ABROGATION ET REMPLACEMENT60



Conseil de la Ville

Règlement RV-2008-07-60 sur le schéma d'aménagement et de développement révisé

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

CHAPITRE 1- DISPOSITIONS PRÉLIMINAIRES

1. Schéma révisé et remplacé

Le présent règlement édicte le schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis, et remplace celui originalement constitué de la partie de celui, en vigueur le 31 décembre 2001, de la Municipalité régionale de comté des Chutes-de-la-Chaudière et de la partie de celui de la Municipalité régionale de comté de Desjardins applicables sur son territoire.

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

2. Champ d'application

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

CHAPITRE 2 -LA VISION D'AVENIR, LES GRANDES ORIENTATIONS ET LES LIGNES DIRECTRICES D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

3. La Vision d'avenir de la Ville de Lévis

Lors de l'exercice de Planification stratégique tenu en mai 2003, la Ville de Lévis, en collaboration avec ses partenaires socioéconomiques, s'est engagée à respecter la Vision d'avenir suivante :

« Assurer le plein épanouissement des femmes et des hommes de tous les âges et de toutes les conditions, des entreprises et des promoteurs, qui choisissent Lévis comme milieu de vie ou comme territoire, pour y développer leur entreprise.

Contribuer ensemble à l'amélioration et à la promotion de la qualité de vie, du mieux-être et à la sécurité, au développement de la fierté et du sentiment d'appartenance des Lévisiennes et des Lévisiens.

Respecter les principes du développement durable et équitable, contribuer à la mise en place d'une culture entrepreneuriale, favoriser une autonomie du milieu et une meilleure utilisation des ressources, et permettre aux Lévisiennes et Lévisiens de se positionner et rayonner sur les plans régional, national et international ».

Cette Vision d'avenir et les onze (11) orientations de développement social, économique, culturel et environnemental qui en découlent issues de l'exercice de Planification stratégique tenu en mai 2003, sont jointes au présent schéma, à l'annexe A. Le présent Schéma confirme sur le plan de l'aménagement et du développement du territoire la Vision d'avenir et les orientations de développement communautaire, social, culturel, économique et environnemental de la planification stratégique.

4. Des orientations et des lignes directrices

Les orientations d'aménagement et de développement et les lignes directrices sont contenues aux articles 5 à 20 inclusivement. Ces orientations traduisent les volontés politiques d'aménagement et de développement et résultent d'exercices de concertation auxquels ont été étroitement associés les acteurs du développement socioéconomique de Lévis. Ces orientations, énoncées en seize (16) grands thèmes, viennent donc baliser l'aménagement et le développement du territoire de Lévis.

Les lignes directrices représentent les moyens qui seront mis en œuvre de façon plus concrète, afin de confirmer les orientations d'aménagement et de développement. Ces lignes directrices annoncent la façon de faire et les différents outils qui devront être utilisés afin de concrétiser ces orientations.

5. La répartition de la croissance urbaine

1° Orientation :

Privilégier la consolidation des secteurs urbains existants; favoriser la revitalisation et le redéveloppement des secteurs centraux et anciens de la ville; au besoin, orienter l'expansion urbaine dans les parties du territoire pouvant accueillir cette croissance de la façon la plus avantageuse pour la ville sur les plans économique, social et dans le respect des principes du développement durable.

2° Lignes directrices :

- a) Prendre les mesures appropriées afin de permettre la construction des terrains vacants desservis.
- b) Prévoir des normes d'aménagement et de développement permettant la souplesse requise afin d'accueillir dans les centres-villes et les secteurs anciens des projets novateurs de conservation du patrimoine et de diversification des fonctions pour y créer et y maintenir un milieu de vie stimulant et dynamique.
- c) Se doter d'une approche multicritères afin d'être en mesure d'orienter l'expansion urbaine dans les secteurs les plus «économiquement et socialement rentables», notamment au regard des capacités résiduelles des réseaux d'aqueduc et d'égouts, et des autres équipements et services en place.
- d) Assurer une gestion responsable de l'urbanisation qui favorise une réelle consolidation du territoire; permettre l'intermodalité des transports, contribuant ainsi à réduire notre empreinte écologique.
- e) Consolider les noyaux urbains des différents secteurs existants correspondant aux ex-municipalités;
- f) Prévoir des utilisations du sol de très faible densité sans service d'aqueduc ou d'égouts pour certaines portions du territoire déjà occupées ou planifiées à cette fin.

6. Les réalités métropolitaines et régionales

1° Orientation:

Tenir compte des réalités métropolitaines et régionales.

2° Lignes directrices :

- a) Tenir compte de la croissance démographique anticipée pour l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et de la région Chaudière-Appalaches et des réalités sociales associées à cette croissance: vieillissement de la population, fragmentation des ménages, bilan migratoire, taux d'accroissement naturel, etc.
- b) S'assurer d'une complémentarité et d'une synergie, avec l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Québec et de la région Chaudière-Appalaches, des fonctions commerciales, industrielles, institutionnelles, espaces récréatifs et

touristiques, afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la Communauté et de la région.

7. Les équipements collectifs et les besoins de la population

1° Orientations :

Maintenir, améliorer et diversifier les équipements collectifs afin de répondre aux besoins évolutifs de la population et s'assurer de maximiser les retombées de ces équipements pour l'ensemble de la collectivité.

2° Lignes directrices :

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

8. Les conditions de l'habitat

1° Orientation :

Améliorer les conditions de l'habitat et s'adapter au contexte socioéconomique et au vieillissement de la population.

2° Lignes directrices :

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

9. Amélioration du cadre bâti, des espaces publics et des éléments naturels en milieu urbain

1° Orientation :

Protéger, réhabiliter et mettre en valeur le cadre bâti, les espaces publics et les éléments naturels en milieu urbanisé.

2° Lignes directrices :

- a) Porter une attention particulière à la rénovation et à l'insertion des bâtiments dans les secteurs anciens de la ville; prévoir la réhabilitation des secteurs déstructurés; s'assurer que le réseau routier et le parc de stationnement répondent aux besoins des développements prévus.
- b) Inventorier, protéger et mettre en valeur les espaces publics ou procéder à des acquisitions permettant la création de nouveaux espaces publics qui deviennent des lieux identitaires forts des différents quartiers de Lévis.
- c) Poursuivre la mise en place des grands parcs urbains de Lévis et la mise en valeur du Saint-Laurent et de ses affluents.

- d) Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'intégration et d'implantation architecturale (PIIA) afin d'atteindre l'objectif de protection de la mise en valeur du cadre bâti.
- e) Exiger, lorsque cela est opportun, l'enfouissement des fils dans les nouveaux développements et poursuivre les efforts pour l'enfouissement dans les secteurs existants. La Ville se donnera une politique afin de préciser ses orientations à cet égard.

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

1° Orientation :

Prévoir des concepts d'aménagement et de développement qui contribuent à la santé, à la sécurité et au bien-être public et à la protection de l'environnement; prévoir une meilleure harmonisation des usages; contrôler les nuisances et les risques et réduire la pollution visuelle et lumineuse.

2° Lignes directrices :

- a) Prohiber ou régir les usages, dans les plaines inondables et les zones de mouvement de terrain identifiées sur les cartes 4.1 à 4.10 et 5, annexées au présent schéma.
- b) Identifier les différentes sources de contraintes anthropiques (actuelles et futures); exercer un contrôle à la fois sur les usages sources et sur les usages limitrophes afin de minimiser les nuisances (fumée, odeurs, poussière, bruit, vibrations, dégradation visuelle) et les risques technologiques pour la population.
- c) Contrôler l'affichage et l'éclairage abusif qui peuvent devenir des sources de pollution visuelle et lumineuse.
- d) Assurer à la population l'accès à des approvisionnements sûrs et abordables en eau potable de bonne qualité.

11. Optimiser les retombées des implantations industrielles et commerciales

1° Orientation :

Planifier les espaces industriels et commerciaux afin d'améliorer les secteurs urbanisés, d'optimiser les retombées des investissements publics et privés et de favoriser l'intégration de ces espaces dans le milieu.

2° Lignes directrices :

- a) S'assurer que les concepts d'aménagement et de développement créent des conditions favorables au développement économique, à la création de la richesse, à la diversification de l'économie de la ville, à la création des emplois locaux, dans le but de réduire les déplacements inter-rives pour fin de travail et d'augmenter l'assiette fiscale de la Ville, le tout dans le respect de l'environnement et de la qualité de vie.
- b) Prévoir des concepts d'aménagement et de développement permettant la consolidation d'une structure commerciale répondant aux besoins évolutifs de la population lévisienne, notamment en bordure des artères commerciales et des centres-villes, mais également afin de confirmer les pôles de services et d'emplois sur l'échiquier métropolitain et régional et de réduire les fuites commerciales; bien cibler les secteurs stratégiques aptes à accueillir les commerces de grands gabarits en s'assurant de ne pas nuire à la vitalité des artères commerciales existantes.
- c) Reconnaître le concept du « Corridor industriel et technologique de Lévis » (CITEL) qui s'appuie sur les potentiels de la ville; proposer une stratégie afin de consolider, de développer et de diversifier de façon harmonieuse les fonctions industrielles et technologiques et les centres d'affaires.
Le concept du CITEL repose sur la consolidation des espaces industriels et technologiques répartis le long des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche. Ce concept prévoit une intégration des différentes fonctions industrielles selon leur

spécialisation et propose également de bien harmoniser ces fonctions au milieu urbanisé actuel et projeté.

- d) S'assurer que les fonctions industrielles et commerciales s'intègrent harmonieusement aux autres fonctions urbaines; prévoir des mécanismes d'intégration architecturale et paysagère, principalement en bordure du réseau routier supérieur.

12. Les équipements et les infrastructures à caractère public

1° Orientation :

S'assurer que les équipements et infrastructures existants et projetés s'arriment aux orientations d'aménagement et de développement, et respectent les principes du développement durable.

2° Lignes directrices :

- a) Bien cibler les infrastructures et équipements qui exercent des pressions sur le milieu; prévoir des mesures d'atténuation pour ceux existants et des critères de performance pour la localisation des futurs infrastructures et équipements.
- b) Hiérarchiser le réseau routier afin de bien répartir la circulation et identifier les usages compatibles en bordure des axes majeurs en proposant, au besoin, des mesures d'atténuation.
- c) Faciliter les déplacements optimums et harmonieux de tous les types de clientèles: usagers du transport en commun, cyclistes, piétons, personnes à mobilité réduite, automobilistes, transport lourd, etc.

13. Le développement et la pérennité des activités agricoles

1° Orientation :

Planifier l'aménagement et le développement du territoire agricole en accordant la priorité aux activités et aux exploitations agricoles en zone agricole¹, dans le respect des particularités du milieu et en privilégiant une démarche consensuelle avec les acteurs concernés, de manière à favoriser dans une perspective de développement durable, le développement de ce secteur économique important pour la ville.

2° Lignes directrices :

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

¹ Dans le présent schéma, cette expression désigne la zone agricole au sens de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles* (L.R.Q., c. P-41.1).

14. La forêt privée

- 1° Orientation :
Assurer la pérennité et la mise en valeur des ressources forestières privées.
- 2° Lignes directrices :
 - a) Par la protection et la mise en valeur de la forêt privée, contribuer au maintien de la biodiversité du territoire lévisien.
 - b) Prendre des mesures afin d'éviter les déboisements abusifs.

15. Les ressources énergétiques

- 1° Orientation :
Privilégier la mise en valeur et l'utilisation efficace et rentable des ressources énergétiques; en maximiser les retombées économiques.
- 2° Lignes directrices :
 - a) Favoriser l'économie d'énergie notamment par la mise aux normes des bâtiments municipaux et par des campagnes de sensibilisation auprès de la population (utilisation des transports alternatifs à l'automobile, économie d'eau potable, etc.).
 - b) Encourager le maillage d'entreprises pouvant partager la chaleur ou le froid induit par les processus d'opération (serres, industries du froid, récupération de chaleur, etc.).
 - c) Encourager des modes d'urbanisation plus denses qui réduisent les besoins énergétiques.
 - d) Anticiper les autres filières de production d'énergie telles que l'énergie éolienne ou solaire et le gaz naturel liquéfié (GNL).

16. La biodiversité

- 1° Orientation:
Assurer la protection du patrimoine naturel ainsi que le maintien des espèces fauniques et floristiques et de leurs habitats.
- 2° Lignes directrices :
 - a) Favoriser la protection des espèces fauniques et floristiques menacées ou vulnérables et des habitats fauniques.
 - b) Intégrer au concept des grands parcs urbains (grande plée Bleue, pointe De La Martinière, Chutes-de-la-Chaudière, de la Rivière-Étchemin, les Écart, Écoparc de la Chaudière, etc.) des objectifs de protection et de conservation de la biodiversité.
 - c) Adopter des politiques et des pratiques visant la protection et la mise en valeur des grands ensembles naturels de la ville, notamment la bordure du fleuve et des rivières, les milieux humides et les crans rocheux; encourager la réhabilitation des habitats dégradés; assurer la protection des nappes phréatiques.
 - d) Assurer, dans la mesure des compétences municipales, la pérennité des plans d'eau et des cours d'eau; maintenir et améliorer leur qualité en accordant une protection adéquate aux rives, au littoral et aux plaines inondables, en conformité avec la *Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables*; prévenir la dégradation et l'érosion des rives, du littoral et des plaines inondables en favorisant la conservation de leur caractère naturel; assurer la conservation, la qualité et la diversité biologique du milieu en limitant les interventions pouvant permettre l'accessibilité et la mise en valeur des rives, du littoral et des plaines inondables; promouvoir la restauration des milieux riverains dégradés en privilégiant l'usage de techniques les plus naturelles possibles.
 - e) Dans la plaine inondable, prévoir des normes d'aménagement favorisant la sécurité des personnes et des biens; protéger la flore et la faune typiques de cette plaine inondable; y assurer l'écoulement naturel des eaux.

- f) En l'absence de réseau d'aqueduc et/ou d'égouts, assurer la salubrité publique; diminuer la pression sur le milieu naturel lors d'un lotissement, par une planification adéquate selon une perspective d'ensemble.

17. Les grands parcs urbains

1° Orientation :

Assurer la mise en place de grands parcs urbains afin de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels caractéristiques de Lévis et de satisfaire aux besoins de la population locale en espaces de conservation, d'interprétation et récréotouristiques.

2° Lignes directrices :

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

18. Le tourisme

1° Orientation :

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

2° Lignes directrices :

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

19. Le transport

1° Orientation :

Concevoir l'aménagement du territoire de manière à préserver et améliorer les infrastructures de transport existantes et à maintenir un service adéquat aux usagers (sécurité et fluidité) afin de soutenir le développement; favoriser le transport en commun et adapté et les autres modes de transport alternatifs au transport automobile individuel.

2° Lignes directrices :

- a) Augmenter la qualité de vie des usagers de la route (stress, perte de temps, sécurité, etc.) en améliorant l'efficacité du réseau routier.
- b) S'assurer que les améliorations au réseau routier favorisent l'atteinte des autres objectifs d'aménagement liés à la consolidation de la trame urbaine et au développement des pôles de services et d'emplois.

- c) Favoriser une consolidation et une densification du tissu urbain afin de favoriser l'utilisation du transport collectif et des autres modes de transport alternatifs au transport automobile individuel (vélo, marche, covoiturage, etc.).
- d) Identifier de nouveaux axes de transport répondant aux besoins de la population et du développement du territoire.

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

1° Orientation :

Intégrer la culture et les éléments d'intérêt visuel au quotidien des Lévisiennes et des Lévisiens.

2° Lignes directrices :

- a) Favoriser l'offre d'activités artistiques et culturelles accessibles permettant de soutenir une vie artistique et culturelle riche et féconde dans les quartiers de la ville.
- b) Reconnaître, conserver, enrichir, mettre en valeur, transmettre et promouvoir l'ensemble de nos patrimoines; intégrer ces éléments identitaires forts dans le développement d'activités contribuant à affirmer le sentiment d'appartenance de la population.
- c) Prévoir la réutilisation des immeubles institutionnels, religieux et des grands ensembles qui ont marqué l'histoire de Lévis.
- d) Reconnaître que le paysage participe au cadre de vie aussi bien qu'à l'affirmation de l'identité et en promouvoir la qualité. Mettre en œuvre des mesures pour préserver les paysages d'intérêt, améliorer, créer et mettre en valeur les paysages.

CHAPITRE 3 - LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE DU TERRITOIRE

21. Une planification revisitée des ex-MRC et des ex-municipalités locales

Le concept d'organisation spatiale de Lévis repose sur les planifications orchestrées par les ex-MRC et les ex-municipalités locales ayant formé l'actuel territoire de la ville. Ainsi, les deux schémas d'aménagement des ex-MRC reconnaissaient un « PÔLE » multifonctionnel de développement sur leur territoire et y favorisaient la concentration d'usages structurants aptes à répondre aux besoins régionaux; également, les schémas d'aménagement identifiaient des affectations industrielles et des grands parcs régionaux et reconnaissaient les éléments d'intérêt de leur territoire. Les ex-municipalités reconnaissaient l'existence d'axes structurants sur leur territoire de même que des secteurs centraux et anciens et y privilégiaient certains usages aptes à répondre aux besoins locaux.

Le concept d'organisation spatiale du territoire de Lévis repose sur la reconnaissance de pôles d'activités déjà structurés, celui de la « tête des ponts » et celui du secteur route du Président-Kennedy – cégep (Desjardins), sur le Corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL), sur les axes routiers majeurs existants et projetés afin de relier les quartiers de la ville, sur les grands parcs urbains, sur les fonctions de centralité en place, sur les orientations visant la consolidation de la trame urbaine existante et sur la reconnaissance du territoire agricole.

Ce concept d'organisation spatiale respecte les orientations et les lignes directrices d'aménagement et de développement et représente ainsi notre futur souhaitable.

CHAPITRE 4 - LES GRANDES AFFECTATIONS DU TERRITOIRE

22. Les grandes affectations du territoire

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

La carte 1, en annexe au présent schéma, indique les grandes affectations du territoire pour les différentes parties de celui-ci.

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

Les équipements et infrastructures municipaux, de même que ceux servant à la distribution locale de services publics, ou pouvant être assimilés à ces derniers, sont compatibles avec toutes les grandes affectations et peuvent donc être implantés partout sur le territoire de la ville. Les infrastructures pour le transport de gaz et de produits pétroliers, tel un gazoduc ou un oléoduc, ainsi que les constructions hors-sol afférents à ces infrastructures sont compatibles avec toutes les grandes affectations, mais seulement en conformité avec les tracés illustrés à la carte 7. Les équipements de distribution, de transport et de production d'électricité d'Hydro-Québec sont traités en conformité avec le chapitre VI de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*. Toutefois, si de nouvelles lignes de transport hydroélectrique devaient s'implanter sur le territoire de la ville, les corridors illustrés à la carte 7 devraient, dans la mesure du possible, être priorisés pour ces nouvelles implantations. Aussi, les centrales de production d'électricité, quelle que soit leur nature, ne sont acceptables qu'en conformité avec les orientations du schéma d'aménagement concernant notamment la santé, la sécurité, le bien-être public et la protection de l'environnement. Certains usages industriels et para-industriels peuvent s'exercer à l'extérieur d'une partie de territoire vouée à l'affectation INDUSTRIELLE lorsque ces usages sont de faible gabarit et ne créent pas de préjudices aux secteurs urbains où ils s'exercent. Il appartiendra au plan et aux règlements d'urbanisme de déterminer les endroits, le type d'usage, les normes d'implantation et d'aménagement et autres critères qui régiront ces usages à l'extérieur des aires d'affectation INDUSTRIELLE.

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

23. L'affectation RESSOURCES et l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT

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

exploitations agricoles et nuisent à la relève agricole. Les difficultés de cohabitation en milieu agricole résultent trop souvent de la présence d'usages « urbains ».

- 1° Les intentions d'aménagement et de développement sont :
- a) Consacrer ces grandes affectations aux activités et usages agricoles et forestiers.
 - b) Limiter l'implantation des usages autres qu'agricoles à ceux compatibles avec l'agriculture ou qui doivent obligatoirement être exercés en milieu rural; prohiber l'implantation d'activités autres qu'agricoles qui peuvent créer des préjudices à l'agriculture ou qui génèrent une demande additionnelle en services publics.
 - c) Circonscrire à l'intérieur de deux secteurs précis et éloignés du périmètre urbain l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, où les activités d'élevage susceptibles de générer de fortes charges d'odeurs seront dirigées.
 - d) Favoriser le développement des activités et des entreprises impliquées dans l'agrotourisme sans nuire aux activités agricoles.

2° Les usages compatibles :

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

AFFECTATION RESSOURCES	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Agriculture	Tous les usages de cette catégorie, mais à l'exclusion des usages « élevages contraignants ». Les résidences liées aux exploitations agricoles, incluant les résidences des producteurs à temps partiel.
Foresterie	Tous les usages de cette catégorie.
Extraction :	Les usages d'extraction sur les sites qui existent au moment de l'adoption des règlements de concordance, et qui auront fait l'objet d'une autorisation requise en vertu de la <i>Loi sur la qualité de l'environnement</i> ou qui bénéficient de droits acquis à cet égard.
Commerce service, et industrie	Tous les usages qui respectent les intentions d'aménagement et de développement mentionnées au paragraphe 1° ainsi que les principes énoncés à l'article 13 « Le développement et la pérennité des activités agricoles », sauf les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT.
Récréation ou conservation	La récréation extérieure, qui contribue à la mise en valeur des sites naturels exceptionnels, les zones de conservation et la récréation extensive.

Sont compatibles avec l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, tous les usages de la catégorie agriculture y compris les usages « élevages contraignants », c'est-à-dire les élevages dont la multiplication du paramètre obtenu en application du tableau 7.7.3 (coefficient d'odeur) et du tableau 7.7.4 (type de fumier) du document complémentaire donne un résultat égal ou supérieur à 0.8. Sont également

compatibles avec l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT, tous les autres usages compatibles avec l'affectation RESSOURCES, aux mêmes conditions.

3° Dispositions particulières pour les entreprises de l'agrotourisme

La Ville désire promouvoir le développement des entreprises d'agrotourisme sur son territoire. Les activités et usages liés à l'agrotourisme, tels que l'autocueillette, les cabanes à sucre, les vignobles, les cidreries, la vente des produits de la ferme, etc. sont donc compatibles avec l'affectation RESSOURCES et l'affectation ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.

Les activités commerciales associées à l'agrotourisme ne pourront être assimilées à des « immeubles protégés » aux fins de l'application des distances séparatrices prévues au document complémentaire. Une entreprise agrotouristique devra toutefois être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.

4° La fonction résidentielle et les affectations RESSOURCES et ÉLEVAGE CONTRAIGNANT

Il existe plusieurs îlots de développement résidentiel en zone agricole. Ils résultent d'initiatives visant à répondre aux besoins de certains ménages qui souhaitent profiter d'un mode de vie champêtre. C'est le propre de la Municipalité de chercher à répondre aux besoins des ménages en matière de logement. Toutefois, compte tenu des considérations suivantes, la consolidation de ces îlots doit être solidement justifiée et contrôlée :

- a) À l'occasion, des résidences construites dans ces îlots ne disposent pas d'eau potable en qualité et en quantité suffisante (puits déficients). Par ailleurs, certaines résidences construites avant l'entrée en vigueur de la réglementation sur les eaux usées des résidences isolées ne possèdent pas d'installation septique adéquate (problèmes de pollution). Dans ce contexte, avant d'accepter la consolidation d'une telle situation, il faut s'assurer de la possibilité d'y effectuer une desserte adéquate en eau et d'une possibilité de supporter une installation septique adéquate.
- b) Le milieu agricole est généralement réservé à la pratique des activités agricoles et forestières et la consolidation de ces îlots constitue une mesure d'exception. Il faut éviter que l'ajout de résidence dans ces développements vienne accentuer les contraintes pour la pratique des activités agricoles et les problèmes de cohabitation des usages.

Certains îlots peuvent être consolidés sans présenter de telles contraintes. L'eau y est abondante, les terrains disponibles suffisamment grands et propices à une élimination adéquate des eaux usées; les sols environnants sont moins propices à l'agriculture, ce qui explique l'absence d'activité agricole ou une activité agricole peu dynamique. Ces îlots peuvent alors favorablement être consolidés.

Aussi, lorsqu'en zone agricole, un tronçon de rue est desservi, lors de l'entrée en vigueur du schéma, par les réseaux d'aqueduc ou d'égouts, les terrains limitrophes à ce tronçon peuvent être construits à des fins résidentielles de basse densité. Il en va de même des tronçons où la Ville procédera à l'installation de conduites d'aqueduc aux fins de santé publique.

Ces ensembles résidentiels en zone agricole sont conformes alors au concept des îlots qu'on dit « déstructurés », c'est-à-dire des terrains de faible superficie et déjà occupés par un usage non agricole et où l'on retrouve des terrains vacants, parfois entre deux résidences, et étant moins propices à la pratique de l'agriculture. Toutefois, considérant que ces terrains se situent en zone agricole, une caractérisation de ce milieu s'impose.

Le Comité consultatif agricole (CCA) devra analyser de façon approfondie toute la problématique concernant les îlots déstructurés en zone agricole et proposer différents scénarios d'aménagement pour ces îlots déstructurés. Cette réflexion devra se faire avec l'étroite collaboration du milieu agricole et des représentants gouvernementaux, afin de s'assurer que les scénarios proposés respectent les dispositions de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles et les Orientations gouvernementales. Subséquemment à l'acceptation de certains îlots déstructurés, le cas échéant, il faudra modifier le schéma d'aménagement et de développement pour y autoriser la consolidation des fonctions non agricoles.

5° Cas d'exclusion de la zone agricole:

Outre le cas spécifique du parc industriel Lévis-Est, le CCA étudiera des cas ponctuels de demande d'exclusion de la zone agricole pour recommandation au Conseil de la Ville qui pourra éventuellement adresser à la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) une demande d'exclusion à la zone agricole, après l'entrée en vigueur du schéma de Lévis; il s'agira de dossiers tels que ceux actuellement connus, soit:

- L'emprise de la voie ferrée qui traverse le terrain de golf dans le secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville.
- Une partie de terrain dans le voisinage de la rue du Bosquet, dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon.
- Le côté est de l'avenue Saint-Augustin dans le secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville.
- Ajustements de lignes arrière de lots du côté nord de l'autoroute Jean-Lesage dans le parc industriel Bernières.
- Ajout d'un bloc de terrains au sud de l'autoroute Jean-Lesage afin d'agrandir le parc industriel Bernières.
- Le voisinage de la rue des Frênes Sud et de la rue des Frênes Nord à l'est de la route Lagueux dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon.
- Tout le secteur situé à l'ouest de la rue Claude-Jutra.
- Le secteur situé au sud du développement Normandie du secteur Saint-Nicolas (rue Thais).
- Le côté sud de la rue Turgeon à l'est du secteur Lévis.
- Le secteur situé à l'ouest de la route Lallemant entre l'affectation INDUSTRIELLE et l'affectation AIRE DE CONSOLIDATION URBAINE dans le secteur Lévis.
- Le secteur situé au sud-est de l'échangeur 325 de l'autoroute Jean-Lesage (A-20).
- Les environs du lac Charbonneau dans le secteur Saint-Nicolas, près de la route Lagueux.
- Un secteur de Pintendre, entre la route du Président-Kennedy et le chemin Pintendre.
- Un secteur de Pintendre, à l'ouest de la rue Roberge.

Certains de ces terrains ne sont pas dans une partie du territoire vouée aux affectations RESSOURCES ou ÉLEVAGE CONTRAIGNANT.

Subséquent à l'acceptation d'exclusions, le cas échéant, il faudra modifier le schéma d'aménagement et de développement pour y autoriser les fonctions non agricoles.

24. L'affectation INDUSTRIELLE et l'affectation PARC TECHNOLOGIQUE

La Ville de Lévis a réalisé, en septembre 2004 le « Plan directeur des parcs industriels et des espaces technologiques ». Ce document représente un outil de référence interne à la Ville. Cette étude réalisée à la suite d'un diagnostic complet de la situation, révèle que Lévis regroupe plus de 460 entreprises manufacturières qui génèrent plus de 7000 emplois. Les quinze (15) parcs ou zones industrielles couvrent une superficie d'environ 2570 hectares, dont environ 1120 hectares (44 %) sont vacants. Ces terrains disponibles sont en grande partie de propriété privée et comportent souvent plusieurs contraintes : peu sont viabilisés, capacités portantes faibles, topographie difficile, proximité des zones résidentielles, peu de desserte en transport en commun, etc. Dans les faits, seulement 110 hectares présentent des potentiels élevés de développement, 430 hectares peuvent être développés malgré certaines contraintes; la superficie résiduelle comporte de très fortes limitations. Les parties de territoire suivantes sont vouées à l'affectation INDUSTRIELLE :

- Le parc industriel Bernières
- Le parc industriel Joffre
- Le parc industriel et d'affaires Lévis-centre
- Le parc industriel Ultramar
- Le parc industriel Enviro-parc des Îles
- La zone industrielle Imafa
- La zone portuaire Ultramar
- La zone industrielle Davie
- Le parc d'affaires Desjardins
- Le parc industriel Lauzon
- Le parc industriel Lévis-Est
- Le parc industriel Pintendre
- Les secteurs industriels Labrie et Breakeyville

Le parc industriel Lévis-Est, au sud de la route 132, est en zone agricole. La Ville a déposé auprès de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) une demande d'exclusion pour l'ensemble du site compte tenu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Cependant, tel que précisé à la CPTAQ, la Ville souhaite plutôt, pour la partie nord du site, soit celle se trouvant au nord de la ligne de transport d'énergie électrique, que soit accordée une autorisation pour un usage non agricole. Si la demande d'autorisation pour la partie nord est accueillie, cette dernière sera affectée RESSOURCES, tel que prévu à la carte 1. Dans ce cas, le plan et la réglementation d'urbanisme pourront y prévoir un corridor technique ainsi qu'une route afin de relier la partie sud à la zone portuaire, malgré le paragraphe 2° de l'article 23. Si la CPTAQ en fait plutôt une exclusion de la zone agricole, elle sera alors affectée INDUSTRIELLE à la suite d'une modification du schéma d'aménagement et de développement. Aussi, une demande d'autorisation pour un usage non agricole a été déposée à la CPTAQ afin que soit autorisé l'aménagement d'un chemin d'accès au parc industriel Lévis-Est. Le plan et la réglementation d'urbanisme pourront prévoir cet accès, malgré le paragraphe 2° de l'article 23.

L'extension de l'affectation INDUSTRIELLE est prévue en zone agricole dans le secteur Bernières, le tout tel qu'il est illustré sur la carte 1. De même, le parc industriel Joffre pourrait éventuellement intégrer le golf de Charny, à la suite d'une modification du schéma d'aménagement et de développement.

Le parc technologique Innoparc de Lévis est voué à l'affectation PARC TECHNOLOGIQUE.

- 1° Les intentions d'aménagement et de développement liées aux affectations INDUSTRIELLE et PARC TECHNOLOGIQUE sont :
- a) Mettre de l'avant le concept du Corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL). Ce concept vise la création d'un ensemble de pôles d'excellence industriels et technologiques dans l'axe des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche, avec, en arrière-plan, la valorisation de conditions d'accès exceptionnelles et d'un milieu de vie de haute qualité. Au pourtour du CITEL, des parcs riverains, des golfs, des boisés et des espaces verts, notamment ces crans rocheux typiques de la région, forment des zones tampons avec le milieu urbain environnant tout en enrichissant le paysage industriel.
 - b) Prévoir une spécialisation et une hiérarchisation des différents secteurs, en tenant compte des forces et des faiblesses de chaque site.
 - c) Prévoir des aménagements spécifiques visant à optimiser le potentiel de développement des espaces industriels retenus : consolidation des routes d'accès et de desserte, développement de la signalisation et des services offerts, harmonisation avec les fonctions urbaines limitrophes.
 - d) Prévoir des actions conjointes avec incubateurs technologiques de la Ville visant une reconnaissance gouvernementale à titre de Centre de développement des biotechnologies (CDB).
 - e) Prévoir la création d'un parc technologique (Innoparc) afin d'offrir aux entreprises innovantes un milieu de prestige, en mesure de favoriser la synergie.
 - f) Offrir aux entreprises un milieu de vie de haute qualité, pouvant répondre aux attentes des entreprises qui valorisent un environnement de haut standard pour leur développement.
 - g) Prévoir l'embellissement des abords des parcs le long des autoroutes et des artères principales afin de rehausser la qualité visuelle et revaloriser la fonction industrielle de Lévis, et imprégner un nouveau dynamisme.
 - h) Prévoir la création d'une banque de terrains municipaux aux fins industrielles et technologiques afin de répondre aux demandes et de permettre la prise en charge par la Ville du développement des parcs industriels et de l'Innoparc.

- 2° Les usages compatibles avec les affectations INDUSTRIELLE et PARC TECHNOLOGIQUE sont :
- a)

AFFECTATION INDUSTRIELLE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Industrie	Tous les usages.
Commerces ou services	Commerces de gros et autres commerces ou services contraignants en milieu urbain mais compatibles avec un parc industriel, sauf les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT.
Agriculture	Uniquement dans le parc industriel Lévis-Est : tous les usages, sauf les élevages contraignants.

Les usages compatibles avec l'affectation PARC TECHNOLOGIQUE, autres que ceux mentionnés ci-haut, sont également compatibles avec l'affectation INDUSTRIELLE.

- b) Sont compatibles avec l'affectation PARC TECHNOLOGIQUE, les entreprises utilisant des procédés de haute technologie, les centres de recherche, les établissements d'enseignement collégial et universitaire ou leur satellite et les entreprises oeuvrant dans les créneaux de la « nouvelle économie ».
- 3° Critères de performance :
- De manière à projeter une image distinctive et de qualité et à intégrer harmonieusement les parcs au tissu urbain, des critères de performance s'appliquent aux affectations INDUSTRIELLE et PARC TECHNOLOGIQUE. Ainsi, le plan et les règlements d'urbanisme devront édicter des critères applicables à l'architecture et à l'apparence extérieure des bâtiments, à l'aménagement des aires d'entreposage, à la création d'espaces verts et de zones tampons, à la plantation et l'ensemencement dans les espaces résiduels. Ils devront également répartir par gradation les fonctions industrielles à l'intérieur d'un parc en tenant compte de la compatibilité des usages avec les zones contiguës, notamment celles à vocation résidentielle. Les usages les plus contraignants devraient être isolés par des zones tampons naturelles. En l'absence de tels éléments, des zones tampons devront être créées. De plus:
- a) Les aires d'entreposage devraient être contrôlées de façon rigoureuse en front du réseau routier supérieur.
 - b) L'architecture, l'apparence visuelle des bâtiments et l'affichage seront contrôlés pour les secteurs en bordure ou visibles du réseau routier supérieur.
 - c) L'aménagement paysager devra favoriser la protection des boisés d'intérêt, des crans rocheux et des bandes riveraines aux fins de zones tampons, ainsi que la plantation d'arbres en certains endroits sur rue (parc technologique).
 - d) Les activités de raffinage et de stockage de produits dangereux de la raffinerie Ultramar ne seront pas autorisées dans la partie de terrain située entre le boulevard de la Rive-Sud et la voie ferrée, le chemin des Îles et la rivière Etchemin.

25. L'affectation RÉCRÉATION

L'affectation RÉCRÉATION couvre les parties du territoire destinées aux grands espaces récréatifs, publics ou privés, consacrés principalement à l'activité physique, au loisir et au plein air. Sont voués à cette affectation les principaux parcs et espaces verts du territoire, soit :

- les golfs de l'Auberivière, de Lévis, de Charny, de Beaurivage, Les Serres, de Stastny, La Tempête, l'Anselier (projeté);
- les marinas de Lévis et de Saint-Romuald;
- l'ensemble constitué du Fort-Numéro-Un de la Pointe-de-Lévy, du Mémorial des Anciens Combattants et du Centre de plein air de Lévis;
- le ciné-parc de Saint-Nicolas.

La reconnaissance de ces espaces et équipements dans le schéma d'aménagement offre la possibilité à la Ville d'en protéger le caractère naturel.

- 1° Les intentions d'aménagement et de développement liées à l'affectation RÉCRÉATION sont :
- a) Protéger, contre toute intervention non contrôlée, divers espaces voués à la récréation situés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de Lévis (ou limitrophe).
 - b) Conserver le maximum d'espaces voués aux activités récréatives de plein air et de loisir en milieu urbain.
 - c) Focaliser l'attention des pouvoirs publics sur le potentiel récréatif de sites urbains exceptionnels, incluant les crans rocheux qui constituent une particularité de la géomorphologie lévisienne.

- d) Considérer que le golf de Charny pourrait éventuellement être intégré au parc industriel Joffre. Une telle modification dans la vocation de cet espace nécessiterait par contre une modification du schéma d'aménagement et de développement.

2° Usages compatibles :
Les usages compatibles avec l'affectation RÉCRÉATION sont :

AFFECTATION RÉCRÉATION	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Récréation ou conservation	Parc et espace vert, récréation, centre d'interprétation.

26. L'affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE

Depuis quelques années, la Ville travaille à la mise en place d'un réseau de « grands parcs urbains ». La réalisation de ce réseau permettra de concilier le développement des fonctions urbaines avec la conservation et la mise en valeur des éléments naturels les plus distinctifs de Lévis. Dans un premier temps, la Ville a consacré des efforts importants afin de s'assurer la réserve des superficies requises à la mise en place de ce vaste réseau de «grands parcs urbains». Dans certains cas, des acquisitions sont réalisées par la Ville; c'est le cas du parc de la pointe De La Martinière, dont une dernière cession a été négociée récemment avec le ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation. Dans d'autres cas, les acquisitions sont faites par une entreprise qui favorise par la suite l'utilisation du parc par la population. C'est le cas du parc les Écartés dont la superficie de 65,5 hectares a été acquise par Ultramar et qui pourrait éventuellement faire l'objet d'une entente avec la Ville. Il peut également s'agir de donation écologique. C'est le cas d'une superficie importante du parc de la pointe De La Martinière cédée récemment par la firme Irving. Enfin, dans d'autres cas, une entreprise contribue au financement des aménagements du parc, comme au parc des Chutes-de-la-Chaudière.

Les grands parcs urbains veulent répondre aux besoins et aux attentes de la population lévisienne en matière de récréation, de culture, de contact avec la nature et de conservation du patrimoine écologique de Lévis. Ce réseau permettra d'améliorer la qualité de vie des citoyennes et des citoyens de tous âges et de toutes conditions. Par la suite, ces lieux privilégiés seront graduellement fréquentés par les touristes et excursionnistes qui choisissent Lévis comme destination ou étape de leur voyage, contribuant ainsi à l'essor économique et à la renommée de la ville.

Les grands parcs urbains auront tous une vocation propre; certains seront davantage orientés vers la conservation telle la grande plée Bleue, d'autres auront une vocation récréative et touristique dominante, tel le Parcours des Anses.

De plus, la ville de Lévis est située à la confluence de plusieurs axes cyclables majeurs, dont deux « route Verte »: l'axe est-ouest reliant l'Outaouais à la Gaspésie et l'axe nord-sud reliant Rivière-à-Pierre à la Beauce. Également, la Ville travaille à la reconnaissance, comme route Verte, de l'axe de la route Marie-Victorin de Lévis à la région du Suroît, ainsi qu'au raccordement du Parcours des Anses au futur parc linéaire Monk qui reliera Saint-Anselme à Pohénégamook.

Les grands parcs urbains, voués à l'affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE, sont les suivants :

1° Le parc des Chutes-de-la-Chaudière :

Ce grand parc urbain d'une superficie de 84,6 hectares comprend : une chute impressionnante et des promontoires, des sentiers d'interprétation et une centrale hydro-électrique. Il possède une association dédiée : « Les Amis du parc des Chutes-de-la-Chaudière » ainsi qu'un parrain financier, soit la firme Innergex.

Au départ, ce parc représentait un « résidu de terrain » appartenant au ministère des Transports du Québec après la construction de l'autoroute Robert-Cliche; ce résidu a été « transformé » en halte routière avec l'aménagement d'un belvédère. Par la suite, le gouvernement a construit plusieurs sentiers et une passerelle afin de relier les deux rives. Le ministère a réduit de façon importante ses investissements dans le parc, si bien que certains sentiers devenaient dangereux et le parc se dégradait. À cette époque, le gouvernement a offert le parc à la MRC des Chutes-de-la-Chaudière qui y voyait principalement une « source de dépenses » plutôt qu'une occasion de se doter d'un équipement régional de loisir et touristique. Avec le projet de reconstruction du barrage et de la petite centrale hydroélectrique privée de la firme Innergex (réalisée dans le cadre du programme gouvernemental des petites centrales), l'acquisition par le milieu municipal de cet important équipement devenait moins menaçante. L'aménagement et le développement du parc des Chutes-de-la-Chaudière a fait l'objet de plusieurs consultations publiques, dont une tenue par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). La Boîte à science, un centre d'exploration scientifique visant à promouvoir les sciences en particulier auprès des jeunes, et à faire connaître le talent et l'innovation, devrait s'installer dans le parc des Chutes-de-la-Chaudière au cours des prochaines années. Ce lieu qui possède une grande visibilité en fera une vitrine régionale exceptionnelle.

2° L'Éco-parc de la Chaudière :

En avril 1996, la MRC des Chutes-de-la-Chaudière réalisait une étude de cadrage pour l'ensemble du corridor de la rivière Chaudière : le Plan directeur d'aménagement de L'Écoparc de la rivière Chaudière. Ce concept prévoyait le développement et la mise en valeur de plusieurs sites répartis le long de la rivière Chaudière. Au total, dix-huit (18) sites satellites étaient proposés, regroupés autour de trois (3) pôles majeurs : le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le secteur Breakeyville et le secteur Saint-Lambert. Ce dernier pôle ne fait toutefois pas partie du territoire de la nouvelle ville de Lévis.

Un thème est dédié à chacun des sites satellites, reliés à l'histoire et à l'environnement de la rivière Chaudière, tels que : le chemin de fer, la confluence, au temps des Breakey, la rivière harnachée, la toponymie etc.

De ce concept, deux pôles ont été confirmés et aménagés : le parc des Chutes-de-la-Chaudière et le pôle de Breakeyville (voie cyclable en bordure de la rivière). De plus, un site satellite sous le thème « Au temps des Breakey », a été développé notamment avec une contribution d'Hydro-Québec.

La planification de L'Éco-parc de la Chaudière devrait être revue et faire l'objet d'un « Plan directeur de conservation et de mise en valeur » tenant compte des aménagements déjà réalisés et des besoins exprimés par le milieu. Une voie cyclable multifonctionnelle est actuellement aménagée sur l'ancienne voie ferrée « des Breakey » et également sur les terrains de l'entreprise industrielle, en bordure de la rivière Chaudière. Cette voie cyclable d'environ cinq (5) kilomètres en site propre fait partie intégrante de la route Verte. L'Éco-parc de la Chaudière est l'association dédiée à la protection et à la mise en valeur de ce grand parc urbain.

3° Le parc de la Rivière-Etchemin :

Ce grand parc urbain d'une superficie de 223,9 hectares comprend le lit de la rivière et les berges sur une distance d'environ 8 kilomètres. Un secteur exceptionnel à l'embouchure, « Le Domaine Etchemin », offre un beau panorama sur la rive nord et donne sur les rapides de l'Etchemin, une rivière présentant un excellent potentiel pour

la pêche sportive. Le saumon atlantique remonte maintenant la rivière et Lévis deviendrait un des rares milieux urbanisés en Amérique du Nord à pouvoir offrir à ses citoyens la possibilité de s'adonner à la pêche au saumon sur son territoire. Les associations dédiées à ce parc sont : le Comité de restauration de la rivière Etchemin (CRRE) et le Club de ski de fond La Ballade. Certains sentiers du centre de ski de fond empiètent sur les terres avoisinantes et font l'objet d'ententes avec les propriétaires.

Majoritairement constitué de propriétés d'Hydro-Québec, ce grand parc urbain comprend une partie des rives de la rivière Etchemin, permettant l'aménagement de sentiers d'interprétation et des aménagements pour la pêche sportive notamment par le CRRE. La Ville a acquis en juin 2003 une portion importante de ce parc, soit « le maillon manquant » permettant un jour de relier le Domaine Etchemin (secteur de l'embouchure) aux secteurs du canyon et du marais en amont.

4° Le parc les Écarts :

Ce grand parc urbain d'une superficie de 65,5 hectares acquis en octobre 2003 par la pétrolière Ultramar comprend des boisés impressionnants surtout localisés au sommet du site et offre des panoramas impressionnants de la région. La bande riveraine est sensible à l'érosion. Le parc bénéficie d'un parrain financier, Ultramar, ainsi que d'une association dédiée, Les Amis du Boisé de l'Auberivière.

Ce grand parc urbain pourra faire l'objet d'une entente entre Ultramar et la Ville concernant les aménagements prévus (élaboration d'un plan directeur de conservation et de mise en valeur) et la gestion du site. Les citoyennes et les citoyens de Lévis seront consultés lors de l'élaboration du plan directeur. Actuellement, « Les Amis du Boisé de l'Auberivière » ont déjà réalisé des inventaires importants du site et proposé certains concepts d'aménagement.

5° Le Parcours-des-Anses et le fleuve Saint-Laurent :

Ce grand parc urbain d'une longueur de 13 kilomètres comprend : une piste multifonctionnelle asphaltée (vélo, marche, patin) offrant des panoramas exceptionnels sur la rive nord et l'île d'Orléans, et tout un chapelet de parcs souvent directement en bordure du fleuve qui sont des endroits de détente de qualité avec services.

Le Parcours-des-Anses est aménagé sur l'ancienne emprise ferroviaire "Subdivision Montmagny" qui reliait Montréal aux Provinces maritimes. Ce parc fait partie intégrante de la route Verte et en constitue un des fleurons qui permet de bien positionner Lévis sur l'échiquier des destinations cyclables au Québec. Depuis l'hiver 2004, la Ville aménage une partie du Parcours-des-Anses durant l'hiver afin de permettre aux marcheurs de profiter de ce site exceptionnel. C'est un parc de récréation et de détente pour lequel plusieurs volets d'interprétation peuvent être explorés, telle l'interprétation du Petit-Chantier-Davie à l'est de la traverse de Lévis. Un des enjeux pour la Ville consiste à relier de façon plus sécuritaire cette piste multifonctionnelle aux autres secteurs de la ville, notamment Saint-Jean-Chrysostome, Pintendre et le parc des Chutes-de-la-Chaudière.

De plus, les accès publics au fleuve et, de façon générale, la bordure littorale du Saint-Laurent font partie de ce grand parc urbain.

6° Le parc le Grand-Tronc :

Ce grand parc urbain d'une longueur de 12,5 kilomètres comprend : une piste multifonctionnelle asphaltée (en partie), reliant les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Étienne-de-Lauzon, et une série de placettes avec mobilier urbain. Cette piste se poursuit jusqu'en Estrie.

Cette piste multifonctionnelle est construite sur une ancienne emprise ferroviaire (Sub. Danville) et fait partie intégrante du réseau de la route Verte. Un des enjeux pour la Ville consiste à relier de façon plus sécuritaire cette piste multifonctionnelle au parc des Chutes-de-la-Chaudière.

7° Le parc de la pointe De La Martinière :

Ce grand parc urbain a une superficie de 125 hectares. La Ville prévoit des aménagements permettant de mettre en valeur les panoramas et les boisés

exceptionnels de ces terrains par différents équipements d'accueil et d'interprétation et des aménagements cyclo-pédestres; à titre comparatif, le parc des Champs-de-Bataille à Québec a une superficie de 101 hectares. Un concept global d'aménagement et de conservation de ce parc doit être élaboré en suscitant la participation des citoyennes et citoyens de Lévis.

8° La grande plée Bleue :

Ce grand parc urbain d'une superficie de 1116 hectares comprend une tourbière exceptionnelle, unique à l'est du Québec.

Ce grand parc urbain a fait l'objet d'un protocole d'entente en mars 2004 entre le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et Canards Illimités Canada. Une autre entente a été conclue entre la Ville de Lévis et Canards Illimités Canada en novembre 2004. Enfin, une troisième entente est intervenue entre la Ville de Lévis et le ministère. La Société de conservation de la grande plée Bleue est également associée à cette démarche. D'un commun accord, les partenaires se sont unis dans la réalisation du projet de conservation qui visait la création d'une réserve écologique et d'un parc. Après avoir procédé à l'acquisition de gré à gré d'une quinzaine de propriétés entre 2004 et 2006, Canards Illimités Canada a demandé au ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs de prendre la relève dans la suite des acquisitions. Le ministère est maintenant maître d'œuvre des démarches de protection et viserait la création d'une réserve écologique sur l'ensemble du territoire. Le terrain déjà propriété de la Ville pourrait être utilisé comme parc.

L'objectif est de faire de ce secteur une réserve écologique avec des équipements légers d'interprétation. Il s'agit, globalement, de protéger intégralement la tourbière ouverte (possibilité de sentiers pontés et de tour d'observation). Les équipements d'accueil (bâtiment d'accueil, centre d'interprétation et stationnement) pourraient être aménagés au pourtour. La grande plée Bleue devra faire l'objet d'un Plan directeur de conservation et de mise en valeur en s'associant la population et les organismes du milieu.

9° La ferme Chapais :

Le site de la Ferme Jean-Charles-Chapais appartient en partie à un propriétaire privé, en partie au Gouvernement du Canada. La Ville de Lévis souhaite que cette dernière partie demeure de propriété publique et soit éventuellement convertie en parc urbain compte tenu de la grande qualité des lieux. Il s'agit d'un terrain d'une superficie de 20,6 hectares utilisé par le Centre de recherche et de développement sur les sols et les grandes cultures d'Agriculture et Agroalimentaire Canada depuis 1982.

Le site, au cœur de la ville, comprend des zones boisées et un vaste parterre offrant des vues sur le fleuve et la ville de Québec. Il est facile d'accès et il bénéficie déjà d'un cadre des plus enchanteurs, relativement isolé des autres fonctions urbaines par les zones boisées.

La Ville ne prévoit pas nécessairement acquérir cet espace et ne prévoit pas sa conversion à des fins de parc à court terme. Le site peut continuer à jouer son rôle à des fins de recherche agricole. Les usages actuels seront confirmés dans la réglementation. Par contre, advenant que le centre de recherche cesse ses activités, il faudrait entreprendre des discussions sérieuses avec Agriculture et Agroalimentaire Canada pour conserver cet espace dans le patrimoine public, préserver ses grandes qualités et lui donner une vocation qui le rende accessible aux citoyennes et aux citoyens.

Sont compatibles avec l'affectation RÉCRÉO-ÉCOLOGIQUE, tous les usages qui permettent la mise en valeur et la protection des grands parcs urbains selon leur vocation respective en conformité avec les principes et objectifs énoncés à l'article 17 et au deuxième alinéa du présent article. Certes, un projet comme la Boîte à science est tout à fait compatible avec cette affectation. Dans le cas de la ferme Chapais, les usages actuels seront confirmés dans la réglementation, en plus des usages énoncés ci-haut.

27. La gestion de la fonction résidentielle et les affectations AXE DE CONSOLIDATION URBAINE, AIRE DE CONSOLIDATION URBAINE et EXPANSION À TRÈS LONG TERME

La vision du développement de la Ville doit être respectueuse de la qualité de vie de la population, du dynamisme de nos organismes et de nos entreprises. Pour une Ville comme Lévis, la gestion de la fonction résidentielle devient un enjeu majeur, puisque plusieurs secteurs de la ville ont connu des taux de croissance phénoménaux au cours des dernières années, et qu'ainsi, plusieurs développements résidentiels sont en cours sur le territoire. Le secteur résidentiel affiche depuis quelques années un dynamisme exceptionnel soutenu par des taux d'intérêt historiquement bas et une conjoncture économique généralement favorable.

La croissance résidentielle sur le territoire de la ville de Lévis se maintient depuis 2002 bien au-delà des prévisions effectuées au cours des dernières années, notamment dans le cadre de la *Stratégie de gestion de la fonction résidentielle*². Alors qu'on projetait une croissance de l'ordre de 750 logements par année jusqu'en 2014, on constate plutôt une production moyenne de 1237 logements par année de 2002 à 2006. Sur cette base, la Ville de Lévis projette une croissance moyenne de 1000 logements par année jusqu'en 2016, soit un ajout de 9000 logements pour les neuf prochaines années.

En septembre 2007, on estime que le territoire compris à l'intérieur de l'aire de consolidation urbaine offre un potentiel pour l'ajout de 8720 unités de logements. Non seulement la disponibilité d'espace développable n'offre pas une marge de manœuvre suffisante pour permettre une libre concurrence sur le marché résidentiel, mais l'offre ne suffira même pas à la demande.

Dans ce contexte, la Ville de Lévis a dû revoir sa stratégie de gestion de la fonction résidentielle adoptée en 2005. Afin de permettre une planification adéquate de son territoire, en tenant compte des nouvelles tendances en matière de développement résidentiel, la Ville prévoit l'ajout de 359 hectares de terrain brut à l'intérieur de l'aire de consolidation urbaine. Malgré ces ajustements à la stratégie de gestion de la fonction résidentielle, la Ville maintient essentiellement son périmètre d'urbanisation, tel que délimité aux schémas d'aménagement adoptés par les ex-MRC de Desjardins et des Chutes-de-la-Chaudière.

- 1° Les intentions d'aménagement de la Ville au regard de la gestion de la fonction résidentielle reposent sur les objectifs suivants:
- a) Privilégier la construction des terrains vacants viabilisés.
 - b) Considérer l'existence de deux pôles majeurs de croissance sur le territoire : le pôle Desjardins et celui de la tête des ponts.
 - c) Considérer la répartition des institutions et des principaux services à la population et des autres fonctions de centralité sur le territoire.
 - d) Reconnaître la présence d'un axe de consolidation urbaine reliant en un continuum les secteurs Saint-Nicolas (Villieu), Vieux-Saint-Rédempteur, Charny, Saint-Romuald et Lévis. C'est là que se concentrent les plus fortes densités résidentielles et la plus grande diversité des fonctions urbaines. Tel qu'indiqué à l'article 39, des liens routiers unifieront les différentes parties de l'AXE DE CONSOLIDATION URBAINE afin d'assurer cette continuité.
 - e) Reconnaître les aires de consolidation des secteurs Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Nicolas (ouest), Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome et Pintendre. Ces aires feront l'objet d'une consolidation urbaine.
 - f) Identifier à titre d'aires d'EXPANSION À TRÈS LONG TERME, des parties du territoire non requises aux fins urbaines d'ici 2016, selon les tendances

² Ville de Lévis, *Stratégie de gestion de la fonction résidentielle*, 21 mars 2005.

- démographiques observées; toutefois, ces aires sont incluses dans le périmètre d'urbanisation compte tenu qu'elles sont vouées, à long terme, à être urbanisées.
- g) Respecter le choix du lieu d'établissement des ménages. Le territoire de la ville est vaste. Il recèle des réalités complexes et entre autres des unités de voisinage auxquelles sont associées des sentiments d'appartenance. La Ville de Lévis respecte les besoins et les valeurs des ménages et prévoit en conséquence une certaine répartition de la croissance résidentielle sur son territoire.
 - h) Répondre aux besoins des ménages quant au type d'habitat. Le vieillissement des ménages et les mouvements de population engendrent de nouveaux besoins dont il faut tenir compte.
 - i) Favoriser la proximité des bassins d'emploi dans un esprit de développement durable.
 - j) Favoriser la densification du territoire afin de diversifier le parc immobilier et pour rentabiliser les équipements, infrastructures et services publics.
 - k) Poursuivre les efforts de rénovation et de valorisation des secteurs déjà construits.
 - l) Respecter la capacité des infrastructures et équipements majeurs d'alimentation en eau et d'assainissement des eaux usées.
 - m) Prendre en considération les contraintes naturelles et les contraintes anthropiques. Ces contraintes sont incidentes sur la disponibilité et la constructibilité des espaces urbains. L'offre réelle en espace développable s'en trouve affectée.
 - n) Permettre une saine concurrence des entreprises sur le marché résidentiel afin d'atteindre un marché équilibré. Déjà, la forte croissance des dernières années, dans un contexte de resserrement de la fonction résidentielle issu de la *Stratégie de gestion de la fonction résidentielle*, a entraîné une hausse du prix des terrains sur le territoire de la ville. Il est ainsi devenu évident qu'il fallait accroître l'offre en espace pour mieux répondre aux besoins des ménages.
- Les besoins en logements d'ici 2016 sont de 9 000 unités (selon une moyenne de 1000 logements annuellement). Conformément à la carte des grandes affectations du territoire, l'offre de terrains disponibles en termes de logements est de 16 562 unités incluant les terrains vacants desservis et les secteurs de développement de l'AXE DE CONSOLIDATION URBAINE et des AIRES DE CONSOLIDATION URBAINE, soit un ratio de 1,84.

Avant de permettre de nouveaux projets de développement, aussi bien dans l'axe de consolidation urbaine que dans l'aire de consolidation urbaine, la Ville devra analyser les cinq critères suivants : capacité résiduelle des réseaux d'aqueduc et d'égouts, disponibilité des écoles élémentaires, accessibilité routière, desserte en transport en commun et étude sur les impacts fiscaux. Le plan d'urbanisme de la Ville devra peaufiner cette réflexion sur la stratégie de gestion de la fonction résidentielle, notamment en s'assurant d'une meilleure adéquation avec les capacités résiduelles des équipements d'alimentation en eau potable et d'épuration des eaux usées et du réseau routier.

Cette stratégie de gestion de la fonction résidentielle permet dorénavant à la Ville de planifier sa croissance et de ne plus être en réaction par rapport aux projets de développement. Les services de la Ville appuieront leur planification sur cette stratégie notamment à l'égard des services d'aqueduc et d'égouts sanitaire et pluvial, de la répartition des parcs et des équipements récréatifs, de la localisation des secteurs industriels, de la répartition des logements sociaux, etc.

2° Les usages compatibles avec les affectations AXE DE CONSOLIDATION URBAINE et AIRE DE CONSOLIDATION URBAINE sont :

AFFECTATIONS AXE DE CONSOLIDATION URBAINE, AIRE DE CONSOLIDATION URBAINE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Habitation	Tous les types d'usage résidentiel. Sous réserve de l'article 28, les usages de très haute densité sont toutefois exclusifs à l'affectation AXE DE CONSOLIDATION URBAINE.
Commerce et service	Tous les usages, sauf ceux exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT.
Éducation, culture et santé	Tous les usages.
Parc et récréation	Tous les usages.
Industrie	Les industries à caractère artisanal, sans contraintes et à très faibles gabarits.

Les nouvelles AIRES DE CONSOLIDATION URBAINE ou parties de l'AXE DE CONSOLIDATION URBAINE issues de la révision de la stratégie de gestion de la fonction résidentielle³ sont illustrées à la carte 10. Elles devront respecter les densités brutes minimales suivantes :

N° 1	secteur Saint-Nicolas :	5 log. / hectare ⁴
N° 2	secteur Saint-Nicolas :	10 log. / hectare ⁵
N° 3	secteur Saint-Nicolas :	20 log. / hectare ⁶
N° 6	secteur Saint-Étienne-de-Lauzon :	20 log. / hectare
N° 8	secteur Saint-Étienne-de-Lauzon :	20 log. / hectare
N° 9.1	secteur Saint-Étienne-de-Lauzon :	30 log. / hectare
N° 10	secteur Saint-Étienne-de-Lauzon :	25 log. / hectare
N° 11	secteur Saint-Étienne-de-Lauzon :	25 log. / hectare
N° 16	secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville :	18 log. / hectare
N° 17	secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville :	18 log. / hectare
N° 18	secteur Saint-Jean-Chrysostome :	28 log. / hectare
N° 18.1	secteur Saint-Jean-Chrysostome :	28 log. / hectare
N° 19	secteur Saint-Jean-Chrysostome :	20 log. / hectare
N° 20	secteur Pintendre :	18 log. / hectare
N° 21	secteur Pintendre :	28 log. / hectare
N° 25	secteur Lauzon :	15 log. / hectare
N° 26	secteur Lauzon :	25 log. / hectare

Les parties de l'axe n° 18 et n° 18.1 forment un tout qui correspond à l'espace compris entre les secteurs construits de Charny et de Saint-Jean-Chrysostome. Cet espace bénéficie d'une localisation stratégique, au cœur de la nouvelle ville de Lévis, à proximité du PÔLE STRUCTURANT de la tête des ponts.

Si l'emplacement de cet espace commande une consolidation du tissu urbain, les contraintes anthropiques, pour leur part, détermineront ses grandes vocations. Le

³ Ville de Lévis, *Réévaluation et actualisation de la stratégie de gestion de la fonction résidentielle*, par Enviram Groupe-Conseil, septembre 2007, 90 pages.

⁴ La Ville veut protéger certaines caractéristiques naturelles dans ce secteur (boisés, fortes pentes, crans rocheux). Il pourrait s'ensuivre une densité un peu plus faible que la densité prévue. Cette densité peut varier d'au plus 15 %.

⁵ Idem.

⁶ Idem.

bruit provenant de la circulation autoroutière et de la gare de triage Joffre limite considérablement les potentiels de développement résidentiel. Ainsi, malgré la grande étendue de l'espace, on ne prévoit qu'un ajout de l'ordre de 2000 logements répartis dans l'ensemble formé par ces deux aires selon une densité moyenne de 28 logements à l'hectare. Ces logements seront concentrés surtout dans la partie n° 18.1 de l'axe de consolidation urbaine. Cependant, parce que la Ville ne dispose pas encore d'une planification fine de cette partie de territoire, il est possible que l'habitation déborde légèrement dans la partie n° 18 de l'axe de consolidation urbaine en continuité avec la partie n° 18.1.

Cette dernière partie (n° 18) sera plutôt consacrée à des activités d'administration et services, à des activités récréatives et à des activités commerciales qui ne devront pas compromettre le développement des pôles structurants.

Au développement de cet espace seront associés des projets de liens routiers qui permettront d'unifier les différentes parties de territoire urbain comme le milieu urbain du secteur Saint-Jean-Chrysostome, le secteur Charny, le PÔLE STRUCTURANT ainsi que les différentes parties du parc industriel et d'affaires Lévis-Centre. Tel qu'expliqué à l'article 39, ces liens auront entre autres pour effet de soustraire les déplacements véhiculaires à une trop forte dépendance à l'égard du réseau autoroutier.

- 3° Usages compatibles avec l'affectation EXPANSION À TRÈS LONG TERME :
Dans les parties du territoire vouées à l'affectation EXPANSION À TRÈS LONG TERME, les usages extensifs générant de très faibles densités d'occupation sont compatibles, tels que :
- habitation en bordure des rues publiques existantes lors de l'entrée en vigueur du schéma;
 - l'horticulture;
 - la serriculture;
 - la culture des céréales à pailles courtes et des plantes fourragères;
 - la sylviculture;
 - les activités récréatives et de loisirs extérieurs.
- 4° Les intentions de la Ville au regard du développement commercial :
Dans l'AXE DE CONSOLIDATION URBAINE et dans les AIRES DE CONSOLIDATION URBAINE, la Ville reconnaît certains usages commerciaux et de services existants et favorise l'implantation d'établissements surtout destinés au voisinage. La connaissance de l'état des lieux qu'il faudra inventorier dans le contexte de la préparation du plan d'urbanisme permettra de définir de façon plus précise les usages et la taille des établissements.

28. L'affectation PÔLE STRUCTURANT

L'affectation PÔLE STRUCTURANT couvre les parties du périmètre d'urbanisation de la ville de Lévis destinées aux activités commerciales et de services d'envergure régionale ou suprarégionale.

Le pôle structurant Desjardins couvre une partie de territoire stratégique située entre l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud ainsi que le secteur du Cégep Lévis-Lauzon. Cette partie regroupe déjà des activités commerciales et administratives majeures tels le centre commercial Les Galeries Chagnon, le Mouvement Desjardins ainsi que de nombreux établissements commerciaux dont certains qualifiés de «grandes surfaces». Le développement de ce pôle doit continuer de reposer sur l'implantation de commerces et de services diversifiés et d'envergure pouvant desservir une vaste clientèle. Au pourtour du futur Centre des congrès et de l'Université du Québec à Rimouski (UQAR), campus de

Lévis, des fonctions commerciales et de services diversifiés s'établiront; des fonctions résidentielles s'intégreront aussi à ce développement afin d'y favoriser un milieu de vie dynamique.

Le pôle de la tête des ponts regroupe des parties de territoire stratégiques réparties de part et d'autre de la rivière Chaudière. Ces parties offrent une très bonne visibilité, bénéficient d'une excellente accessibilité et possèdent leur élément identitaire majeur : le parc des Chutes-de-la-Chaudière. La convergence des autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche et des routes 116, 175, 132 et 171 consacre ce carrefour stratégique et permet aux commerces d'y intercepter la clientèle de Chaudière-Appalaches et de réduire les fuites commerciales vers la rive nord. De plus, ce secteur est propice à l'implantation de services gouvernementaux bénéficiant de la proximité de la capitale nationale et à un point de convergence majeur des grands axes de développement de la région Chaudière-Appalaches.

- 1° Intentions d'aménagement liées à l'affectation PÔLE STRUCTURANT :
- a) Reconnaître le secteur de la route du Président-Kennedy et du cégep (Desjardins) et celui de la tête des ponts en tant que secteurs stratégiques pour le développement commercial et administratif de la ville, de la Communauté métropolitaine de Québec et de la région Chaudière-Appalaches.
 - b) Favoriser la concentration des activités commerciales, de services et administratives à rayonnement régional permettant à ces pôles structurants de jouer efficacement des fonctions de centralité à l'échelle de la ville, de la CMQ et de la région Chaudière-Appalaches.
 - c) Maximiser la rentabilité des investissements publics et privés consentis dans ces pôles en réservant les espaces disponibles aux implantations de services gouvernementaux et de fonctions commerciales multiples et de grand gabarit.
 - d) Anticiper la venue d'établissements majeurs, tels le Centre des congrès (en construction) et les complexes sportifs intérieurs; favoriser la synergie et les retombées économiques engendrées par ces projets majeurs qui s'ajouteront entre autres au nouveau campus de l'UQAR.
 - e) Effectuer une étude sur la fonction commerciale afin de mieux comprendre ce secteur d'activité, évaluer les fuites commerciales et déterminer les moyens correctifs, valider ou modifier les affectations PÔLE STRUCTURANT et les normes applicables.
 - f) Expertiser les répercussions du développement de ces pôles sur le réseau routier et le réseau de transport en commun.

2° Les usages compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT sont :

AFFECTATION PÔLE STRUCTURANT	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Commerce et service	Tous les usages, peu importe la superficie qu’ils occupent. Par contre, les usages suivants sont exclusivement compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT, sous réserve de dispositions particulières contenues dans ce schéma d’aménagement et de développement : 1) Établissement commercial de 7 500 mètres carrés et plus; 2) Établissement de services de 3 500 mètres carrés et plus; 3) Le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements commerciaux ou de plusieurs établissements commerciaux et de services totalisant 10 000 mètres carrés et plus; 4) Le regroupement dans un même bâtiment de plusieurs établissements de services totalisant 3 500 mètres carrés et plus; Ces seuils d’exclusivité ne s’appliquent toutefois pas aux bâtiments qui, lors de l’entrée en vigueur du schéma, les atteignent et sont situés à l’extérieur d’un pôle structurant.
Industrie	Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faible gabarit.
Éducation, culture et santé	Tous les usages.
Parc et récréation	Tous les usages.
Habitation	Haute et très haute densités

Les laboratoires et centres de recherches sont également des usages compatibles avec l’affectation PÔLE STRUCTURANT.

29. **L’affectation AXE COMMERCIAL :**

L’affectation AXE COMMERCIAL couvre les parties du périmètre d’urbanisation principalement destinées aux activités commerciales et de services d’envergure locale ou régionale.

Le boulevard de la Rive-Sud (132), la route du Président-Kennedy (173) et le tronçon du chemin des Îles compris entre l’autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud (132), la rue Commerciale à Saint-Jean-Chrysostome (275), le boulevard de la Rive-Sud et la 4^e Avenue à Saint-Romuald (275), la route du Pont à Saint-Nicolas (116), la 1^{re} Avenue à Saint-Rédempteur (116), la route Lagueux à Saint-Étienne-de-Lauzon (171) et la route Marie-Victorin dans le secteur Place Normandie à Saint-Nicolas sont les voies de circulation nationales et régionales les plus achalandées sur le territoire. Les commerces, les services et certaines industries cherchent naturellement à s’implanter le long de ces routes à cause de l’accessibilité et de la visibilité.

Le développement accéléré des abords de ces routes dans les décennies antérieures fait en sorte que certains tronçons présentent des problèmes de cohabitation d’usages (résidentiels, commerciaux et industriels) ainsi que de sécurité routière. Pour la Ville, il est souvent difficile et coûteux de corriger ces problèmes.

Le développement et l'aménagement des abords de ces routes doivent donc faire l'objet d'une planification afin d'en préserver le potentiel pour l'implantation de commerces et de services d'envergure locale et régionale et d'en assurer la fonctionnalité et la sécurité.

- 1° Intentions d'aménagements liées à l'affectation AXE COMMERCIAL :
- a) Reconnaître l'importance des routes 116, 132, 171, 173, 275 et un tronçon du chemin des Îles.

b) Favoriser le développement commercial et de services d'envergure locale et régionale de ces routes à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Sans excéder les seuils d'exclusivité réservés à l'affectation PÔLE STRUCTURANT, il faut autoriser l'implantation d'établissements de taille relativement importante sur les axes commerciaux afin de permettre leur viabilité économique. Les marchés d'alimentation et les quincailleries qui recherchent ce genre de localisation possèdent généralement une taille considérable malgré une aire de desserte locale ou de voisinage. Les axes commerciaux sont aussi le lieu d'implantation de prédilection pour les commerces et services voués à l'automobile, notamment les concessionnaires automobiles qui occupent également des surfaces importantes.

c) Planifier le développement de manière à préserver ou améliorer la fonctionnalité, la sécurité et l'apparence visuelle en édictant des normes rigoureuses d'aménagement des terrains bordant ces routes ainsi que des normes témoignant d'une préoccupation relativement à l'architecture des bâtiments qui y sont construits; à titre d'exemple, le développement des terrains limitrophes peut être assujéti à la production d'un plan d'aménagement d'ensemble (PAE) ou d'un plan d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et un contrôle rigoureux des entrées charretières et des usages peut être exercé.

d) Effectuer une étude de design urbain couvrant en priorité la totalité du boulevard de la Rive-Sud.

e) Prévoir des mutations entre certains usages en place et un "renouveau urbain" souhaitable dans certains secteurs.

2° Les usages compatibles avec l'affectation AXE COMMERCIAL sont :

AFFECTATION AXE COMMERCIAL	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Commerce et service	Tous les usages sauf les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT.
Industrie	Les industries sans contraintes et à faibles gabarits; Toutes les activités doivent être effectuées à l'intérieur de bâtiments fermés. De façon générale, l'entreposage extérieur est prohibé ou doit être isolé visuellement des voies de circulation.
Éducation, culture et santé	Tous les usages de cette catégorie sont autorisés.
Habitation	Toutes les fonctions résidentielles à condition que la réglementation d'urbanisme assure leur cohabitation harmonieuse avec les usages existants.
Parc et récréation	Tous les usages.

Les laboratoires et centres de recherches sont également des usages compatibles avec l'affectation AXE COMMERCIAL.

30. L'affectation SECTEUR TRADITIONNEL

Par cette affectation, la Ville de Lévis veut maintenir le caractère traditionnel et affirmer sa volonté de renforcer les anciens centres-villes et secteurs centraux de son territoire.

L'affectation SECTEUR TRADITIONNEL couvre les parties du périmètre d'urbanisation destinées à la revalorisation : les secteurs de la traverse, du Vieux-Lévis, du Vieux-Saint-Romuald, du Vieux-Charny, les secteurs du village de Saint-Nicolas, du vieux Saint-Rédempteur, du Vieux Saint-David, du Vieux Lauzon et du Vieux Saint-Jean-Chrysostome. Ceux-ci se caractérisent par une grande mixité des usages, des implantations relativement denses et des établissements généralement de faible taille.

Trois organismes de développement économique sont actifs dans la revitalisation des anciens quartiers, notamment le Vieux-Lévis, Saint-Romuald et le village historique de Saint-Nicolas; un organisme est en formation pour le secteur Charny. La Ville de Lévis appuie ces organismes par sa politique de soutien aux organismes locaux de revitalisation et a institué, à cet effet, une table de concertation réunissant les principaux acteurs locaux dans ce secteur d'activités. Récemment, ces organismes se sont regroupés afin d'évaluer les fuites commerciales de leurs territoires d'intervention respectifs et d'identifier les commerces et services qui pourraient maintenir le dynamisme de ces secteurs et les actions à prendre pour y parvenir. L'objectif de ce projet est de recenser les commerces de chacun des secteurs, soit l'offre actuellement disponible, et de quantifier la demande non comblée localement en fonction des dépenses des ménages. Cette évaluation permettra d'identifier le type de commerces qui pourront contribuer au dynamisme des noyaux historiques et des principales artères commerciales et principaux quartiers de Lévis.

Les secteurs de la traverse et du Vieux-Lévis font l'objet d'efforts soutenus visant à les dynamiser et à mieux les faire connaître. Un des objectifs poursuivis est d'attirer sur la rive sud une partie des 4 millions de touristes qui visitent la capitale nationale chaque année et ainsi contribuer à l'essor économique de la ville et de la région. Compte tenu de sa localisation stratégique, le secteur de la traverse est appelé à desservir une clientèle touristique importante. Le schéma d'aménagement et de développement peut contribuer à sa mise en valeur en indiquant les usages et les équipements qui devraient s'y retrouver en priorité. À cet effet, la Ville de Lévis élabore actuellement le concept d'aménagement du secteur de la traverse. À la suite de différentes consultations effectuées dans ce secteur au cours des dernières années, il apparaît que l'enjeu sera de concilier différents usages dans ce secteur. La mixité des fonctions permettra l'implantation des fonctions hôtelière et de restauration, des fonctions résidentielles et de services. La circulation devra être analysée avec soin en tenant compte de la présence des traversiers, de la desserte en transport en commun, des besoins des cyclistes et des piétons et de l'achalandage prévisible à la suite de la structuration de ce secteur stratégique. Par ailleurs, les rues commerciales du Vieux-Lévis peuvent accueillir des usages commerciaux et de services à rayonnement local, voire régional. De plus, il faut anticiper et encourager la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de ces secteurs aux fins résidentielles, commerciales, de services administratifs ou autres, indépendamment des seuils d'exclusivité de l'affectation PÔLE STRUCTURANT.

Les SECTEURS TRADITIONNELS recèlent également des atouts historiques et esthétiques qu'il convient de conserver et de mettre en valeur, d'abord pour la population de ces quartiers, mais également afin d'offrir à l'ensemble des Lévisiennes et des Lévisiens des milieux identitaires forts favorisant le renforcement du sentiment d'appartenance. À titre d'exemple, mentionnons l'événement « Village en Arts » de Saint-Nicolas auquel participent les habitants du secteur et également de l'ensemble de la ville et qui attire des visiteurs. Les touristes et les excursionnistes seront également attirés par la vie de village qui sera recrée et favoriseront le maintien et le développement d'une fonction commerciale et de services distincts.

- 1° Intentions d'aménagements liées à l'affectation SECTEUR TRADITIONNEL:
- a) Contribuer aux efforts de revalorisation des noyaux historiques en y permettant une mixité d'usage, en y encourageant la tenue d'événements mobilisateurs et identitaires et en y favorisant le maintien et le développement d'emploi.

b) Permettre la mixité des usages en portant une attention particulière à l'intégration des projets de construction ou d'occupation dans la trame urbaine existante et pour ce faire, mettre en place des mécanismes de consultation de la population.

c) Préserver le caractère des SECTEURS TRADITIONNELS en adoptant des normes et critères d'aménagement qui tiennent compte de l'état des lieux. Afin de préserver la structure et l'identité de ces milieux, éviter d'y implanter des établissements de grande taille, sauf si la taille des bâtiments existants le commande. Permettre la réutilisation des bâtiments notamment institutionnels ou industriels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir.

d) Participer aux efforts de promotion touristique et de revitalisation de ces secteurs traditionnels.

e) Maintenir les services en place et favoriser l'implantation de nouveaux services, notamment les services municipaux, mais également gouvernementaux, éducatifs et de santé.

f) Analyser les impacts des développements anticipés sur la circulation.

g) Favoriser l'intégration harmonieuse des bâtiments et des usages à l'intérieur de ces secteurs centraux ainsi que la restauration et le recyclage des bâtiments patrimoniaux.

2° Les usages compatibles avec l'affectation SECTEUR TRADITIONNEL sont :

AFFECTATION SECTEUR TRADITIONNEL	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Commerce, service, parc, éducation, culture, santé et habitation	Tous les usages dans la mesure où la réglementation d'urbanisme (par exemple, par un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA)) assure leur intégration harmonieuse à la trame urbaine existante, sauf les usages exclusifs à l'affectation PÔLE STRUCTURANT. Afin de permettre la réutilisation des bâtiments institutionnels ou industriels de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir, tous les usages sont autorisés dans de tels bâtiments sans être limités par les seuils d'exclusivité du PÔLE STRUCTURANT.
Industrie	Les industries à caractère artisanal sans contraintes et à très faibles gabarits. Les laboratoires, les centres de recherches et les entreprises artisanales font partie de cette catégorie.

31. L'affectation PÉRI-URBAINE

L'affectation PÉRI-URBAINE couvre les parties du territoire où se retrouvent des résidences permanentes ou saisonnières à l'extérieur de la zone agricole et du périmètre urbain. Le développement de ces parties de territoire aux fins proprement urbaines n'est pas planifié à moyen ou long terme.

La soustraction de ces parties de territoire de la zone agricole ne correspondait pas toujours aux visées des ex-municipalités et des ex-MRC quant au développement urbain. L'éloignement relatif du secteur Ville-Guay de Lévis, du secteur Lac-Bargoné / route Monseigneur-Bourget de Saint-Joseph-de-la-Pointe de Lévy, du Lac-Charbonneau, du secteur des Chenaux à Saint-Jean-Chrysostome et du secteur sud de Sainte-Hélène-de-

Breakeyville rend difficile leur desserte par des infrastructures d'aqueduc et d'égouts. Seule la fonction résidentielle à basse densité est compatible avec l'affectation PÉRI-URBAINE.

- 1° Intentions d'aménagements liées à l'affectation PÉRI-URBAINE
- a) Reconnaître l'existence sur le territoire de concentrations résidentielles existantes autres que proprement urbaines.

b) Confirmer le développement actuel de type champêtre dans les parties excentriques de la zone blanche de la ville, en autorisant la construction uniquement en bordure des rues publiques ou à une rue privée conforme aux exigences du règlement de lotissement.

c) Éviter l'installation de réseaux d'aqueduc et d'égouts dans ces secteurs à moins de situations particulières.

Ces intentions traduisent le souci de la Ville de reconnaître des parties de territoire situées à l'extérieur de la zone agricole mais dont les caractéristiques se rapprochent de celles du milieu rural et champêtre, en y permettant la consolidation de l'existant mais avec l'intention ferme de limiter la croissance de ces secteurs.

- 2° Les usages compatibles avec l'affectation PÉRI-URBAINE sont :

AFFECTATION PÉRI-URBAINE	
Catégorie	Usages compatibles et conditions applicables
Habitation	Résidence unifamiliale isolée de très faible densité.
Parc et récréation	Tous les usages.
Agriculture et foresterie	Tous les usages s'ils sont sans contraintes.

- 3° Dispositions particulières
- Dans le cas des bâtiments existants, les usages actuels ou permettant le redéveloppement de ces bâtiments sont également compatibles avec l'affectation PÉRI-URBAINE.

CHAPITRE 5 - LE PÉRIMÈTRE D'URBANISATION

32. Délimitation et finalité du périmètre d'urbanisation

Le périmètre d'urbanisation englobe les parties du territoire déjà construites et les secteurs d'expansion anticipés par la Ville. La délimitation de ce périmètre d'urbanisation permet de faire une meilleure différenciation entre le secteur urbain et le milieu ressources. Ce périmètre d'urbanisation permet une meilleure planification de l'aménagement et du développement du territoire. Ainsi, la Ville peut mieux anticiper ses besoins futurs en matière d'équipements et d'infrastructures, et les principaux partenaires socioéconomiques, les ministères et organismes peuvent également mieux planifier leurs actions afin de soutenir le développement. La délimitation de ce périmètre d'urbanisation, illustré sur la carte 1, s'appuie notamment sur l'identification des parties du territoire les plus propices au développement tant sur les plans économique, social, communautaire et environnemental,

et qui assure la diminution des pressions sur les territoires agricoles, l'utilisation optimale des capacités résiduelles des équipements et infrastructures en place et la rentabilisation des investissements public et privé consentis. Finalement, le périmètre d'urbanisation facilite la mise en place du concept d'organisation spatiale.

CHAPITRE 6 -LA PLANIFICATION DES TRANSPORTS

33. **Le Schéma d'aménagement et de développement et la planification des transports**

Le schéma d'aménagement et de développement doit décrire et planifier l'organisation du transport terrestre. À cette fin, il doit indiquer la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre importants qui existent ainsi que l'endroit où ils sont situés. Il doit de plus, compte tenu du caractère adéquat ou non des infrastructures et des équipements, de la demande prévisible en matière de transport et de la part anticipée du transport devant être assurée par les divers modes, indiquer les principales améliorations devant être apportées aux infrastructures et aux équipements et la nature des nouvelles infrastructures ou des nouveaux équipements de transport terrestre importants dont la mise en place est projetée, ainsi que l'endroit approximatif où ils seront situés.

Le ministère des Transports du Québec (ci-après appelé « MTQ ») considère que les schémas d'aménagement et de développement peuvent grandement contribuer à préserver la fonctionnalité et la sécurité des routes sous sa responsabilité. Il souhaite que l'aménagement du territoire tienne davantage compte de ces préoccupations et qu'il soit fait de manière à minimiser la construction de nouvelles routes. Le MTQ incite la Ville à y inclure une réflexion sur la « gestion des corridors routiers », c'est-à-dire le contrôle de l'aménagement des abords des routes du réseau supérieur.

Le 6 avril 2000, le MTQ déposait le *Plan de transport de l'agglomération de la Capitale Nationale*. L'élaboration de ce Plan avait commencé en 1994 en collaboration avec les MRC, la Communauté urbaine de Québec, les principales villes de la région et les sociétés de transport public. L'analyse des tendances effectuée fait ressortir que le réseau routier supérieur est de plus en plus sollicité, tant pour le transport des personnes que des marchandises. Le dépeuplement des villes-centres au profit de la banlieue et l'accroissement du camionnage constituent les principales causes de la congestion anticipée sur les axes routiers majeurs. Une congestion routière importante est généralement perçue comme un frein au développement économique régional. Par la suite, le MTQ déposait le *Plan de transport de la région Chaudière-Appalaches* en 2002.

Par ailleurs, le MTQ a procédé à d'importants travaux sur le territoire de la ville de Lévis en concertation avec l'administration municipale. Le présent schéma confirme ainsi plusieurs projets issus de cette concertation. Il propose également d'autres améliorations au réseau routier, notamment celles actuellement à l'étude par le MTQ dans le cadre de l'*Étude des conditions de circulation aux approches des ponts Pierre-Laporte et de Québec de même que sur un réseau désigné*, de l'étude sur l'échangeur 305 (Lagueux) et sur l'échangeur 325 (Kennedy).

34. **Les intentions d'aménagement et de développement liées à la planification des transports**

Afin de confirmer l'orientation et les lignes directrices de l'article 19, les intentions d'aménagement et de développement suivantes structurent la planification des transports à Lévis :

- 1° Dresser un diagnostic des réseaux de transport en place et mettre en place un *monitoring* afin d'être en mesure d'évaluer en continu l'évolution de ces réseaux de transport.
- 2° Proposer des améliorations à ces réseaux de transport afin de répondre aux besoins de la population et de soutenir le développement de la ville, en privilégiant des mesures opérationnelles (feux de circulation, signalisation, corrections géométriques). Dans certains cas, proposer des ajouts aux réseaux de transport lorsque ces ajouts permettent d'atteindre les autres objectifs d'aménagement et de développement de la Ville. Planifier le développement du réseau à long terme afin de réserver les emprises en conséquence et compte tenu du rôle structurant de ce réseau.
- 3° Éviter de déplacer les problèmes actuels et anticipés de fonctionnalité vers d'autres secteurs de la ville.
- 4° Accorder la priorité aux projets de développement du réseau routier qui permettent de favoriser les échanges entre les différents secteurs de la ville sans accentuer notre dépendance par rapport à l'autoroute.
- 5° S'assurer que le développement des fonctions urbaines considère la sécurité et la fonctionnalité des réseaux de transport.
- 6° Accorder la priorité à l'aménagement et au réaménagement des infrastructures de transport situés à l'intérieur du tissu urbain existant plutôt que de favoriser l'ouverture de nouvelles voies de pénétration en territoire non-urbanisé. Néanmoins, la planification à long terme est importante pour les motifs invoqués ci-haut.
- 7° Concevoir des aménagements urbains qui contribuent à réduire les déplacements avec l'automobile (espace urbain polyvalent et multifonctionnel) et qui encouragent l'utilisation du transport en commun, du covoiturage, de la bicyclette et de la marche (trottoir, voies cyclables, voie réservée, abribus, mobilier urbain, etc.).
- 8° À l'extérieur des périmètres d'urbanisation, prévoir des normes d'aménagement des terrains (entrées charretières) qui assurent le maintien de la sécurité et de la fonctionnalité de la route.
- 9° Déterminer et mettre en place dans le pôle de la tête des ponts un centre de transfert pour le transport en commun afin d'encourager l'utilisation du transport en commun et d'augmenter l'efficacité des échanges sur le territoire de Lévis, mais également interrives.
- 10° Reconnaître à titre de contraintes anthropiques l'autoroute Jean-Lesage (A-20) et l'autoroute Robert-Cliche (A-73) de même que les voies ferroviaires et la gare de triage et contrôler les usages résidentiels et les services à la population à l'intérieur des zones d'inconfort sonore générées par ces contraintes.
- 11° Poursuivre le développement du réseau de voies cyclables municipales et régionales favorisant les échanges inter-secteurs et permettant aussi l'accès aux différents éléments d'intérêt. Le réseau de voies cyclables doit également prévoir des liens utilitaires offrant un mode de transport alternatif à l'automobile et le développement du réseau piétonnier doit être poursuivi afin de désenclaver les zones résidentielles et de les relier aux principaux centres d'emploi.
- 12° Exercer un contrôle en bordure du réseau routier supérieur, afin de limiter le nombre d'entrées charretières tout en permettant la souplesse requise lors d'un réaménagement routier.
- 13° Exiger des concepts d'aménagement qui favorisent l'utilisation du transport en commun, notamment en consolidant et en densifiant les territoires situés de part et d'autre des circuits majeurs d'autobus; prévoir des voies réservées et planifier un réseau de transport qui facilite la desserte par autobus.

35. Description des infrastructures et équipements de transport existants

La description des infrastructures et équipements de transport concerne:

- le réseau routier supérieur
- le réseau ferroviaire

- la traverse Québec-Lévis
- les voies cyclables et "la route Verte"
- le transport collectif
- le transport maritime et aérien
- les véhicules hors route

1° Le réseau routier supérieur :

Le réseau routier supérieur est défini par le MTQ à l'échelle provinciale de la façon suivante :

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

La classification fonctionnelle du réseau routier supérieur de la ville reconnu par le MTQ se résume dans le tableau qui suit. Cette classification apparaît également sur la carte 8 annexée au présent schéma. Certains tronçons de ce réseau routier sont de juridiction municipale, tel qu'illustré sur cette carte.

Classe	Route et tronçon
Autoroute :	• autoroute Jean-Lesage (20); • autoroute Robert-Cliche (73)
Nationale :	• route 132, de Saint-Antoine-de-Tilly à Beaumont • route du Président-Kennedy (173), du boulevard de la Rive-Sud à l'autoroute Jean-Lesage (secteur Lévis) • chemin du Sault (175), du boulevard de la Rive-Sud à l'autoroute Jean-Lesage (secteur Saint-Romuald) • pont de Québec (175)
Régionale :	• route du Président-Kennedy (173) (secteur Lévis), de l'autoroute Jean-Lesage à Saint-Henri ; • route 116, de Saint-Gilles à la route 132

Collectrice :	• boulevard Wilfrid-Carrier, de la route du Président-Kennedy au boulevard Alphonse-Desjardins (secteur Lévis) • chemin des Îles, du boulevard de la Rive-Sud à l'autoroute Jean-Lesage (secteur Lévis) • rue Saint-Laurent, de la traverse à la côte du Passage (secteur Lévis) • côte du Passage, de la rue Saint-Laurent à la rue Saint-Georges (secteur Lévis) • boulevard Alphonse-Desjardins, de la rue Saint-Georges à l'autoroute Jean-Lesage (secteur Lévis) • route Monseigneur-Bourget, de la rue Champagnat à l'autoroute Jean-Lesage (secteur Lévis) • route Lagueux (171), de la route 132 à la route 116 (secteur Saint-Étienne-de-Lauzon) • route 175, de l'autoroute Jean-Lesage (secteur Charny) à la rue Sainte-Hélène (secteur Sainte-Hélène-de-Breakeyville) • route Beaulieu, entre l'autoroute Robert-Cliche et la route 175, incluant les voies d'accès à l'autoroute (route de la Rive et rue de la Jonction, secteur Saint-Jean-Chrysostome) ; • rue de l'Église, entre la route Beaulieu et la rue Commerciale (secteur Saint-Jean-Chrysostome) • chemin Olivier, de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 311) à la route 116 (secteur Saint-Nicolas) • chemin Olivier, de la bretelle de l'autoroute Jean-Lesage (sortie 305) à la route Lagueux (Saint-Nicolas) • route 275, du boulevard de la Rive-Sud (secteur Saint-Romuald) à la limite de Saint-Henri (secteur Saint-Jean-Chrysostome)
---------------	--

En plus de la classification fonctionnelle du réseau routier supérieur reconnu par le MTQ, le schéma reconnaît également le réseau routier supérieur suivant:

- **boulevard Étienne-Dallaire**, tronçon existant et projeté (secteur Lévis)
- **chemin du Sault** (secteur Saint-Romuald)
- **rue Saint-Georges et la rue Saint-Joseph** (secteur Lévis)
- **rue Louis-H.-Lafontaine** et son prolongement vers l'est au-delà du boulevard Wilfrid-Carrier
- **rue Charles-Rodrigue**
- **rue Saint-Omer**, au sud de la rue de l'Entente
- **boulevard Étienne-Dallaire**, de son raccordement avec le prolongement éventuel de Saint-Omer jusqu'à son prolongement vers l'ouest jusqu'à l'échangeur 314
- **route Lallemant**
- **boulevard de la Rive-Sud (132)**, du chemin du Sault à la route Lallemant
- **route du Président-Kennedy (173)**, de la rue Saint-Georges à l'autoroute Jean-Lesage
- **rue Saint-Laurent, côte du Passage et boulevard Alphonse-Desjardins**, de l'autoroute Jean-Lesage à la traverse
- **route Monseigneur-Bourget**, de la rue Champagnat au chemin Sainte-Hélène
- **route 275**, du boulevard de la Rive-Sud (secteur Saint-Romuald) à la rue Saint-Louis (secteur Saint-Jean-Chrysostome)
- **rue de l'Église**, (secteur Saint-Jean-Chrysostome), de la rue Chamonix à la rue Commerciale
- **route 175**, (secteur Charny), de l'autoroute Jean-Lesage à l'avenue de la Rotonde

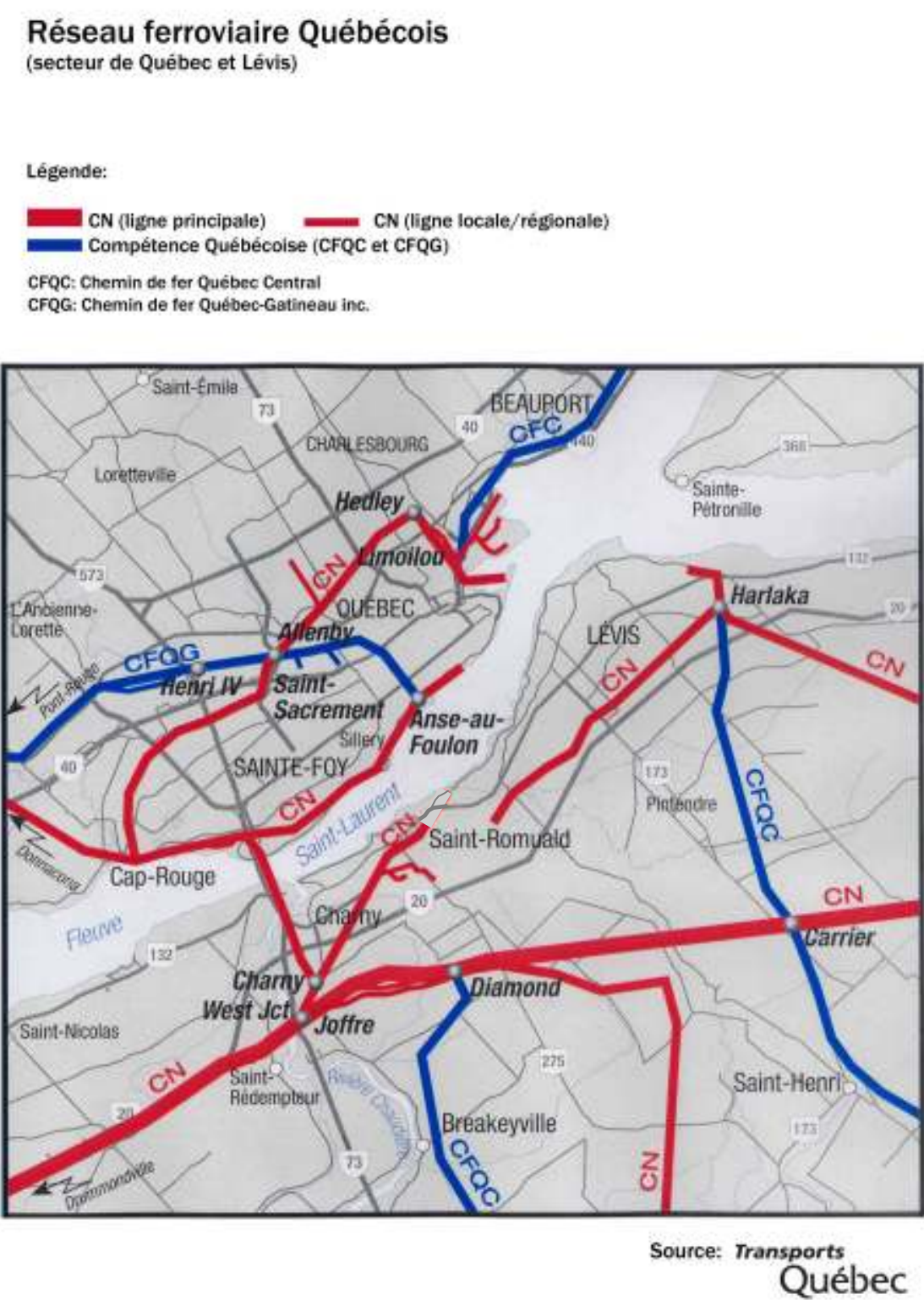
Le plan d'urbanisme de Lévis viendra compléter cette hiérarchisation du réseau routier municipal.

2° Le réseau ferroviaire :

Le réseau ferroviaire de la ville est le suivant :

- 1) Le chemin de fer Canadien National :
 - a) La ligne transcontinentale constituée des subdivisions Drummondville et Diamond comprenant la gare de triage Joffre avec un atelier d'entretien multiservice et une rampe de transbordement d'automobiles. Sur cette ligne, circulent les trains de Via en direction de la Gaspésie et des Maritimes .
 - b) La subdivision Bridge, incluant l'embranchement industriel du secteur Saint-Romuald et la gare du secteur Charny (service passager de la Société Via Rail) .
 - c) L'embranchement Monk de la subdivision Montmagny reliant le secteur Charny à la meunerie de Saint-Isidore .
 - d) L'antenne Ultramar à partir de la jonction Harlaka .
- 2) Le chemin de fer Québec Central :
 - a) La subdivision Vallée, reliant le secteur Charny à la Beauce.
 - b) La subdivision Lévis, reliant la ville de Lévis à la jonction Scott.

Le croquis suivant indique la localisation du réseau ferroviaire sur le territoire.



3° La traverse Québec-Lévis :

En matière de transport, la traverse Québec-Lévis constitue un équipement de transport essentiel pour la rive sud de Québec. Sur une période de quatorze (14) années consécutives (1991 à 2005), une augmentation du transport de véhicules automobiles (+21%), de piétons (+20%) et de bicyclettes (+165%) est notable (tableau 35). L'engouement pour le transport par vélo et l'aménagement récent d'infrastructures cyclables des côtés nord et sud du fleuve contribuent sûrement à cet achalandage accru à la traverse Québec-Lévis.

Tableau 35 : Fréquentation de la traverse Québec-Lévis, 1991-1992 à 2004-2005

Années	Piétons	Bicyclettes	Véhicules
1991-1992	1 506 885	44 898	261 316
1992-1993	1 506 345	47 429	249 361
1993-1994	1 567 318	52 096	220 443
1994-1995	1 517 619	53 698	213 378
1995-1996	1 676 123	60 515	219 089

1996-1997	1 527 877	57 024	219 126
1997-1998	1 377 630	50 038	201 109
1998-1999	1 606 919	61 003	249 528
1999-2000	1 632 954	78 505	243 200
2000-2001	1 518 234	65 091	238 647
2001-2002	1 601 178	83 155	251 872
2002-2003	1 837 021	113 235	331 768
2003-2004	1 658 030	106 600	289 888
2004-2005	1 810 039	119 145	316 608
2004-2005	20 %	165 %	21 %
Source: Société des traversiers du Québec.			

La traverse de Lévis fait partie intégrante du réseau routier et constitue ainsi une alternative valable pour les automobilistes ne voulant pas faire le détour par les ponts. De plus, la traverse fait partie intégrante du réseau de transport en commun pour la région métropolitaine de Québec.

- 4° Les voies cyclables et la route Verte :
Les aménagements récents du Parcours-des-Anses, du Grand-Tronc, et les autres aménagements cyclables (notamment ceux faisant partie de la route Verte) constituent d'autres éléments du réseau de transport qui permettent de diversifier les modes de transport (cyclo-pédestre) et de contribuer au développement récréotouristique et économique du territoire lévisien. Plusieurs voies cyclables sont intégrées au concept des grands parcs urbains. D'autres voies cyclables, incluant certains tronçons de la route Verte, sont constituées de bandes cyclables ou de chaussées désignées. Le réseau actuel des voies cyclables est illustré sur la carte 2 annexée au présent schéma.
- 5° Le transport collectif :
Sur le territoire de la ville de Lévis , le service de transport en commun est assuré par la Société de Transport de Lévis. Depuis l'année 2002, en vertu de la *Loi sur les sociétés de transport en commun*, l'OMIT (organisme municipal et intermunicipal de transport en commun) des Chutes-de-la-Chaudière (OMITCC), celui de Pintendre (OMITP) et le Réseau Trans-Sud sont dorénavant des entités regroupées sous la responsabilité de la Société de Transport de Lévis. Les anciens territoires des OMIT des Chutes-de-la-Chaudière et Pintendre sont maintenant administrés par un transporteur privé qui est sous contrat avec la Société de transport de Lévis. Il existe également un lien avec la traverse de Lévis pour une partie des usagers du transport en commun, qui désirent se déplacer vers la rive nord.

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

Les préoccupations de la Ville en matière de transport en commun sont énoncées à l'annexe B jointe au présent schéma.
- 6° Le transport maritime et aérien :
a) Le transport maritime
Sur le plan maritime, même si la ville de Lévis possède une bonne façade fluviale, deux paramètres biophysiques sont plutôt défavorables au développement d'infrastructures maritimes, soit : la configuration, sous forme de terrasse abrupte, du littoral à l'ouest de l'embouchure de la rivière Chaudière dans le secteur Saint-Nicolas et à l'Est du secteur de la traverse et la faible profondeur d'eau à certains endroits due à la sédimentation deltaïque.

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

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

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

b) Le transport aérien :

- Sur le plan aérien, la ville compte une seule infrastructure terrestre pouvant accueillir des aéronefs : l'aérodrome situé dans le secteur Saint-Jean-Chrysostome. Cet aérodrome est situé en zone agricole. Il s'agit d'un équipement important pour Lévis, notamment à l'égard des activités récréotouristiques. La Ville souhaite maintenir les activités et infrastructures existantes, comme l'entraînement pour le pilotage d'hélicoptères, le vol avec appareils ultralégers ainsi que le parachutisme.

7° Les véhicules hors route

Les tracés des sentiers de quads et de motoneiges apparaissent de façon indicative sur la carte 2. Par ses intentions d'aménagement la Ville vise à éloigner ces sentiers récréatifs des zones habitées et à convenir avec les associations concernées de codes d'éthique afin d'assurer la quiétude des résidents (réduction de la vitesse, stationnement des véhicules, etc.). De plus, les aires d'accueil pour les adeptes de quads et de la motoneige devraient idéalement être localisées à l'extérieur du périmètre d'urbanisation. Des sentiers existants, illustrés à la carte 2, pourraient ainsi être modifiés éventuellement afin notamment de les rendre conformes à ces orientations.

36. **Le réseau de camionnage**

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

Le réseau compte quatre classes :

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

Le réseau de camionnage établi par le MTQ pour la ville de Lévis comporte quelques interdictions auxquelles s'ajoute un certain nombre d'autres interdictions affichées par la Ville. Le réseau de camionnage de Lévis, tel qu'apparaissant au plan de transport du MTQ - Chaudière-Appalaches, est illustré sur la carte 9 annexée au présent schéma.

37. Adéquation des infrastructures routières actuelles

Les déplacements motorisés des citoyens de Lévis sont, principalement pour les arrondissements du centre et de l'Ouest, articulés sur le réseau routier supérieur. Or, si l'aménagement de ces liens à grand gabarit est à l'origine de l'expansion sans précédent du développement de cette partie de la ville, ces liens rapides à grande fluidité sont, par ailleurs, explicatifs d'une problématique de transport terrestre et d'aménagement qui lui est spécifique, soit :

- Des autoroutes « omnibus » dont la fluidité potentielle de la circulation attire l'ensemble des déplacements motorisés.
- Conséquemment, aux heures de grande affluence, une perte de la qualité « expresse » de ces grandes infrastructures, d'abord planifiées pour la circulation de transit.
- La configuration de ces axes convergeant vers les ponts mène quasi « naturellement » les conducteurs vers l'autre rive.
- Cette direction « naturelle » vers la rive nord rend beaucoup plus difficile la structuration d'une fonction commerciale et de services.
- Ce « tout-à-l'autoroute » retarde aussi l'émergence d'un sentiment d'appartenance lui-même porteur d'une forme ou d'une autre de développement endogène. On remarque plusieurs zones urbanisées entre lesquelles les liaisons sont difficiles en dehors des liens autoroutiers.
- Le meilleur lien entre Charny et les secteurs voisins de Saint-Jean-Chrysostome, d'une part, et le secteur Saint-Rédempteur, d'autre part, demeure l'autoroute Jean-Lesage.
- En fait, cette autoroute représente le lien intermunicipal le plus naturel entre chacun des secteurs situés au sud de l'autoroute Jean-Lesage.
- L'autoroute Robert-Cliche assume un rôle identique pour les secteurs Sainte-Hélène-de-Breakeyville et Saint-Étienne-de-Lauzon (en partie).

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

- de l'axe du chemin des Îles (échangeur 321) : ajout d'une voie dans chaque sens entre l'accès à la raffinerie et la bretelle nord.
- de l'axe Commerciale – 4^e Avenue (échangeur 318) : élargissement de la rue Commerciale à quatre voies, sous forme de boulevard urbain et ajout d'un feu de circulation pour la gestion de la circulation à la bretelle nord.
- de l'axe des Églises – du Sault (échangeur 314) : élargissement, ajout d'un terre-plein central et remodelage des géométries de carrefours, soit ceux de la bretelle nord avec le chemin du Sault, de celui-ci avec le boulevard de la Rive-Sud ainsi que l'intersection des Églises – du Centre-Hospitalier.
- de la route du Pont (échangeur) : ajout d'une nouvelle bretelle sud, reconfiguration des bretelles nord (chemin Olivier) et réfection du carrefour de l'Aréna – du Pont.
- de la route Lagueux (échangeur 305) : réfection du tronçon situé dans les limites du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et ajout d'un feu de circulation à son intersection avec le chemin Industriel.
- de la reconfiguration globale de l'échangeur 325 et des liens avec Alphonse-Desjardins et Wilfrid-Carrier.
- de l'ajout de feux de circulation à la sortie du chemin des Îles (sortie 321 sud).

38. Perte de fonctionnalité du réseau routier

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

- le pont de Québec;
- l'autoroute Robert-Cliche (73), à l'approche du pont à partir de l'échangeur 131;
- l'autoroute Jean-Lesage, entre les échangeurs 311 et 325;
- les axes Wilfrid-Carrier et Alphonse-Desjardins;
- la route Monseigneur Bourget, au nord de l'autoroute Jean-Lesage;
- le boulevard de la Rive-Sud (132), du pont Dominion au cap Samson;
- la route Marie-Victorin (132), de la rue Claude-Jutra jusqu'au boulevard de la Rive-Sud (carrefour giratoire);
- la route du Pont (116), entre ses intersections avec la rue Claude-Jutra et la rue Plante;
- la même route du Pont, entre les intersections de la rue de la Traversière (sortie 311 sud) et la voie ferrée du Canadien National; incluant donc une section de la 1^{re} Avenue (jusqu'au centre-ville, secteur Saint-Rédempteur);
- l'intersection boulevard du Centre-Hospitalier et avenue des Églises, secteur Charny;
- la rue Beaulieu (175), entre ses intersections avec la rue de la Halte (175) et la rue de l'Église;
- la partie de la 4^e Avenue et de la rue Commerciale (275), entre la sortie 318 nord et la rue de la Prairie, une autre section de la rue Commerciale à son intersection avec la rue de la Rivière;
- la rue Principale (116) (secteur Saint-Étienne-de-Lauzon), la section à la hauteur de l'intersection avec la rue des Sapins;
- le secteur Saint-Jean-Chrysostome : la rue des Champs, la section près de l'intersection avec la rue Commerciale (à partir de rue de la Colombière);
- le secteur Saint-Rédempteur, la 5^e Avenue et la 7^e Rue (l'itinéraire entre la 1^{re} Avenue et la 19^e Rue);
- la sortie 305 de l'autoroute Jean-Lesage.

39. Les interventions requises

Plusieurs interventions sont requises au réseau de transport afin d'améliorer la circulation sur le territoire et favoriser la consolidation et la densification des secteurs déjà urbanisés. Les secteurs visés par ces interventions sont identifiés sur la carte 2. Les tracés qui y figurent sont approximatifs. À l'égard de certaines interventions, des discussions se poursuivront avec le MTQ et pourront faire l'objet de protocole d'entente. Dans d'autres cas, les interventions proposées interpellent d'autres partenaires, notamment pour le lien Industriel – Aréna (voir paragraphe 22^o) et pour le pont de Québec (voir paragraphe 5^o).

Les interventions requises sont :

1^o Échangeur 305

La configuration particulière de l'échangeur 305 Sud est attribuable à la présence de la voie ferrée. Ainsi, pour permettre l'aménagement de cet échangeur et du viaduc de la route Lagueux, l'autoroute a été légèrement déviée vers le nord. Un élargissement majeur du viaduc ferroviaire et routier est actuellement projeté par le MTQ afin de permettre de meilleurs échanges au sud de l'échangeur entre la route Lagueux et l'autoroute 20. Cette portion du territoire lévisien au nord-est de l'échangeur 305 est dédiée au transport et à la logistique et deviendra déterminante pour l'ensemble de la région métropolitaine de Québec. Ainsi, le camionnage lourd n'aura plus à pénétrer profondément dans le milieu urbain, mais aura son point de chute à l'entrée de la région métropolitaine. En concertation avec le MTQ, la Ville réalisera également certains travaux routiers au nord de l'échangeur, notamment par la déviation du chemin Filteau et la construction d'une nouvelle voie routière aux fins industrielles et commerciales afin de desservir le parc industriel Bernières, section nord.

2° Réaménagement de la route 132, secteur Saint-Nicolas

Toute la portion de la route 132 située entre la route 116 et le viaduc ferroviaire devrait faire l'objet d'un réaménagement majeur. Actuellement, les voies de roulement, les accotements, les stationnements commerciaux et les dénivelés de drainage sont tous confondus sur le même étalement d'asphalte que les lignes blanches tentent de départager. Ce tronçon de route subit une augmentation de circulation et est emprunté par la route Verte. Le réaménagement proposé devrait porter sur :

- Bien baliser les voies de roulement et l'accotement.
- Localiser les aménagements de la route Verte et les isoler physiquement de la route.
- Définir les accès/sorties conformes des commerces et services existants.
- Diminuer le nombre de rues (publiques ou privées) reliant la route 132 (Gingras, de la Tour, Poirier).
- Prévoir des aménagements paysagers qui inciteront les utilisateurs de cette route urbaine à réduire leur vitesse.

3° Intersection des routes du Pont (116) et Marie-Victorin (132)

Cette intersection se situe au coeur d'un territoire en forte croissance. L'intersection est configurée de façon à donner un accès routier efficace au pont de Québec. Par ailleurs, le passage de la route Verte dans ce secteur et la présence d'équipements publics (bibliothèque, service des loisirs) et de nombreux commerces vont générer une augmentation accrue de déplacements non motorisés dans ce carrefour aménagé exclusivement pour l'automobile. Aussi, l'installation de feux de circulation avec phase cyclopédestre et plaque détectrice installée récemment par le MTQ apparaît une solution crédible afin de sécuriser les déplacements de cyclistes et de piétons tout en assurant la fluidité des navetteurs transitant par le pont de Québec aux heures de pointe (matin et soir). La reconfiguration de cette intersection pourrait également prévoir une relocalisation de l'accès de l'entreprise industrielle située dans ce secteur afin de sécuriser la sortie des véhicules dans cette courbe de la route 132.

4° Réfection de la route 116

La route 116 demeure le lien privilégié pour les déplacements entre le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et le secteur Saint-Rédempteur et un éventuel lien est-ouest au-dessus de la rivière Chaudière. Les travaux de réfection de la route devront prévoir le maintien de l'asphaltage des accotements afin de rendre les déplacements cyclistes plus sécuritaires. De plus, deux intersections doivent être corrigées en priorité: route 116/chemin Craig et route 116/rue des Sapins.

5° Pont de Québec

L'entente (fédérale, provinciale et CN) portant sur l'entretien du pont de Québec donne suite aux préoccupations du milieu municipal depuis de nombreuses années. Le passage de la route Verte sur le pont de Québec oblige à envisager l'aménagement d'une piste cyclable à moyen terme sur cette structure. Trois (3) solutions peuvent être expertisées par le ministère des Transports et le CN avec la collaboration des villes de Lévis et de Québec :

- Élargissement du trottoir actuel par abaissement de la surface piétonne.
- Utilisation du trottoir situé à l'ouest du pont de Québec (ce trottoir est toutefois utilisé par les employés du CN et les employés affectés à l'entretien du pont).
- Élargissements ponctuels du trottoir actuel entre les éléments structuraux du pont, permettant ainsi l'aménagement de plusieurs sections (épaulements en porte-à-faux) où les cyclistes pourraient circuler dans les deux directions.

D'autres scénarios, tels que l'aménagement d'une passerelle en porte-à-faux, la construction d'une passerelle sous le pont ou dans les membrures supérieures du pont, ont été écartés pour des raisons de sécurité des usagers ou d'esthétisme.

- 6° Prolongement du boulevard de la Rive-Sud, à l'ouest de la rivière Chaudière
Maintenir l'intention du premier schéma d'aménagement de l'ex-MRC des Chutes-de-la-Chaudière de considérer d'un seul tenant l'axe routier majeur qui relie la portion nord et fortement urbanisée de la ville soit :

- le boulevard de la Rive-Sud, secteur Saint-Romuald;
- la route Marie-Victorin, du pont Dominion jusqu'au croisement de la route du Pont, secteur Saint-Nicolas;
- le route du Pont, de la route Marie-Victorin jusqu'au secteur Saint-Rédempteur.

Des portions importantes de cet axe routier doivent être réaménagées à l'ouest de la Chaudière :

- le tronçon situé entre le croisement de la route 116 et les viaducs routier et ferroviaire;
- le croisement route 116/route Marie-Victorin;
- la sécurisation de l'entrée de l'entreprise industrielle;
- le carrefour rue de la Flore/Cayer et route du Pont et le dos d'âne situé au sud de ce carrefour devraient être corrigés afin de sécuriser l'accès/sortie des rues de la Flore et Cayer et d'en augmenter la visibilité;
- des épaulements devraient être prévus aux principales intersections afin de faciliter les virages à gauche;
- le tronçon de la route 116, entre la rue du Barrage et les limites du secteur Saint-Rédempteur, doit être planifié afin de maintenir la fluidité sur ce lien très sollicité; l'entrée du parc des Chutes-de-la-Chaudière devrait être réaménagée afin de faciliter les entrées/sorties de façon sécuritaire;
- un réseau de trottoirs devrait être mis en place en priorité, afin de relier les tronçons de la route 116 situés de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage et, éventuellement, s'étendre jusqu'au secteur Saint-Rédempteur (au sud avec accès au parc des Chutes-de-la-Chaudière) et jusqu'à l'école l'Envol ainsi que la bibliothèque/service des loisirs (au nord) et le secteur Chaudière et secteur Saint-Romuald (à l'est).

Tout le secteur de la route 116, du viaduc du secteur Saint-Rédempteur jusqu'à l'échangeur sud du pont de Québec devrait faire l'objet d'une planification urbaine détaillée afin d'atteindre les objectifs de fluidité du ministère des Transports tout en considérant que certaines portions de cet axe routier majeur s'apparentent à un boulevard urbain. Cet axe doit être pourvu d'aménagements sécuritaires pour les piétons et les cyclistes et être assujéti à certaines normes portant sur les entrées charretières, l'affichage, l'aménagement paysager et la compatibilité des usages.

- 7° Élargissement du pont Dominion afin d'être en mesure d'y aménager un corridor réservé aux autobus en direction de la rive nord et d'une voie cyclable bidirectionnelle

- 8° Déplacements cyclistes et piétonniers à l'intérieur des limites du pôle de la tête des ponts

La route Verte traverse le territoire de la ville selon un axe est-ouest et un axe nord-sud. Ces tracés de la route Verte permettent la réalisation de parcours cyclistes utilitaires et sécuritaires à des endroits difficilement franchissables actuellement dans les limites du pôle, notamment :

- le viaduc de l'autoroute Jean-Lesage (échangeurs 311 et 314);
- les routes du Pont, secteur Saint-Nicolas;

- les viaducs d'accès au pont de Québec (secteurs Saint-Nicolas et Saint-Romuald);
- le chemin du Sault, secteur Saint-Romuald, entre l'école de l'Aubier et la rue du Pont.

Par ailleurs, les déplacements piétonniers à l'intérieur des limites du pôle de la tête des ponts demeurent problématiques. Le piéton est laissé à lui-même et circule tantôt sur la pelouse, tantôt sur l'accotement qu'il partage avec les cyclistes, ou doit carrément utiliser la chaussée. En plus de ne pas avoir de trottoir qui lui est spécifiquement dédié, le piéton déambule sur un réseau routier conçu uniquement pour maximiser la fluidité de la circulation automobile dans des secteurs souvent exposés aux vents.

La présence grandissante dans les limites du pôle d'équipements publics et privés de services, de commerces (construction récente du Méga-Centre Rive-Sud), d'établissements d'enseignement et communautaires nécessite l'identification d'un réseau piétonnier efficace et sécuritaire. Celui-ci viendrait ainsi consolider les efforts consentis par le transport en commun et permettre aux usagers de se rendre en toute sécurité à destination. À elle seule, la présence d'écoles secondaires et de commerces, de part et d'autre de l'autoroute, génère un va-et-vient constant d'élèves et justifie l'implantation d'un réseau piétonnier de base et sécuritaire.

9° Modification de l'échangeur 321

La Ville anticipe une accentuation de l'achalandage de l'échangeur 321 sud avec l'implantation de bâtiments importants dans l'Enviroparc des Îles, mais également avec le déploiement d'activités à la raffinerie Ultramar. L'installation récente d'un feu de circulation a grandement amélioré la situation. Différentes interventions sont étudiées, notamment l'élimination de sortie directe de rues industrielles et de la rue de l'Etchemin sur le chemin des Îles (canaliser ces rues vers l'intersection gérée par un feu de circulation) ou carrément la reconfiguration de l'échangeur 321 sud.

10° Lien entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome

Il faut améliorer le lien entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome afin de répondre aux besoins de déplacements locaux notamment vers le pôle de la tête des ponts. Ce faisant, on soulagera la rue Commerciale, l'échangeur 318 et l'autoroute Jean-Lesage d'une circulation locale. La Ville de Lévis souhaite améliorer le lien existant et l'unifier avec la partie sud du secteur Saint-Jean-Chrysostome, c'est-à-dire le boulevard du Centre-Hospitalier – la route de l'Hétrière – le chemin Petit-Saint-Jean – la rue des Champs. Pour ce faire, il faut unifier la route de l'Hétrière avec le boulevard du Centre-Hospitalier au lieu de sa continuité actuelle avec l'avenue des Belles-Amours. Il faut relier la route de l'Hétrière et le chemin Petit-Saint-Jean par une courbe beaucoup plus fluide que le tracé actuel, permettant entre autres la circulation des autobus. Il faut régulariser la géométrie de l'ensemble du parcours. Il faut enfin rattacher le chemin Petit-Saint-Jean et la rue des Champs. D'autres améliorations seront identifiées à la suite d'études spécifiques en prenant en considération les objectifs sous-jacents à ce lien.

Ainsi, ce parcours devient un lien de transit entre le pôle situé de part et d'autre de l'échangeur 314, et le secteur à forte croissance résidentielle (secteur Saint-Jean-Chrysostome). De plus, il devient un maillon important du circuit routier autour duquel s'articuleront les fonctions structurantes du pôle de la tête des ponts, ce circuit comprenant le boulevard de la Rive-Sud, le chemin du Sault, l'avenue des Églises et le lien entre Charny et Saint-Jean-Chrysostome. Cette nouvelle vocation du boulevard du Centre-Hospitalier pourrait obliger l'instauration d'un contrôle ou l'interdiction de stationnement le long de la rue. La relocalisation de la voie cyclable bidirectionnelle a déjà été effectuée.

-
- 11° Route Monseigneur-Bourget : élargissement à quatre voies
Cette route constitue une des principales voies d'accès du secteur Lévis, aux fins résidentielles, institutionnelles et commerciales. Son débit journalier dépasse 12 000 véhicules/jour. La Ville considère prioritaire l'élargissement de cette route à quatre voies, avec terre-plein et éclairage au centre et dotée d'aménagements paysagers afin de réduire les risques d'enneigement l'hiver. Cette route devrait être doublée d'une voie cyclable permettant des liaisons utilitaires et sécuritaires entre les secteurs de Pintendre, Lauzon et Lévis.
- 12° Route du Président-Kennedy : élargissement à quatre voies de Pintendre jusqu'à Saint-Henri et de la route 277 jusqu'à Sainte-Claire
Sur le territoire de la ville, la route du Président-Kennedy a été élargie à quatre voies avec terre-plein central, ce qui a réduit les risques d'accidents et en a amélioré la fluidité. Dans l'intérêt de la population de la région Chaudière-Appalaches, cet élargissement devrait être prolongé jusqu'à Saint-Henri et de la route 277 jusqu'à Sainte-Claire.
- 13° Implantation d'une haie brise-vent en bordure de la route du Président-Kennedy aux limites des secteurs Pintendre et Lévis dans les portions non urbanisées et en bordure de la route Monseigneur-Bourget, à l'intérieur des affectations RESSOURCES et PÉRI-URBAINE
- 14° Réévaluation globale de la circulation dans le quadrilatère de la route du Président-Kennedy/boulevard de la Rive-Sud/autoroute Jean-Lesage/Saint-Omer (et son prolongement) et incluant l'échangeur 325 et son réseau d'accès
Une insuffisance de fluidité sur certains tronçons routiers de ce secteur stratégique est constatée. La Ville et le MTQ collaborent ensemble à la réalisation d'une telle étude, considérant les problèmes actuels et afin d'anticiper la venue d'équipements majeurs et générateurs de déplacements dans ce quadrilatère, notamment le Centre des congrès et d'autres fonctions commerciales et de services structurantes, le nouveau campus de l'Université du Québec à Rimouski, etc.
- 15° Création d'un lien cyclable entre le Parcours-des-Anses et le parc linéaire Monk dans la MRC de Bellechasse
Le tracé de la voie ferrée du Québec Central serait utilisé pour la création de ce lien cyclable. Il permettrait ainsi de relier la population du secteur Lévis et du secteur Pintendre par un lien cyclable sécuritaire.
Ce tracé a fait l'objet d'un mandat accordé à une firme externe pour en connaître la faisabilité et les coûts. Sa réalisation est conditionnelle à une participation financière de différents paliers. Un plan directeur des voies cyclables devra être élaboré à court terme afin de mieux relier entre elles les voies cyclables existantes.
- 16° Nouvel axe structurant de circulation : le lien est-ouest « boulevard Étienne-Dallaire »
Il s'agit de prolonger le boulevard Étienne-Dallaire vers l'est jusqu'à son raccordement avec la route Monseigneur-Bourget et vers l'ouest, jusqu'à la rue Thomas-Chapais. Ce lien est-ouest serait structurant pour la ville, notamment pour les raisons suivantes :
- Il permet de relier les secteurs de la ville sans avoir à utiliser l'autoroute.
 - Il facilite l'accès au pôle de développement Kennedy.
 - Il permet l'identification d'un nouvel axe de transport en commun.
 - Il permet de soustraire la circulation « locale » de l'autoroute Jean-Lesage.
 - Il offre un choix intéressant à l'utilisation du boulevard de la Rive-Sud.

Les phases prévues sont les suivantes :

Phase 1 : de la rue Châteaubriand à la rue Charles-Rodrigue;

Phase 2 : de la rue Charles-Rodrigue à la rue Thomas-Chapais.

Le tronçon Alphonse-Desjardins – Saint-Omer se développera au rythme que prendra le développement résidentiel dans ce secteur. Le prolongement jusqu'à Monseigneur-Bourget se réalisera à très long terme, lorsque le besoin le justifiera.

La Ville évaluera l'opportunité de prolonger ce lien vers l'ouest jusqu'au chemin des Îles. Dans la mesure où l'objectif premier consiste à faciliter l'accès au pôle de développement Kennedy, le prolongement à l'ouest de Thomas-Chapais ne paraît pas prioritaire et pourrait même être abandonné.

- 17° Nouvelle desserte parallèle à l'autoroute Jean-Lesage dans le secteur Saint-Romuald
Une nouvelle voie de desserte reliera la 4^e Avenue et le chemin du Sault à Saint-Romuald, dans le prolongement de la 5^e Rue vers l'ouest et se rattachera au prolongement de la rue de la Concorde, près de l'échangeur 314, à la suite de son réaménagement.

Ce lien permettrait à la fois de donner accès au pôle de la tête des ponts en plus de rendre viabilisables les terrains longeant l'autoroute dans Saint-Romuald. Il permettrait en outre de soustraire une circulation « locale » de l'autoroute Jean-Lesage.

Ce nouveau lien requiert la reconfiguration de l'échangeur 314 nord, en s'assurant d'y maintenir la fluidité conformément aux critères du MTQ.

- 18° Nouveau lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome
Le développement éventuel de part et d'autre de l'autoroute Jean-Lesage dans les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome nécessitera un lien entre les deux secteurs au-dessus de l'autoroute Jean-Lesage afin d'améliorer la communication pour la circulation locale et favoriser l'accès au pôle de la tête des ponts à l'écart du réseau et des échangeurs autoroutiers existants (314 et 318). Ce nouveau lien unifiera la desserte décrite au paragraphe 17° et le parcours décrit au paragraphe 10°.

La forme de ce nouveau lien sera précisée à l'issue d'études spécifiques à cet effet. Il est montré de façon conceptuelle à la carte 2.

- 19° Nouveau lien franchissant la rivière Chaudière et amorce d'un troisième grand lien est-ouest

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

Les déplacements est-ouest dans Lévis reposent essentiellement sur l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud. D'une part, l'autoroute n'est pas conçue pour jouer un rôle de desserte locale; d'autre part, cette faiblesse du réseau est-ouest rend la ville vulnérable en matière de déplacements. Un troisième lien est nécessaire.

Du côté ouest de la rivière Chaudière, c'est la route 116 qui constitue l'amorce de ce lien. Elle dessert déjà le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon et le relie au secteur Saint-Rédempteur. Un nouveau pont est requis à la hauteur de Saint-Rédempteur afin de relier les deux rives. La traverse de la rivière Chaudière se situera à la hauteur de la rue Beaulieu (secteur Saint-Jean-Chrysostome) et donc de l'échangeur 128.

Ce pont permettra de relier la route 116 et l'autoroute 73, soulageant ainsi la 1^{re} Avenue dans le secteur Saint-Rédempteur. Les véhicules lourds en provenance du secteur Saint-Étienne-de-Lauzon (notamment depuis les sites d'extraction et sites industriels) pourront ainsi éviter de traverser le secteur Saint-Rédempteur.

Dans le secteur Saint-Rédempteur, le pont sera aligné avec la 7^e Rue, permettant ainsi à cette collectrice de se drainer en partie vers l'est, soulageant d'autant la 1^{re} Avenue. La 7^e Rue continuera à jouer un rôle de collectrice résidentielle et sera interdite aux véhicules lourds. Il s'agit seulement de favoriser l'issue des quartiers résidentiels de Saint-Rédempteur vers l'est. Des mesures seront prévues pour éviter qu'elle ne devienne une voie de transit.

Le lien entre la route 116 et la rue Beaulieu via le nouveau pont constituera l'assise d'un nouveau lien est-ouest au sud de l'autoroute Jean-Lesage. L'emplacement du pont permettra de tisser des liens à la fois avec le réseau local à la fois avec le réseau autoroutier. Le lien est-ouest pourrait se prolonger éventuellement vers l'est afin de relier les secteurs Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Rédempteur, Saint-Jean-Chrysostome et Pintendre. Des études devront cependant être complétées afin d'identifier le parcours de ce nouveau lien est-ouest de façon plus précise. À court et moyen termes, le parcours décrit au paragraphe 10° suppléera au prolongement de ce lien vers l'est.

Nécessairement, il faudra prévoir un rattachement aux collectrices nord-sud afin de tisser le réseau qui mettra en valeur les pôles de développement de Lévis.

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

Ce nouvel axe routier est justifié pour les motifs suivants :

- Il favorise la consolidation des secteurs les plus urbanisés en une seule entité, plutôt que d'assister au développement de deux secteurs distincts séparés par l'obstacle majeur que constitue la rivière Chaudière.
- Il crée une collectrice interrives à caractère « urbain », répondant à des besoins multiples et sécurisant les déplacements est-ouest dans la ville.
- Il permet la mise en place d'un itinéraire stratégique : avenue des Églises – rue du Viaduc – rue de la Halte - route 116/route du Pont - boulevard Marie-Victorin/boulevard de la Rive-Sud - chemin du Sault. Cet itinéraire stratégique permet de relier entre eux les secteurs fortement urbanisés du « pôle » (est et ouest) et favorise leur mise en valeur.
- Il permet d'identifier un lien routier continu reliant les secteurs du pôle de la tête des ponts et les portions développées de la périphérie de la rivière Chaudière, et d'ainsi déjouer les barrières naturelles et anthropiques qui nuisent depuis toujours aux échanges entre ces deux entités de part et d'autre de la rivière Chaudière.
- Il favorise des échanges locaux de part et d'autre de la rivière Chaudière (en automobile, en bicyclette et à pied), réduisant ainsi notre dépendance par rapport aux autoroutes, et soulageant ainsi ces autoroutes d'usagers locaux.
- Il favorise une revitalisation de la fonction commerciale au centre du secteur Charny et un maillage social entre les populations de l'est et de l'ouest de la rivière Chaudière.
- Il intègre efficacement à ce lien unificateur des liaisons avec les réseaux nord-sud, tant locaux que régionaux et nationaux.
- Il minimise les fuites commerciales vers l'extérieur de la ville en permettant d'accéder plus facilement à un plus grand nombre de commerces locaux par des échanges multimodaux à caractère urbain (autobus, piétons, cyclistes).
- Il compose essentiellement avec le réseau routier existant.
- Il facilite et sécurise le transport scolaire en évitant aux autobus scolaires d'emprunter obligatoirement et fréquemment l'autoroute Jean-Lesage afin de circuler d'une rive à l'autre de la rivière Chaudière.

20° Prolonger l'avenue Albert-Rousseau

Cette avenue devient ainsi une route collectrice importante pour le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon; elle permet de mieux relier entre eux les différents quartiers résidentiels et de donner un meilleur accès à la bibliothèque et au carrefour commercial et de service de la route Lagueux.

21° Réaménagement du boulevard de la Rive-Sud

Ce boulevard traverse un secteur stratégique du pôle de la tête des ponts, entre la 4^e Avenue et le chemin du Sault où plusieurs usages structurants sont déjà implantés; la venue d'autres équipements, bureaux et commerces est projetée. Actuellement, la circulation atteint un point de congestion limite aux heures de pointes. De plus,

l'accès et la sortie des véhicules pour les usages riverains à ce boulevard deviennent problématiques. La Ville a déjà examiné l'aménagement d'un terre-plein central permettant des virages en « U » à certains endroits, avec l'intention de canaliser la circulation aux feux de circulation existants. De plus, le tronçon de ce boulevard compris entre l'intersection de la rue des Hirondelles et le cap Samson devrait être développé en considérant un accès par le prolongement de la rue des Hirondelles afin de réduire les entrées charretières sur le boulevard de la Rive-Sud.

Le réaménagement du boulevard de la Rive-Sud s'inscrit en continuité du réaménagement de la sortie 314 nord et du prolongement de la 5^e Rue, permettant l'identification d'un nouvel axe est-ouest longeant l'autoroute Jean-Lesage (paragraphe 17°).

Pour l'arrondissement de Desjardins, l'aménagement du boulevard de la Rive-Sud entre la rue des Calfats et la route Lallemant est prioritaire.

22° Lien Industriel – Aréna

Ce lien permettrait d'éviter que la circulation lourde du chemin Industriel traverse le quartier résidentiel de la 19^e Rue, secteur Saint-Rédempteur. Il permettrait également de soulager la congestion actuelle sur la rue Principale, secteur Saint-Rédempteur, à l'heure de pointe.

23° Congestion, secteur Saint-Jean-Chrysostome

Une étude de circulation devrait être effectuée afin de bien expertiser le problème de circulation, secteur Saint-Jean-Chrysostome, et d'identifier les solutions appropriées. Il faudrait notamment améliorer les échanges routiers vers le secteur de Charny en s'assurant toutefois de ne pas surcharger l'intersection boulevard du Centre-Hospitalier/avenue des Églises. Le nouveau lien nord-sud identifié au paragraphe 18° jouera à cet égard un rôle important.

24° Déplacements piétonniers

Un plan des déplacements piétonniers pour l'ensemble de la ville devra être dressé afin de relier les différents points d'intérêt et prévoir des critères pour l'implantation des trottoirs et des passages piétonniers.

La numérotation des différentes interventions requises ne réfère pas à un ordre de priorité de ces interventions.

CHAPITRE 7 - LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT ET LES ZONES PRIORITAIRES DE RÉAMÉNAGEMENT

40. La problématique liée aux territoires d'intérêt

Le schéma d'aménagement et de développement doit déterminer toute partie du territoire présentant un intérêt d'ordre historique, culturel, esthétique ou écologique et peut déterminer toute zone susceptible de faire l'objet d'un réaménagement. La détermination de territoires d'intérêt consiste à identifier ou à circonscrire de tels territoires et à préciser la nature de l'intérêt qu'ils représentent. Ceux-ci doivent présenter des caractéristiques qui leur confèrent un intérêt pour la Ville. L'intérêt suscité par ces territoires doit être significatif et leur identification s'inscrire dans la perspective d'une intervention possible de la Ville en ce qui concerne leur identification, leur protection, leur sauvegarde ou leur mise en valeur.

Les consultations publiques ont permis de constater que de nouvelles préoccupations émergent du milieu, notamment la question de l'identification et de la préservation des éléments les plus significatifs du territoire. Depuis la création de la nouvelle Ville de

Lévis, des consultations et des travaux réalisés dans le cadre de la planification stratégique et du Sommet de Lévis, ont permis de dégager une vision d'avenir en matière culturelle, une orientation générale, des objectifs spécifiques et des moyens de mise en œuvre. Tous ces éléments sont reconduits et précisés dans la politique culturelle de Lévis, adoptée par le Conseil de la Ville de Lévis le 9 février 2004. Qualifiée de ville de nature et de culture, Lévis doit maintenant mettre en œuvre cette politique, selon les quatre champs d'intervention suivants :

Les arts et les lettres

- Favoriser l'accès et la participation des Lévisiennes et Lévisiens à la vie artistique et littéraire locale.
- Soutenir la contribution des artistes et des organismes culturels lévisiens.
- Développer le loisir culturel et la formation aux arts et aux lettres.

Les bibliothèques

- Améliorer l'accessibilité des services des bibliothèques.
- Développer des services de lecture et de transmission de la connaissance.

Le patrimoine et l'histoire

- Mettre en valeur la richesse et la diversité des patrimoines de Lévis.
- Protéger les patrimoines naturels de Lévis.
- Faire connaître l'histoire de Lévis.

Le tourisme culturel

- Favoriser le développement du tourisme à caractère culturel.

Enfin, bon nombre de territoires considérés comme présentant un intérêt esthétique, historique ou encore culturel sont des milieux anciens qui doivent faire l'objet d'une attention particulière. Certaines parties des vieux quartiers de la ville de Lévis pourront être désignées à titre de « zones prioritaires de réaménagement » par le plan d'urbanisme.

Les objectifs spécifiques et les intentions d'aménagement sont les suivants:

- favoriser la protection et la mise en valeur des éléments d'intérêt les plus significatifs du territoire ;
- participer aux efforts de conservation de la biodiversité ;
- appuyer tous les efforts de revitalisation et de réfection des infrastructures des vieux quartiers ;
- susciter une réflexion sur les moyens à prendre pour mieux protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt ;
- attirer l'attention des pouvoirs publics sur les possibilités de mise en valeur des richesses patrimoniales, culturelles, esthétiques et écologiques de la ville ;
- entamer une réflexion sur la préservation des paysages les plus significatifs de la ville ;
- favoriser la réutilisation des bâtiments patrimoniaux notamment aux fins collectives tout en protégeant leur caractère historique ;
- entamer une réflexion sur le potentiel de réutilisation des grandes propriétés institutionnelles et religieuses ayant une valeur patrimoniale (bâtie et naturelle), en considérant une intégration harmonieuse à l'environnement limitrophe ;
- entamer une réflexion sur le patrimoine religieux de la ville.

41. Les territoires d'intérêt historique et culturel

Le territoire de la ville de Lévis regorge d'éléments d'intérêt historique et culturel. Éparpillés aux quatre coins de la ville, ces éléments identitaires appartiennent à différents types de patrimoine dont le religieux, l'institutionnel, le domestique, le maritime,

l'archéologique, l'industriel, l'agricole et le ferroviaire, soit les patrimoines particuliers représentatifs et significatifs sur le territoire.

Les différents éléments sont illustrés sur la carte 6 annexée au présent schéma et sont regroupés au sein de huit inventaires joints aux annexes C, soit :

Annexe C.1 : Le patrimoine archéologique

Annexe C.2 : Le patrimoine architectural significatif

Annexe C.3 : Les bâtiments protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels*

Annexe C.4 : Les sites du patrimoine

Annexe C.5 : Les lieux historiques nationaux du Canada

Annexe C.6 : Le patrimoine religieux

Annexe C.7 : Les zones de concentration d'architecture ancienne

Annexe C.8 : Les secteurs d'intérêt particulier

Ces inventaires regroupent des éléments d'intérêt historique et culturel, puisés et documentés à même un certain nombre d'études réalisées à ce jour. Il faut toutefois noter que les connaissances liées à ces éléments du patrimoine lévisien continuent d'évoluer au fil de la réalisation des recherches. La poursuite et l'achèvement d'études et d'inventaires permettront donc d'enrichir et de compléter ces inventaires.

De plus, plusieurs sites à potentiel archéologique sont identifiés sur le territoire de Lévis, et correspondent souvent à des terrains situés à environ 60 mètres d'élévation, soit les territoires qui émergeaient lors de la présence de la mer de Champlain. Ainsi, plusieurs crans rocheux représentent un potentiel archéologique puisqu'ils constituaient il y a 8 000 ans, autant d'îles dans la confluence des rivières Chaudière et Etchemin. Ces secteurs à potentiels archéologiques élevés devront être davantage expertisés avant de faire l'objet d'une identification par le schéma d'aménagement et de développement.

42. Les scénarios d'intervention pour les territoires d'intérêt historique et culturel

Pour chacun des éléments d'intérêt historique et culturel des six (6) premiers grands inventaires énumérés à l'article 41, il existe trois scénarios d'intervention possibles :

- Scénario d'intervention 1 : Identification
Les éléments d'intérêt historique et culturel sont uniquement identifiés au schéma.
- Scénario d'intervention 2 : Identification et protection par des intentions d'aménagement.
Les éléments d'intérêt historique et culturel sont identifiés au schéma et des mesures de protection seront précisées au plan et aux règlements d'urbanisme de la Ville (pouvant inclure l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale).
- Scénario d'intervention 3 : Identification, protection et mise en valeur
Les éléments d'intérêt historique et culturel sont identifiés au schéma et seront protégés par le plan et les règlements d'urbanisme. Des mesures de mise en valeur sont proposées.

Les intentions d'aménagement peuvent commander la mise en vigueur d'une réglementation ultérieure de la Ville.

Pour chacune des zones et chacun des secteurs des deux derniers inventaires (annexes C.7 et C.8) énumérés à l'article 41, il existe trois scénarios d'intervention possibles :

- Scénario 1: zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, long terme
- Scénario 2: zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme

-Scénario 3: zone/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme.

Aussi, la Ville étudiera l'opportunité de demander au ministère de la Culture, des Communications et de la Condition féminine la création d'arrondissements historiques sur le territoire de Lévis ainsi que l'opportunité de tout autre moyen de protection prévu par la *Loi sur les biens culturels*.

Enfin, la Ville étudiera l'opportunité de créer un site du patrimoine au pourtour du Fort Numéro-Un dans un objectif d'assurer sa pérennité et sa mise en valeur. Une orientation à cet effet sera prise dans le plan d'urbanisme.

1^o Inventaire et scénarios d'intervention: le patrimoine archéologique (69 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Plusieurs sources ont permis d'alimenter l'inventaire des éléments du patrimoine archéologique. Le projet « Recherche et carte interactive » avait déjà permis d'identifier les sites connus, précisés d'un code Borden. Ceux-ci sont dans l'inventaire. La plupart des éléments identifiés aux schémas des deux ex-MRC ont également été intégrés à l'inventaire. Enfin, quelques vestiges connus ont été ajoutés à la liste. Toutefois, les zones de potentiel préhistorique et historique identifiées récemment lors du dépôt préliminaire d'une étude réalisée par le Groupe de recherches en histoire du Québec n'ont pas été incluses en raison de leur nombre (64 zones de potentiel archéologique préhistorique et 51 zones de potentiel archéologique historique), et ce, en raison du manque de précision de ces données. Enfin, huit zones de potentiel archéologique historique ont été retirées en raison du bouleversement majeur qu'elles ont subi depuis les dernières études qui ont mené initialement à leur identification.

b) Scénarios d'intervention

De façon générale, tous ces éléments d'intérêt de l'inventaire « Patrimoine archéologique » décrits à l'annexe C.1 font l'objet du scénario d'intervention 1 (identification), et ce, sauf à l'égard des cas suivants :

- le parc des Chutes-de-la-Chaudière 2 (Ce Et-680) fait l'objet du scénario d'intervention 3: Identification, protection et mise en valeur.
- le premier moulin Breakey qui fait l'objet du scénario d'intervention 2: Identification et protection par des intentions d'aménagement.

2^o Inventaire et scénarios d'intervention : Le patrimoine architectural significatif (184 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

La majeure partie de la sélection des éléments du patrimoine architectural significatif a été réalisée à partir du fichier de l'inventaire patrimonial, plus particulièrement de l'évaluation patrimoniale individuelle des bâtiments.

La valeur intrinsèque et l'état d'authenticité furent utilisés pour procéder à la sélection. La valeur intrinsèque ou valeur patrimoniale correspond à un jugement sur l'ensemble des qualités extérieures du bâtiment, en référence à l'authenticité, l'usage, les qualités artistiques, l'âge, la matérialité, l'état de conservation et le symbolisme. Les cotes relatives à la valeur intrinsèque sont : exceptionnelle, supérieure, forte, moyenne et faible. L'état d'authenticité, quant à lui, fait référence à l'état d'origine du bâtiment, c'est-à-dire sa fidélité par rapport à son état d'origine présumé (extérieur). Les cotes relatives à l'état d'authenticité sont : excellent, bon, moyen, faible, mauvais.

À partir de ces deux valeurs d'évaluation, une liste de bâtiments a été créée et apparaît à l'annexe C.2. Trente-cinq (35) bâtiments possédant une valeur intrinsèque exceptionnelle combinée à un état d'authenticité excellent sont identifiés. Quatorze (14) bâtiments possédant une valeur intrinsèque jugée exceptionnelle ainsi qu'un état d'authenticité bon sont également identifiés. Un (1) seul bâtiment possède une valeur intrinsèque exceptionnelle ainsi qu'un état d'authenticité moyen. Soixante-dix-neuf (79) bâtiments ayant une valeur intrinsèque supérieure et un état d'authenticité excellent sont identifiés. Quarante-deux (42) bâtiments ont une valeur intrinsèque jugée supérieure et un état d'authenticité jugé bon. Aucun bâtiment n'est décrit comme possédant une valeur intrinsèque exceptionnelle et un état d'authenticité faible. De même, aucun bâtiment ne possède une valeur intrinsèque exceptionnelle et un état d'authenticité mauvais.

Enfin, douze (12) éléments proviennent des anciens projets de schéma d'aménagement révisés et schémas d'aménagement révisés. De plus, les éléments dont la vocation d'origine et/ou actuelle s'apparente au domaine religieux, institutionnel, militaire, public ou encore industriel significatifs ainsi qu'un ensemble patrimonial significatif ont également été identifiés.

b) Les scénarios d'intervention

Les scénarios retenus sont :

- Scénario 1 : Élément domestique de grand intérêt patrimonial.
- Scénario 2 : Ancien élément du patrimoine religieux hautement significatif (propriété privée affectée à une nouvelle fonction) ; élément important de l'histoire locale ; élément du patrimoine institutionnel, public, militaire ou industriel significatif ; élément du patrimoine religieux hautement significatif ; élément historique hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral ; élément déjà assujéti à un PIIA visant la conservation du patrimoine.
- Scénario 3 : Élément du patrimoine religieux hautement significatif qui est soit classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine ; élément historique hautement significatif qui est soit classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine ; élément historique significatif reconnu par le gouvernement fédéral et appartenant à la Ville.

3° Inventaire et scénarios d'intervention: Les bâtiments protégés en vertu de la *Loi sur les biens culturels* (12 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Tous les bâtiments bénéficiant d'une protection en vertu de la *Loi sur les biens culturels* sont identifiés dans cet inventaire et apparaissent à l'annexe C.3.

b) Le scénario d'intervention.

Étant donné le statut conféré soit par les autorités provinciales, soit par les autorités municipales à ces éléments d'intérêt incontestable, seul le scénario d'intervention 3 a été retenu.

4° Inventaire et scénarios d'intervention: Les sites du patrimoine (2 ensembles d'éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Tous les ensembles constitués en sites du patrimoine en vertu de la *Loi sur les biens culturels* sont identifiés à l'annexe C.4.

b) Les scénarios d'intervention

Étant donné le statut conféré par les autorités municipales à ces ensembles constitués en sites du patrimoine, un seul scénario d'intervention a été prévu :

- Scénario 3: Ensemble d'éléments hautement significatif, constitué en site du patrimoine par les autorités municipales

5° Inventaire et scénarios d'intervention : Les lieux historiques nationaux du Canada (5 éléments ou ensembles d'éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Tous les éléments ou ensembles d'éléments bénéficiant d'une reconnaissance comme lieu historique national du Canada sont identifiés à l'annexe C.5.

b) Scénarios d'intervention

Étant donné le statut significatif conféré par les autorités fédérales, les scénarios suivants ont été retenus pour les lieux historiques nationaux du Canada :

- Scénario 2: Élément historique ou ensemble d'éléments hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral
- Scénario 3: Élément historique ou ensemble d'éléments hautement significatif, reconnu par le gouvernement fédéral et appartenant à la Ville.

6° Inventaire et scénarios d'intervention : Le patrimoine religieux (62 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Les éléments retenus dans l'inventaire du patrimoine religieux que l'on retrouve à l'annexe C.6 sont des églises, chapelles, croix de chemin et calvaires (situés en bordure de route) et cimetières paroissiaux (incluant les calvaires de cimetières et monuments). Cet inventaire n'inclut pas les chapelles de congrégations puisque les éléments institutionnels figurent à l'inventaire « Patrimoine architectural significatif ». Les cimetières de congrégations ne figurent pas à l'inventaire ; par contre, les jardins et les institutions forment un ensemble indissociable. Étant donné qu'ils sont inclus sous la grande dénomination de leur cimetière et que l'inventaire est partiel, ceux-ci ne nécessitent pas une identification particulière.

b) Les scénarios d'intervention

Les scénarios d'intervention reliés à l'inventaire du patrimoine religieux consistent en:

- Scénario 1 : Élément commémoratif d'intérêt (cimetières)
- Scénario 2 : Élément du patrimoine religieux significatif (croix de chemin et calvaires) et ancien élément du patrimoine religieux hautement significatif (propriété privée affectée à une nouvelle fonction);
- Scénario 3 : Élément du patrimoine religieux hautement significatif, classé, reconnu, cité ou constitué en site du patrimoine.

7° Inventaire et scénarios d'intervention: Les zones de concentration d'architecture ancienne (16 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Toutes les zones cartographiées dans le cadre de l'inventaire patrimonial en tant que zones de concentration d'architecture ancienne sont identifiées dans l'inventaire que l'on retrouve à l'annexe C.7

b) Les scénarios d'intervention

Selon les recommandations présentées dans le rapport de l'inventaire patrimonial, ces zones de concentration devront faire l'objet d'un règlement sur les PIIA afin de protéger leur intérêt patrimonial selon les trois (3) scénarios suivants:

- Scénario 1: zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, long terme

- Scénario 2: zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme
- Scénario 3: zones/secteur à mettre en priorité pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme

8^oInventaire et scénarios d'intervention : Les secteurs d'intérêt particulier (13 éléments)

a) La sélection et la compilation d'information

Tous les secteurs cartographiés dans le cadre de l'inventaire patrimonial en tant que secteurs d'intérêt particulier sont identifiés dans l'inventaire que l'on retrouve à l'annexe C.8.

b) Les scénarios d'intervention:

Selon les recommandations présentées dans le rapport de l'inventaire patrimonial, ces secteurs d'intérêt devront faire l'objet d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale afin de protéger leur intérêt patrimonial selon les 2 scénarios d'intervention suivants :

- Scénario 2: zones/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, moyen terme
- Scénario 3: zones/secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les PIIA, court terme

43. Les territoires d'intérêt esthétique et écologique

Les territoires d'intérêt écologique présentent une valeur environnementale qui mérite d'être reconnue en raison de leur fragilité, de leur unicité ou de leur représentativité. Les territoires d'intérêt esthétique et écologique constituent des paysages humanisés ou naturels (en milieu urbain ou rural) dont les éléments ou leur composition présentent des caractéristiques visuelles et identitaires remarquables. La localisation de ces éléments d'intérêt esthétique et écologique apparaît sur la carte 5. De plus, la description de chacun de ces éléments apparaît sur l'annexe D jointe au présent schéma, regroupés en sept (7) inventaires.

- 1 : Les points ou zones d'intérêt visuel
- 2 : Les milieux humides
- 3 : Les boisés
- 4 : Les falaises bordant le fleuve et les rivières
- 5 : Les crans rocheux
- 6 : les axes routiers identitaires
- 7 : Les anses du fleuve

En sus de ces sept inventaires, la carte 5 identifie des chutes, plages, ravages et sites avifauniques d'intérêt.

Ces inventaires regroupent des éléments d'intérêt esthétique et écologique puisés et documentés à même un certain nombre d'études réalisées à ce jour. Évidemment, ces inventaires pourront être mis à jour au fur et à mesure des recherches effectuées.

44. Les scénarios d'intervention pour les territoires d'intérêt esthétique et écologique

Pour chacun des éléments d'intérêt esthétique et écologique des sept (7) grands inventaires décrits à l'article 43, le *Schéma d'aménagement et de développement* prévoit un seul scénario d'intervention, soit celui de l'identification. Le plan d'urbanisme validera et au besoin complètera cette identification et prévoira des mécanismes de protection pour les éléments les plus significatifs conformément aux objectifs des différentes politiques de la

Ville, notamment la politique culturelle, la politique de l'arbre et la politique d'accès au fleuve.

1° Les points ou zones d'intérêt visuel

Ces éléments décrits à l'annexe D sont reproduits sur la carte 5. Ces éléments portent sur des paysages exceptionnels et authentiques de Lévis, tant en bordure du fleuve et des rivières, qu'en milieu champêtre ou dans la trame urbaine ancienne.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection de ces éléments pourront se traduire au plan et aux règlements d'urbanisme de la Ville par un contrôle des usages à proximité et en ayant recours, au besoin, à un PIIA, afin d'assurer que la qualité de l'environnement de ces éléments pourra ainsi être maintenue.

2° Les milieux humides

L'identification des milieux humides de Lévis provient d'un inventaire récent effectué par Canards Illimités avec une participation financière du gouvernement du Québec. Seuls les milieux humides de plus de 5 hectares sont reproduits sur la carte 5, selon trois (3) grandes catégories décrites à l'annexe D. Ces milieux humides englobent la réserve écologique projetée de la grande plée Bleue (voir art. 16 (2°) et 26 (8°)). L'inventaire figurant à la carte 5 n'est pas exhaustif. Cet inventaire n'est retenu qu'à titre indicatif.

Les travaux devant être exécutés dans les milieux humides, peu importe leur taille, sont assujettis à l'obtention d'un certificat d'autorisation du ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs en fonction de la législation et de la réglementation provinciales sur le sujet.

La Ville se donnera un plan de conservation et de gestion des milieux humides. Ce plan identifiera les milieux humides à conserver et ceux à l'intérieur desquels des interventions seront permises afin éventuellement de faciliter l'étude des milieux humides lors des demandes d'autorisation adressées au ministère. Certains milieux humides pourront faire l'objet de travaux après dépôt d'une simple déclaration d'expert ; d'autres feront l'objet de mesures de compensation ; d'autres enfin devront être protégés.

3° Les boisés

L'identification des boisés provient de l'inventaire produit par le ministère des Ressources naturelles et de la Faune. Ils sont illustrés sur la carte 5.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection des boisés à l'extérieur du périmètre d'urbanisation se traduiront au plan et aux règlements d'urbanisme en une obligation d'identifier ces boisés et d'y prévoir les normes minimales applicables à la protection et à la mise en valeur des forêts privées (section 6 du document complémentaire). Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection des boisés à l'intérieur du périmètre d'urbanisation se traduiront au plan et aux règlements d'urbanisme par une obligation d'identifier ces boisés et d'y interdire toute forme de déboisement avant l'acceptation d'un plan-projet de lotissement pour ce secteur. De plus, la politique de l'arbre actuellement en élaboration viendra préciser les intentions de la Ville concernant la protection et l'entretien des arbres en milieu urbain.

4° Les falaises bordant le fleuve et les rivières

Les falaises bordant le fleuve et les rivières et ayant globalement plus de 30% de pente et vingt (20) mètres de dénivelé sont illustrées sur la carte 5.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection des falaises se traduiront au plan et aux règlements d'urbanisme par une obligation d'identifier ces falaises et par des règles régissant ou prohibant les constructions et la coupe d'arbres.

5° Les crans rocheux

Les crans rocheux sont identifiés sur la carte 5. Ces crans rocheux constituent une formation géomorphologique caractéristique de Lévis. À cause de leurs dénivelés importants, ces crans rocheux sont difficilement accessibles. Les pentes et le sommet de ces crans rocheux sont couverts d'arbres matures et majestueux contribuant à la beauté du paysage lévisien en lui conférant une authenticité particulière.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection des crans rocheux se traduiront au plan et aux règlements d'urbanisme par une obligation d'identifier ces falaises et d'y prohiber ou régir les constructions et coupes d'arbres.

6° Les axes routiers identitaires.

Les axes routiers identitaires apparaissent sur la carte 5.

Les intentions d'aménagement visant l'identification et la protection de ces axes routiers se traduiront au plan d'urbanisme par leur identification et aux règlements d'urbanisme, notamment par l'adoption d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale.

7° Les anses du fleuve

L'identification des anses du fleuve provient de plusieurs inventaires et sont identifiés sur la carte 5. Plusieurs de ces anses lévisiennes sont chargées d'histoire et ont joué un rôle économique ou social important au cours des derniers siècles.

Les intentions d'aménagement visent l'identification et la protection de l'environnement de ces anses par le biais du plan et des règlements d'urbanisme ; dans la mesure du possible, la protection des habitats et l'accès public au fleuve seront favorisés.

Pour l'Anse Ross, le plan d'urbanisme devra reconnaître la protection dont doit bénéficier ce secteur et la réglementation d'urbanisme devra, dans la mesure du possible, prohiber tout usage pouvant mettre en péril la biodiversité de ce secteur. Plus particulièrement, l'Anse Ross recèle l'habitat floristique de la vergerette de Philadelphie sous-espèce de Provancher, laquelle est protégée par la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables*. Les restrictions prévues à cette loi et aux règlements adoptés en vertu de celle-ci s'appliquent donc à cet habitat floristique.

8° Chutes, plage, avifaune, ravage

Ces éléments d'intérêt écologiques sont identifiés à la carte 5 à titre d'information, contribuant ainsi au rôle « d'outil de connaissance » du schéma d'aménagement et de développement. Ces éléments d'intérêt seront identifiés au plan d'urbanisme et pourront faire l'objet de mesure de protection ou de mise en valeur.

CHAPITRE 8 - LES CONTRAINTES NATURELLES ET ANTHROPIQUES

45. Les contraintes naturelles

Le schéma d'aménagement et de développement doit déterminer toute zone où l'occupation du sol est soumise à des contraintes particulières pour des raisons de sécurité publique ou pour des raisons de protection environnementale. Les orientations portant sur la santé, la sécurité, et le bien-être public et la protection de l'environnement (article 10) et sur la biodiversité (article 16) appuient les intentions d'aménagement du présent chapitre et les dispositions applicables du document complémentaire.

Le gouvernement du Québec a adopté, le 18 mai 2005, une nouvelle Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables (décret n° 468-2005). Le document complémentaire du schéma d'aménagement et de développement révisé reprend les dispositions de cette politique.

1 ° Les intentions d'aménagement portant sur les contraintes naturelles

- Identifier les territoires soumis à des contraintes naturelles
- Régir l'occupation dans les zones de contraintes
- Assurer la protection des personnes et des biens dans les zones à risques
- Protéger l'environnement
- Contribuer aux efforts de conservation de la biodiversité

Ces intentions d'aménagement sont atteintes par l'identification, dans le schéma d'aménagement et de développement, de zones de contraintes naturelles particulières au territoire et par l'énoncé, dans le document complémentaire, des normes applicables aux zones ainsi déterminées.

2 ° La sécurité publique

Les zones de contraintes pour des raisons de sécurité publique déterminées par le schéma concernent les parties de territoire qui peuvent être affectées par divers phénomènes naturels susceptibles de compromettre la sécurité des citoyens ou l'intégrité de leurs biens entraînant ainsi des coûts pour les divers paliers de gouvernement.

Les zones de contraintes naturelles, identifiées aux cartes 4.1 à 4.10 et 5 sont les plaines inondables et les zones à risque de mouvement de terrain. Cette dernière catégorie comprend les zones à risque de glissement de terrain et les zones d'éboulis connues.

3 ° Les plaines inondables

Le schéma distingue deux types de plaines inondables, soit :

- la plaine inondable de grand courant qui correspond aux parties de territoire pouvant être inondées par une crue de récurrence 20 ans ;
- la plaine inondable de faible courant qui correspond aux parties de territoire pouvant être inondées par une crue de récurrence 100 ans, au-delà de la limite de la plaine inondable de grand courant.

Les plaines inondables sises sur le territoire de la ville de Lévis sont identifiées sur les cartes 4.1 à 4.4. Par contre, il faudra avec les autorités compétentes effectuer un suivi des changements climatiques et de leurs effets sur le niveau des eaux notamment. Il est possible que les hautes marées soient de plus en plus problématiques. En même temps, il est possible que le niveau du fleuve Saint-Laurent s'abaisse si l'apport d'eau provenant des Grands-Lacs s'amenuise. La conjonction des divers phénomènes peut néanmoins entraîner une plus grande récurrence des sinistres dus aux changements climatiques. Une telle tendance semble déjà se manifester. Au besoin, il faudra ajuster les normes en conséquence, sur recommandation des autorités compétentes.

Le document complémentaire établit, pour les plaines inondables identifiées, les normes minimales que la Ville devra intégrer dans sa réglementation d'urbanisme. Ces normes visent essentiellement à interdire la plupart des constructions, des ouvrages et des travaux dans les zones inondables, le tout en respect de la Politique de protection des rives, du littoral et des plaines inondables du gouvernement provincial.

4° Les zones à risques de glissement de terrain

Les zones à risques de glissement de terrain correspondent aux parties de territoire constituées de dépôts meubles pour lesquelles il a été possible d'établir l'existence de risques d'érosion brutale; ces zones sont identifiées sur la carte 5. Si d'autres zones d'instabilité sont identifiées, elles pourront être ajoutées au plan et aux règlements d'urbanisme.

Le document complémentaire établit les normes minimales que la Ville devra traduire dans sa réglementation à l'égard de ces zones de contraintes. Ces normes visent entre autres à régir les interventions au sommet, dans la pente et à la base des talus identifiés comme zones à risque de glissement de terrain.

Toutefois, compte tenu du fait que la méthode utilisée pour déterminer les zones à risques de glissement de terrain peut comporter certaines imprécisions, le document complémentaire prévoit des modalités visant à permettre certaines interventions lorsqu'un ingénieur en géotechnique peut démontrer que le projet ne réduira pas la stabilité du terrain ou que les travaux correctifs qu'il recommande sont effectués. Le document complémentaire précise les dispositions applicables à ce sujet.

La carte 5 montre quatre types de zone à risque de glissement de terrain, selon que le degré de risque est élevé, moyen, faible ou hypothétique. Le document complémentaire ne prévoit aucune norme concernant les zones à risque hypothétique. Par contre, il faut éviter d'implanter dans ces zones des ouvrages ou usages à caractère stratégique, tels des équipements qui offrent des services publics essentiels (caserne de pompiers, poste de police, hôpital, etc.), qui hébergent une clientèle vulnérable (hôpital, école, résidence pour personnes âgées, garderie, résidence supervisée, etc.) ou des établissements ou activités susceptibles de défaillance technologique qui pourraient porter de graves préjudices aux personnes ou à l'environnement en raison de la présence de substances toxiques ou inflammables (notamment les entreprises qui utilisent, produisent, entreposent ou rejettent des matières dangereuses).

5° Les zones d'éboulis connues

La carte 5 identifie les zones d'éboulis connues : une section de la falaise du secteur Lévis ; dans le secteur Saint-Nicolas (rue de la Montagne); certains crans rocheux des secteurs Saint-Nicolas, Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome. Ils pourraient éventuellement justifier une réglementation d'urbanisme rigoureuse.

Le document complémentaire établit les normes minimales que la Ville devra intégrer dans sa réglementation d'urbanisme.

46. **Les contraintes anthropiques**

Le schéma doit déterminer les voies de circulation dont la présence dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

Le schéma peut également déterminer les immeubles et les activités dont la présence ou l'exercice dans un lieu fait en sorte que l'occupation du sol à proximité de ce lieu est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.

La carte 7 identifie certaines sources de contraintes anthropiques actuellement présentes sur le territoire.

La principale contrainte associée aux voies de circulation est le bruit. À cet effet, les dispositions de la *Politique sur le bruit routier* du MTQ (mars 1998) seront prises en compte à l'exclusion du cadre déjà bâti avant l'entrée en vigueur de la politique. Ainsi, le ministère des Transports du Québec a clairement signifié que les mesures correctrices d'atténuation (ex.: mur antibruit) des nouveaux développements pour lesquelles un permis de construction a été délivré après mars 1998 devront à l'avenir être entièrement assumées par les municipalités et leurs partenaires (les promoteurs, les propriétaires, etc.). Le contrôle de l'occupation du sol constitue le meilleur moyen de prévenir les impacts économiques et sociaux et les effets sur la santé d'une exposition inacceptable au bruit de la circulation routière.

L'utilisation du sol à proximité de certaines des sources de contraintes anthropiques identifiées sera contrôlée de façon à éviter que des usages sensibles (notamment résidentiels, institutionnels et récréatifs) s'implantent dans des parties de territoire exposées à des nuisances. Les normes imposées aux usages sensibles sont généralement le corollaire de celles que doivent respecter les usages contraignants dans les règlements édictés en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (principe de réciprocité).

D'autres sources de contraintes anthropiques sont identifiées de façon à ce que le terrain où elles se situent ne puisse faire l'objet d'une autre utilisation, ou que certaines conditions soient remplies avant qu'une nouvelle utilisation du sol y soit possible. Ceci est notamment le cas des dépotoirs désaffectés.

1^o Les intentions d'aménagement portant sur les contraintes anthropiques

- Identifier les parties de territoire soumises à des contraintes anthropiques, tant pour ce qui est des nuisances que des risques.
- Régir l'occupation du sol dans ces parties de territoire.
- Éviter d'exposer la population à de nouvelles contraintes anthropiques majeures ou encore, d'augmenter l'importance des nuisances et des risques existants en utilisant entre autres, le principe de réciprocité.

2^o Les contraintes de bruit aux abords des voies de circulation

Le schéma identifie les tronçons routiers et autoroutiers qui, selon un modèle théorique, génèrent des niveaux de bruit susceptibles d'affecter la santé et le bien-être de la population.

Les tronçons routiers et autoroutiers identifiés comme sources de contraintes sont ceux situés à l'intérieur d'un isophone de 55dBA Leq(24h) déterminé selon le « débit journalier moyen estival » – DJME – où la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h. Ces tronçons sont identifiés à l'annexe E.

Sur une partie de ces tronçons, les normes issues de la *Politique sur le bruit routier* du MTQ ne s'appliqueront pas à l'égard des usages existants, qu'ils soient résidentiels, institutionnels ou récréatifs, en raison de leur inapplicabilité. Il en est de même pour les parties de tronçons routiers et autoroutiers où les conditions de développement rendent inapplicable la *Politique sur le bruit routier* du MTQ. Dans les autres cas, des mesures d'atténuation devront être considérées pour diminuer les contraintes liées au bruit routier.

Ce sont surtout les corridors autoroutiers qui soulèvent de véritables enjeux relatifs au bruit de la circulation. Toutes les autres voies identifiées à l'annexe E sont déjà soit

développées, soit affectées à des fins commerciales ou industrielles, soit situées en zone agricole où le bruit routier n'aura pas d'incidences. En bordure des autoroutes cependant, il existe d'importants espaces à consolider à des fins urbaines. Il est important d'y prendre en considération le bruit de la circulation pour assurer le bien-être des futurs résidents et la qualité de vie de manière générale. Au besoin, les mesures d'atténuation du bruit doivent être envisagées dès la phase de planification concernant le développement des espaces potentiellement affectés par le bruit. Les corridors autoroutiers concernés sont illustrés à la carte 7.

Le long des autres voies de circulation, il faudra surtout éviter d'implanter de nouveaux usages sensibles au bruit tels les écoles primaires et secondaires, les centres d'hébergement. Les tronçons déjà voués à des fins résidentielles pourront être consolidés.

3^o Les autres sources de contraintes anthropiques existantes

Outre les voies de circulation, les sources de contraintes anthropiques suivantes sont actuellement présentes sur le territoire:

- les gravières, les sablières et les carrières
- la raffinerie Ultramar
- les sites de compostage industriel
- le lieu d'élimination des cendres de l'incinérateur
- les usines de traitement de l'eau potable
- les usines ou étangs de traitement d'eaux usées
- les dépôts à neige
- la gare de triage Joffre
- l'usine d'équarrissage du secteur Charny

a) Les gravières, les sablières et les carrières

L'exploitation des gravières, des sablières et des carrières génère du bruit, des poussières et de la circulation lourde qui constituent des nuisances pour la santé et le bien-être du public. De plus, dans certains cas, les conditions d'exploitation autorisées par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et la Commission de protection du territoire agricole ont occasionné une baisse du niveau de la nappe phréatique, ce qui a engendré des difficultés d'approvisionnement en eau potable aux résidences situées à proximité.

b) La raffinerie Ultramar

Les activités de la raffinerie génèrent du bruit et des odeurs qui constituent des nuisances potentielles pour la santé, la sécurité et le bien-être du public. La raffinerie et ses installations portuaires sont aux limites des secteurs Saint-Romuald et Saint-David. Sur le site de la raffinerie, il y a également la présence d'un lieu d'élimination de déchets dangereux (ancien site GERLED). Il s'agit d'un bassin de traitement appartenant à Ultramar et contenant des boues huileuses et des sols contaminés avec de l'huile (lagune du réservoir 5001). Ce site, identifié à la carte 7, est en voie d'être décontaminé et démantelé.

Le site de la raffinerie est identifié à la carte 7.

c) Le lieu d'élimination des cendres de l'incinérateur

Les activités reliées au lieu d'élimination des cendres de l'incinérateur régional occasionnent du bruit et de la poussière qui peuvent constituer des inconvénients majeurs pour le voisinage immédiat. Le lieu d'élimination des cendres de l'incinérateur est identifié à la carte 7.

d) Le projet de terminal méthanier

Si le projet de terminal méthanier se réalise, le schéma sera modifié afin de prévoir autour de ces installations des rayons de protection et de contrôle de l'urbanisation conformément aux exigences gouvernementales applicables.

4° Les prises d'eau potable souterraine ou de surface

Le schéma d'aménagement identifie les prises d'eau potable publiques et privées pour des fins de protection. Les prises d'eau potable privées inventoriées sont celles qui alimentent et desservent plus de 20 personnes (institution d'enseignement, camping, colonies de vacances, etc.). La liste des puits figurant à l'annexe G et indiqués à la carte 7 est partielle. Elle devra être complétée.

CHAPITRE 9 - LES ÉQUIPEMENTS MAJEURS MUNICIPAUX, DE SANTÉ ET D'ÉDUCATION

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

Le schéma dresse différents inventaires des équipements majeurs présents sur le territoire selon quatre (4) grandes catégories

- a) Les immeubles municipaux, selon leurs différentes fonctions
- b) Les établissements d'enseignement publics primaires et secondaires
- c) Les établissements d'enseignement postsecondaires, incluant les centres de formation professionnelle, les établissements d'enseignement collégial et universitaire
- d) Les établissements de santé

Ces équipements sont identifiés à la carte 3 et énumérés à l'annexe F, toutes deux annexées au présent schéma.

D'autres équipements et infrastructures sont identifiés sur d'autres cartes jointes au schéma et décrits ou proposés dans d'autres chapitres.

Le ministère de la Santé et des Services sociaux projette les interventions suivantes sur le territoire de la ville de Lévis :

- a) Projet du Centre de santé et de services sociaux (CSSS) du Grand Littoral : déménagement du CLSC du 975, rue de la Concorde, secteur St-Romuald, dans des locaux qui seront situés au 1205, boulevard de la Rive-Sud, dans le secteur St-Romuald ; une unité de médecine familiale y sera également logée.
- b) Construction d'un bâtiment adjacent à l'Hôtel-Dieu de Lévis pour relocaliser les 95 lits d'hébergement de soins de longue durée logés à l'Hôtel-Dieu de Lévis et les services du CLSC localisés au 15, rue de l'Arsenal.
- c) Construction, sur le boulevard du Centre-Hospitalier, dans le secteur Charny, d'un centre de réadaptation en déficience physique (CRDP Chaudière-Appalaches).
- d) Agrandissement de l'urgence et de la chambre hyperbare de l'Hôtel-Dieu de Lévis.
- e) Réaménagement de la clinique d'hémo-oncologie de l'Hôtel-Dieu de Lévis.
- f) Aménagement d'un stationnement souterrain à l'Hôtel-Dieu de Lévis.

CHAPITRE 10 – DISPOSITIONS FINALES

48. Abrogation et remplacement

Le règlement RV-2007-06-79 sur le schéma d'aménagement et de développement révisé est abrogé et remplacé par le présent règlement.

Adopté le 16 juin 2008

(signé) Danielle Roy Marinelli

Danielle Roy Marinelli, mairesse

(signé) Danielle Bilodeau

Danielle Bilodeau, greffière

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 16 SEPTEMBRE 2008

LISTE DES CARTES ET DES ANNEXES

1. LES CARTES

Carte 1 :	Les grandes affectations du territoire
Carte 2 :	Les réseaux d'équipements et d'infrastructures Les réseaux et les modes de transport
Carte 3 :	Les équipements majeurs municipaux, de santé et d'éducation
Cartes 4.1 à 4.4 :	La protection des lacs, des cours d'eau et des plaines inondables
Carte 4.5 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1006-2
Carte 4.6 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1106-2
Carte 4.7 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1107-2
Carte 4.8 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1208-1
Carte 4.9 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1209-1
Carte 4.10 :	Saint-Étienne-de-Lauzon, rivière Beaurivage, 21L 11-020-1309-1
Carte 5 :	Les éléments d'intérêt esthétique et écologique Les zones de mouvement de terrain
Carte 6 :	Les éléments d'intérêt historique et culturel
Carte 7 :	Les contraintes anthropiques et les infrastructures
Carte 8 :	Classification fonctionnelle du réseau routier
Carte 9 :	Réseau de camionnage
Carte 10 :	Les nouvelles AIRES DE CONSOLIDATION URBAINE ou parties de l'AXE DE CONSOLIDATION URBAINE

2. LES ANNEXES

Annexe A :	La vision et les grandes orientations intersectorielles de la Ville de Lévis
Annexe B :	Préoccupations de la Ville de Lévis et de la Société de transport de Lévis (STL) en matière de transport collectif
ANNEXE C	
Annexe C.1 :	Le patrimoine archéologique
Annexe C.2 :	Le patrimoine architectural significatif
Annexe C.3 :	Les bâtiments protégés en vertu de la <i>Loi sur les biens culturels</i>
Annexe C.4 :	Les sites du patrimoine
Annexe C.5 :	Les lieux historiques nationaux du Canada
Annexe C.6 :	Le patrimoine religieux
Annexe C.7 :	Les zones de concentration d'architecture ancienne
Annexe C.8 :	Les secteurs d'intérêt particulier

Annexe D :	Les éléments d'intérêt esthétique et écologique
Annexe E :	Localisation des isophones 55 dBA sur le territoire de la ville de Lévis
Annexe F :	Les équipements majeurs municipaux, de santé et d'éducation
Annexe G :	Les prises de captage d'eau souterraine