



LE CONSEIL DE LA VILLE DÉCRÈTE CE QUI SUIT :

CHAPITRE I

GRANDES ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET MOYENS DE MISE EN OEUVRE

L'exercice d'élaboration du plan d'urbanisme de la Ville de Lévis s'articule autour du grand principe suivant :

« AFFIRMER L'IDENTITÉ ET LA SPÉCIFICITÉ DE LA VILLE DE LÉVIS EN PRÉCONISANT UNE VISION COHÉRENTE AXÉE SUR LA COOPÉRATION DES INTERVENANTS ET LA FIERTÉ DE LA POPULATION, ET CE, DANS UNE DYNAMIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE ».

Ce principe s'inscrit en lien avec la vision d'avenir de la Ville issue de l'exercice de planification stratégique tenue en mai 2003 et repris au schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis :

« 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 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. »¹

La réalisation du plan d'urbanisme s'inscrit dans le contexte du regroupement des anciennes villes de Charny, Lévis, Saint-Jean-Chrysostome, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur, Saint-Romuald et des anciennes municipalités de Pintendre, Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Joseph-de-la-Pointe-de Lévy et Sainte-Hélène-de-Breakeyville. La Ville de Lévis doit donc considérer la planification du territoire lévisien sous un nouvel angle, prenant en considération les nombreux enjeux et les nouvelles réalités d'un territoire couvrant maintenant 444 km².

¹ Source : Schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis, article 3, page 1.

Lévis est aussi ville de coopération. L'esprit de coopération s'inscrit sur le territoire depuis longtemps. Il se manifeste déjà, non seulement par la présence de plus de 40 coopératives, mais aussi par une véritable « façon d'être et de faire ». Déjà, plusieurs structures majeures réalisées depuis le regroupement ont pu être mises en place grâce au partenariat qui s'est instauré avec divers intervenants locaux : à titre d'exemple, on pense au Centre de congrès et d'expositions de Lévis, aux terrains de soccer-football à l'école l'ESLE et au Cégep Lévis-Lauzon, le complexe de soccer Honco et la patinoire conforme aux standards olympiques dans le secteur Saint-Étienne-de-Lauzon. Cet esprit de coopération continuera d'animer la Ville de Lévis dans l'aménagement et la mise en valeur de son territoire.

Les grandes orientations constituent les lignes directrices du plan d'urbanisme de la Ville et servent de cadre de référence pour la réglementation, ainsi que pour toute décision relative à la planification et à l'aménagement du territoire. Une série d'objectifs est associée à chacune des grandes orientations et différentes stratégies et interventions tels que des politiques, programmes, projets d'immobilisation, planifications détaillées et dispositions réglementaires favorisent leurs atteintes. Ces différentes stratégies et interventions préconisées ou proposées sont regroupées sous la rubrique « Moyens de mise en œuvre ».

Les moyens de mise en œuvre sont des gestes concrets que la Ville de Lévis pourrait poser pour atteindre les objectifs qu'elle se fixe en tenant compte des ressources dont elle dispose. Les moyens de mise en œuvre qui n'ont pas de portée réglementaire doivent être considérés comme un énoncé administratif qui ne lie pas le Conseil de la Ville de Lévis. Ce dernier se garde d'ailleurs toute la latitude pour programmer, selon notamment son budget et son programme triennal d'immobilisation, les gestes autres que réglementaires qui peuvent être faits pour donner suite aux orientations et objectifs inscrits dans le plan d'urbanisme.

Les orientations, au nombre de neuf, couvrent l'ensemble des thèmes identifiés par la Ville de Lévis :

Thème 1	Positionnement local, régional et métropolitain
Orientation:	Une ville distinctive et rayonnante reconnue à l'échelle locale, régionale et métropolitaine
Thème 2	Milieux de vie
Orientation:	Des milieux de vie orientés par un mode de développement novateur
Thème 3	Réseau urbain
Orientation:	Un réseau urbain organisé et structuré, établi sur les potentiels identitaires et attractifs des pôles et des noyaux
Thème 4	Éléments identitaires majeurs
Orientation:	Une histoire et une culture affirmées et perpétuées
Thème 5	Réseaux vert, bleu et blanc
Orientation:	Des réseaux récréatifs structurés, interreliés et accessibles
Thème 6	Pôles économiques majeurs
Orientation:	Des pôles d'activités distinctifs et complémentaires, orientés sur l'innovation et le capital humain
Thème 7	Mobilité
Orientation:	Un réseau fonctionnel et efficace de transport intermodal

Thème 8	Milieu agricole et forestier
Orientation:	Un croissant vert dynamique et valorisé
Thème 9	Environnement urbain et naturel
Orientation:	Un environnement urbain et naturel, sain et respecté

1. Orientation 1 : Une ville distinctive et rayonnante reconnue à l'échelle locale, régionale et métropolitaine

Élément du principe directeur : L'identité de la Ville de Lévis

La première grande orientation se veut englobante et porte sur l'établissement d'une VILLE DISTINCTIVE ET RAYONNANTE RECONNUE À L'ÉCHELLE LOCALE, RÉGIONALE ET MÉTROPOLITAINE.

Cette orientation se traduit notamment par le leadership que la Ville de Lévis doit assumer au sein de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et de la région administrative Chaudière-Appalaches.

Il faut aussi renforcer l'identité et le sentiment d'appartenance à la nouvelle entité territoriale et susciter l'adhésion de la Ville et de la population à de nouveaux outils de planification et d'aménagement distinctifs.

Objectif 1.1 Assumer un leadership et définir le rôle de Lévis au sein de la Communauté métropolitaine de Québec et de la région administrative Chaudières-Appalaches

La Ville de Lévis constitue une ville-MRC, localisée à la fois à l'intérieur de la région administrative Chaudière-Appalaches et au sein de la CMQ. Cette situation lui confère un positionnement enviable et une occasion d'affirmer le rôle qui lui revient au sein des diverses entités administratives.

En 2003, la Ville de Lévis adoptait une vision stratégique. Celle-ci a permis de préciser ce que souhaitait devenir la Ville d'ici les 15 prochaines années. Cette vision stratégique constitue un outil-clé dont le suivi permet à la Ville de Lévis d'assurer un positionnement local, régional et métropolitain.

Dans la suite de cet exercice, le plan de gouvernance de la Ville de Lévis (PGVL¹) constitue un outil de planification et de gestion où l'on fait valoir, entre autres, l'appartenance, la fierté, la valorisation et le positionnement de la Ville de Lévis.

Rappelons quelques éléments de contenu du plan de gouvernance de la Ville de Lévis :

Mission :

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

¹ Le 2 février 2009, le conseil municipal a adopté le plan de gouvernance de la Ville de Lévis (PGVL). Le PGVL vise à doter Lévis d'une planification à long terme où se trouvent précisés la mission, la vision, les valeurs organisationnelles, les orientations et les objectifs de développement de la Ville. Le PGVL vise aussi à l'implantation d'une véritable culture de performance avantageuse pour la population et favorisant la mobilisation et l'engagement du personnel.

Vision :

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

- Orientation « communauté » :
« Développer une ville à dimension humaine »

Parmi les objectifs associés à cette orientation, mentionnons :

« Connaître et anticiper les besoins et les attentes des citoyens et des citoyennes afin de mettre en place, de maintenir et d'adapter les équipements et les services favorisant le maintien d'une communauté dynamique et en constante évolution. »

« Maintenir et développer le dynamisme des quartiers de la ville, mettre en valeur leurs spécificités et reconnaître leur identité propre. Créer des occasions à saisir permettant aux citoyens et aux citoyennes de s'approprier et de profiter des avantages d'une grande ville, développant ainsi une fierté lévisienne et un sentiment d'appartenance. S'assurer d'une participation et d'une implication des citoyens et des citoyennes à la vie sociale et communautaire de leur quartier et de la ville. Favoriser le maintien et le développement des organismes du milieu et reconnaître leur contribution à l'amélioration de la qualité de vie. »

« Assurer des services de sécurité publique, de protection contre les sinistres et de prévention garantissant un niveau approprié de sécurité. Améliorer les réseaux de transport afin de permettre des déplacements sécuritaires des personnes et des biens. »

- Orientation « environnement » :
« Protéger et mettre en valeur notre environnement »

Nous retrouvons les objectifs suivants :

« Reconnaître, protéger et assurer la mise en valeur des paysages identitaires de Lévis, de son patrimoine et de ses milieux naturels et écologiques. Intégrer le fleuve Saint-Laurent et ses affluents au centre de ces préoccupations. »

« Investir dans le transport en commun, le transport adapté ainsi que dans les voies cyclables et piétonnières afin d'offrir aux lévisiens et aux lévisiennes des modes de transport alternatifs et durables à l'automobile et d'améliorer la desserte locale et métropolitaine en transport en commun. Considérer les retombées économiques significatives du transport en commun et promouvoir toute mesure novatrice permettant la consolidation des modes de transport alternatifs à l'automobile. »

« Assurer une gestion environnementale responsable de la qualité de l'eau, de l'air, du sol et des matières résiduelles. Réduire les sources de pollution afin de garantir la qualité de vie de la population. »

« Consolider les milieux urbanisés et densifier le territoire. Rentabiliser les investissements publics et privés consentis. S'assurer du maintien et de l'amélioration des espaces urbanisés. S'assurer de l'approvisionnement en eau potable et du traitement des eaux usées afin de répondre aux besoins de croissance de la ville. Diminuer notre empreinte écologique. »

- Orientation « économie » :
« Stimuler notre développement économique »

Parmi les objectifs associés à cette orientation, mentionnons :

« Mettre en place les infrastructures permettant l'accueil et le développement des entreprises de haute technologie et attirer des centres de recherche sur le territoire. »

« Miser sur le potentiel des secteurs agricole et forestier. »

« Favoriser le développement et la mise au point de produits touristiques qui seront accessibles à l'ensemble de la population et qui contribueront à améliorer la qualité de vie. Consolider la position de la ville à titre de destination touristique et miser sur son potentiel distinctif (nature, culture et patrimoine), ce qui favorisera ainsi son rayonnement. »

« Construire ou moderniser les infrastructures afin d'assurer l'adéquation aux besoins, de relier les quartiers et de bien desservir les pôles d'activité et d'emploi. »

- Orientation « positionnement » :
« Accroître notre positionnement régional et métropolitain »

Les objectifs associés à cette orientation sont :

« Développer un partenariat et une coopération avec les institutions et les organismes du milieu afin de favoriser une synergie d'actions concertées aptes à répondre aux besoins des lévisiens et des lévisiennes. »

« Tirer profit de notre double allégeance à la région de la Chaudière-Appalaches et à la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) et établir des partenariats. Miser sur les créneaux économiques forts tels que la coopération, les assurances et les finances, la santé, l'agroalimentaire, l'énergie ainsi que l'enseignement universitaire, collégial et technique. »

« Encourager la participation à des échanges culturels et à des missions d'affaires. Favoriser l'accueil de nouveaux résidents et résidentes venant de l'extérieur de la région et du pays.

Encourager le dynamisme et le rayonnement de la communauté lévisienne. »

Il y a donc un lien entre le PGVL et le présent plan d'urbanisme. Les objectifs associés au positionnement préconisé par le PGVL et l'objectif 1.1 du présent plan d'urbanisme (leadership et rôle de Lévis) peuvent être atteints par la réalisation de certains moyens de mise en œuvre tels que :

Moyens de mise en œuvre

1. Participer et représenter Lévis aux tables de discussion sur l'aménagement au sein des organismes régionaux et métropolitains.
2. Diffuser et expliquer l'expertise et l'innovation lévisienne à l'échelle régionale, métropolitaine, nationale et internationale.
3. Évaluer et participer s'il y a lieu, à des missions étrangères.
4. Établir ou renouveler des ententes de partenariat avec les différents organismes du milieu.

Objectif 1.2 Affirmer l'identité et l'appartenance à la Ville de Lévis

Nous savons que la Ville de Lévis est issue du regroupement en 2002 de dix anciennes municipalités. Chacune de ces anciennes municipalités forme un secteur distinct et possède une identité propre qui doit être maintenue. Actuellement, le sentiment d'appartenance des citoyens et des citoyennes se fait d'abord par rapport aux différents secteurs (ex. : Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome, Pintendre, etc.), la diversité de ces milieux de vie constituant une richesse pour la Ville.

Toutefois, le rayonnement de la Ville de Lévis passe par l'affirmation d'une identité propre et le développement d'un sentiment d'appartenance à celle-ci, en complémentarité avec les différents secteurs. Pour y parvenir, la Ville de Lévis vise à se doter d'une vision d'aménagement et de planification distinctive. Cette vision, définie au concept d'organisation spatiale, est adaptée en fonction des particularités des différents secteurs et a pour avantage de conférer aux futurs développements une image qualitative. Pour ce faire, elle s'appuie notamment sur certains principes du nouvel urbanisme et du « *smart growth* » et ce, dans un esprit de développement durable.

L'adoption d'un schéma environnemental¹ constitue un élément qui permettra à la Ville de Lévis de mieux contrôler l'ensemble des aspects liés à l'environnement (gestion municipale de l'eau, de l'air, des sols, du patrimoine forestier et des espaces verts, des paysages, des matières résiduelles, des neiges usées, des contraintes et du bruit).

¹ Ce terme est maintenant remplacé par « plan de développement durable ».

Moyens de mise en œuvre

1. Identifier et adhérer à une vision d'aménagement distinctive en s'inspirant des meilleures façons de faire.
2. Élaborer un plan de développement durable local définissant la vision de la Ville de Lévis à moyen et long terme.

2. Orientation 2 : Des milieux de vie orientés par un mode de développement novateur

Élément du principe directeur : Le développement, la qualité et la spécificité des milieux de vie

En 2005, la Ville de Lévis a élaboré une stratégie de gestion de la fonction résidentielle. Celle-ci permet dorénavant à la Ville de planifier sa croissance. Les services de la Ville appuient leur planification sur cette stratégie, notamment à l’égard des infrastructures d’aqueduc et d’égouts, de la répartition des parcs et des équipements récréatifs, de la localisation des espaces industriels, de la répartition des logements sociaux, etc.

En lien avec la stratégie de gestion de la fonction résidentielle, le plan d’urbanisme a répertorié une diversité des milieux de vie s’apparentant aux différents secteurs et répartis à l’intérieur des trois arrondissements : Chutes-de-la-Chaudière-Ouest, Chutes-de-la-Chaudière-Est et Desjardins.

Les trois arrondissements possèdent des caractéristiques communes (ex. : contiguïté au fleuve Saint-Laurent ou à l’une ou l’autre des principales rivières, paysages agricoles, champêtres et urbains, desserte autoroutière, présence de boisés, etc.). Chaque arrondissement possède aussi une ou des spécificités. De plus, chaque arrondissement est formé d’anciens secteurs, permettant aux citoyens et citoyennes de conserver respectivement leur sentiment d’appartenance à leur milieu de vie. Rappelons l’identification de ces dix secteurs répartis selon l’arrondissement :

ARRONDISSEMENT LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE-OUEST	
Saint-Étienne-de-Lauzon	Saint-Nicolas
Saint-Rédempteur	
ARRONDISSEMENT LES CHUTES-DE-LA-CHAUDIÈRE-EST	
Charny	Sainte-Hélène-de-Breakeyville
Saint-Jean-Chrysostome	Saint-Romuald
ARRONDISSEMENT DESJARDINS	
Lévis	Pintendre
Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy	

Considérant les caractéristiques communes et spécifiques des différents secteurs, la Ville de Lévis vise à confirmer des MILIEUX DE VIE ORIENTÉS PAR UN MODE DE DÉVELOPPEMENT NOVATEUR. Le terme « développement » réfère ici à des opérations de consolidation, de transformation, de requalification, de mise en valeur du bâti existant, ou encore, à des ajouts de fonctions urbaines au sein de l’un ou l’autre des secteurs ou milieux de vie. Le terme « novateur » réfère ici à une nouvelle façon de voir ou de faire du développement. Il ne s’agit pas uniquement d’ajouter des résidences, des commerces ou autres fonctions et de prolonger les réseaux. Il faut planifier le tout en amont et en cohérence avec les autres outils de planification déjà adoptés ou prévus par la Ville de Lévis, en lien avec le territoire.

Objectif 2.1 Assurer la qualité des milieux de vie par une gestion de la croissance urbaine basée sur les principes du développement durable intégrés au plan de gouvernance

Les dix secteurs lévisiens, constituant les différents milieux de vie urbains et ruraux, permettent actuellement de choisir son type de résidence et ses produits et services commerciaux ou communautaires, parmi un choix très limité à certains endroits et très diversifié à d'autres. La Ville de Lévis souhaite être reconnue pour la variété et la qualité des services offerts à sa population quel que soit son milieu de vie. En ce sens, l'adhésion à une vision d'aménagement et de planification telle qu'établie au présent document et au plan de gouvernance permet de développer davantage la vie de quartier et de préconiser la dimension humaine et animée des milieux de vie.

Le présent objectif vise donc la qualité et la diversité plutôt que la quantité uniquement de l'offre résidentielle, commerciale ou de services communautaires, tout en respectant les particularités de chaque secteur. Ce cadre de référence devient alors la signature distinctive de la Ville, lui permettant d'accroître son attractivité et de se distinguer à l'intérieur de la CMQ et de la région administrative Chaudière-Appalaches. Bénéfique pour le positionnement de la Ville, l'atteinte de cet objectif constituera aussi une valeur ajoutée.

Moyens de mise en œuvre

1. Mettre à jour, s'il y a lieu, la stratégie de gestion de la fonction résidentielle.
2. Planifier des développements de qualité qui assurent la mixité des usages afin de créer des milieux de vie et des milieux innovants, complets et accueillants.
3. Adopter un règlement sur les PIIA (objectifs et critères d'aménagement) concernant le développement résidentiel dans certains secteurs.
4. Évaluer l'opportunité de protéger certains ensembles architecturaux significatifs.
5. Réviser le règlement sur les ententes avec les promoteurs en lien avec les nouveaux outils de planification et d'aménagement du territoire (dispositions spécifiques concernant le respect des critères environnementaux, sociaux et économiques établis par la vision) et la stratégie de gestion de la fonction résidentielle.

Objectif 2.2 Favoriser l'activité physique

Au fil des ans, la Ville de Lévis a su mettre en place divers équipements et infrastructures de sports et de loisirs, des réseaux de sentiers récréatifs, des parcs et espaces verts, favorisant ainsi l'activité physique, quel que soit le niveau (récréatif, compétitif, etc.) et quel que soit le type d'utilisateur (individuel, en groupe, en famille, etc.). Notons la présence de plusieurs arénas et plus particulièrement, la patinoire de taille olympique à Saint-Étienne-de-Lauzon, les patinoires extérieures, les terrains de sport dont le complexe de soccer intérieur à Charny, les piscines publiques, un réseau cyclable d'environ 200 kilomètres dont près de 70 kilomètres rattachés à la Route Verte incluant un parc cyclo-pédestre de 15 kilomètres en bordure du fleuve (Parcours des Anses), ainsi que six grands parcs urbains à rayonnement municipal ou régional (le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le parc régional Les Écartés, la Grande plée Bleue, le parc régional de la Pointe De La Martinière, le parc régional de la rivière Etchemin et l'Éco-parc de la Chaudière).

La mise en place d'environnements favorables à la pratique d'activités physiques vient faciliter les déplacements actifs, assurant ainsi plusieurs bénéfices pour l'individu et la société. En ce sens, la Ville souhaite poursuivre les démarches entreprises et se positionner en tant que Ville qui favorise l'activité physique et par conséquent, le maintien de la santé de la population.

Moyen de mise en œuvre

1. Permettre sur le plan règlementaire une variété d'usages récréatifs, intérieurs ou extérieurs, dans chacun des secteurs ou milieux de vie, le tout en s'assurant d'une intégration harmonieuse au cadre bâti existant.
2. Élaborer un outil de planification ou de gestion (mesures incitatives ou autres) favorisant la mobilité cycliste et piétonne et pouvant intégrer les éléments suivants :
 - o un plan de réseau cyclable intégré;
 - o une politique de conception des voies de circulation et des stationnements permettant d'intégrer des bandes cyclables, des trottoirs et des passages protégés pour piétons.
3. Considérer les concentrations d'habitation, d'emploi ou de clientèles scolaires, quel que soit le niveau, lors de la planification des nouveaux réseaux de transport et de circulation ou lors du réaménagement de ceux existants.
4. Sensibiliser les organismes du milieu, les développeurs, les gestionnaires et les principaux employeurs sur l'importance de fournir des aménagements extérieurs et intérieurs fonctionnels et sécuritaires, permettant ainsi à leur clientèle respective de contribuer à maintenir un esprit sain dans un corps sain.
5. Établir des partenariats ou saisir les opportunités pour continuer à desservir adéquatement la population en équipements sportifs ou récréatifs.

6. Considérer les éléments de planification d'équipements ou de réseaux sportifs ou récréatifs de la Ville de Lévis lors de l'analyse des projets d'aménagement et de développement du territoire.

Objectif 2.3 Déterminer les vocations et consolider chacun des secteurs selon la typologie et la densité résidentielle

Actuellement, le niveau de desserte (commerces et services, institutions, parcs et espaces verts, infrastructures, etc.) ainsi que l'offre résidentielle (typologie résidentielle, superficie des terrains, etc.) diffèrent d'un secteur à l'autre.

Les particularités de chaque secteur doivent maintenant être réévaluées dans un contexte global d'une ville unifiée et en lien avec les différents outils de planification et de gestion de la fonction résidentielle.

Moyens de mise en œuvre

1. Analyser l'opportunité d'élaborer et de mettre en œuvre une politique du logement traitant notamment des besoins en logements sociaux et répondant aux différentes clientèles.
2. Élaborer le cadre réglementaire en tenant compte notamment :
 - o de la diversification du produit résidentiel par l'augmentation graduelle et intégrée de la densité, selon les secteurs;
 - o de la diversification du produit résidentiel par les caractéristiques physiques des terrains et des bâtiments;
 - o de la planification de la consolidation et du redéveloppement des quartiers existants en diversifiant l'offre résidentielle ainsi qu'en adaptant adéquatement la desserte en service;
 - o de la planification des nouveaux quartiers selon un concept de gradation de la densité à proximité des pôles structurants, des axes structurants de transport en commun et des équipements publics ou communautaires;
 - o de la gestion de l'urbanisation pour l'ensemble du territoire.

Objectif 2.4 Planifier le rythme de la croissance urbaine en fonction de la capacité d'accueil des différents secteurs de la ville

Le plan d'urbanisme vise à permettre une meilleure adéquation avec les capacités des infrastructures d'alimentation en eau potable, d'épuration des eaux usées, des divers équipements et du réseau routier. Rappelons que la Ville a élaboré en 2005 une stratégie de gestion de la fonction résidentielle. Celle-ci stipule qu'avant de permettre de nouveaux projets de développement, la Ville doit analyser les cinq critères suivants : capacité des réseaux d'aqueduc et d'égouts, disponibilité des écoles élémentaires et secondaires, accessibilité routière, desserte en transport en commun et impacts fiscaux.

La Ville de Lévis encadre ainsi la croissance résidentielle selon la capacité des infrastructures, des réseaux et des équipements dans les différents secteurs.

Moyens de mise en œuvre

1. Estimer périodiquement le potentiel de croissance urbaine sur le territoire lévisien.
2. Diffuser auprès des divers intervenants internes et externes l'estimation du potentiel de croissance urbaine.
3. Une fois connues, intégrer les données au plan directeur des infrastructures, des réseaux et des équipements et aux autres planifications, s'il y a lieu.
4. Adopter des dispositions règlementaires concernant l'obligation d'une desserte en aqueduc et en égouts à l'intérieur du périmètre urbain, sous réserve des dispositions particulières contenues au SADR. La réglementation d'urbanisme déterminera les secteurs où ces conditions ne s'appliqueront pas en raison de contraintes naturelles, techniques ou économiques. Ces secteurs comprennent principalement des milieux champêtres ou de villégiature en bordure du fleuve Saint-Laurent, dans le secteur Saint-Nicolas. Quelques exceptions supplémentaires doivent également être prévues pour des parties de territoire utilisées à des fins commerciales, industrielles, publiques ou récréatives ou pour corriger des problèmes de salubrité dans le cas de résidences existantes non desservies.

Objectif 2.5 S'assurer de la présence des parcs et espaces verts, des équipements publics et communautaires et du réseau récréatif à l'intérieur des différents milieux de vie

Les milieux de vie sont desservis en parcs, espaces verts, réseaux récréatifs, équipements publics et communautaires. Le niveau de desserte varie. De façon générale, les milieux plus centraux bénéficient d'un nombre plus élevé d'équipements publics et récréatifs alors que les milieux localisés en périphérie sont moins bien desservis en la matière.

Toujours dans un esprit de qualité, de diversité et d'animation des milieux de vie, la Ville souhaite assurer un niveau de desserte minimal en équipements publics et récréatifs. Elle identifie aussi les parcs, espaces verts, réseaux récréatifs, équipements publics et communautaires comme étant des éléments clés à une vie de quartier et à un sentiment d'appartenance à son quartier, à son secteur et à sa ville. De cette manière, la Ville de Lévis vise à être proactive en assurant la mise en place graduelle et séquentielle des parcs, espaces verts et des réseaux récréatifs.

La Ville de Lévis compte actuellement plus de 220 parcs municipaux et espaces verts ou récréatifs. La presque totalité de ceux-ci ont été planifiés et aménagés avant la création, le 1^{er} janvier 2002, de la Ville de Lévis. Dans le contexte d'une grande ville issue d'un regroupement municipal de dix ex-municipalités, la Ville de Lévis a réalisé en 2007 un plan directeur des parcs, des espaces verts et des équipements récréatifs

afin de pouvoir encadrer la planification future. De plus, en 2009, un plan directeur du réseau cyclable a été réalisé pour l'ensemble de la Ville.

Moyens de mise en œuvre

1. Faire le lien avec la planification des parcs, des espaces verts et des équipements récréatifs, lors de la planification et de l'aménagement du territoire.
2. Faire le lien avec la planification du réseau cyclable lors de la planification et de l'aménagement du territoire.
3. Mettre en place de façon graduelle et séquentielle les parcs, les espaces verts et les réseaux récréatifs dans le cas des espaces urbains existants ou émergents en respectant certains principes de planification.
4. Utiliser les pouvoirs municipaux relatifs à la contribution pour fins de parcs, de terrains de jeux et d'espaces naturels.

Objectif 2.6 Prévoir une desserte commerciale de quartier en complémentarité avec les artères et pôles commerciaux structurants

L'activité commerciale de Lévis se concentre principalement à l'intérieur de deux pôles d'envergure régionale : le pôle Chaudière à la tête des ponts et le pôle Desjardins. À l'extérieur de ces deux pôles structurants, plusieurs artères ou collectrices et quelques places commerciales viennent compléter la structure commerciale de la ville (ex. : boulevard de la Rive-Sud, route du Pont, routes Lagueux et du Président-Kennedy, place Normandie, rue Commerciale, 1^{re} Avenue, 4^e Avenue, avenue des Églises, etc.). À celles-ci s'ajoutent des rues commerciales d'ambiance (ex. : rue Bégin et des Pionniers, côte du Passage, chemin du Fleuve, etc.).

Dans l'ensemble, les artères commerciales de Lévis regroupent des commerces qui offrent une desserte en produits et services courants et permettent de répondre aux besoins des résidants et résidentes de Lévis. Toutefois, la desserte commerciale de proximité peut être améliorée à certains endroits. Précisons que le commerce de proximité contribue à la vie de quartier (ambiance, animation, etc.). Sa présence permet généralement de diminuer le taux de dépendance à l'automobile.

La Ville de Lévis vise à assurer, dans le cadre du présent plan d'urbanisme, une accessibilité et une desserte commerciale adéquate pour l'ensemble de ses milieux de vie, en respect de l'établissement d'une structure commerciale hiérarchisée.

Moyens de mise en œuvre

1. Structurer et hiérarchiser la fonction commerciale pour l'ensemble du territoire, selon les notions de pôles structurants, d'artères commerciales, de places commerciales, de commerces de quartier.
2. Autoriser des commerces de quartier dans les espaces urbains voués au développement résidentiel qui s'y prêtent.
3. Porter une attention particulière aux potentiels et aux besoins commerciaux, afin d'assurer une mixité, en concordance avec le type de milieu, dans l'analyse des projets de consolidation, de requalification ou de réaménagement des principaux axes routiers.

Objectif 2.7 Favoriser la cohabitation harmonieuse des usages résidentiels et des autres usages adjacents

Dans certains secteurs, nous retrouvons des usages qui peuvent occasionner des inconvénients. Par exemple, des usages résidentiels côtoient des usages industriels alors que d'autres sont situés à proximité d'infrastructures pouvant générer des contraintes, telles que l'usine d'équarrissage, l'incinérateur ou la raffinerie Jean-Gaulin. De plus, le réseau routier supérieur (autoroutes 20 et 73) et le réseau ferroviaire (voies du CN et cour de triage Joffre) génèrent des contraintes sur les usages résidentiels à proximité.

Que ce soit pour les développements existants ou projetés, il importe de réduire, d'atténuer ou d'éviter les nuisances entre les différents usages au sein d'un même espace ou à proximité.

Moyens de mise en œuvre

1. Adopter des dispositions réglementaires portant notamment sur la gestion adéquate des usages, de leur implantation et des droits acquis.
2. Utiliser, s'il y a lieu, la technique réglementaire sur les usages conditionnels ou sur les projets particuliers pour des projets de modification, de transformation, d'ajout ou d'insertion dans une trame bâtie.
3. Favoriser, selon le cas, des conditions ou des mesures d'atténuation lorsque le pouvoir législatif le permet.
4. Inclure des dispositions normatives au règlement de zonage et de lotissement selon la proximité et la cohabitation des différents usages (ex. : écran tampon, distance minimale, etc.).

Objectif 2.8 Assurer la protection et la requalification éventuelle de certains immeubles et sites (institutionnels, religieux, éléments significatifs, domaines et noyaux institutionnels)

Historiquement, les institutions ont longtemps joué un rôle structurant dans la formation des noyaux traditionnels du Québec. L'église, érigée au cœur du village, représente le centre de la communauté et le point de rassemblement de la population. À Lévis, plusieurs bâtiments et monuments témoignent du passé religieux : églises, chapelles, croix de chemin, cimetières, calvaires, presbytères, couvents, etc. Certains de ces bâtiments poursuivent toujours une vocation institutionnelle (ex. : le Collège de Lévis, le Juvénat Notre-Dame et l'École Marcelle-Mallet).

Toutefois, l'avenir est incertain pour un grand nombre de ces bâtiments. La faible fréquentation des églises cumulée au vieillissement des communautés religieuses et des pratiquants et pratiquantes nous permet de croire que plusieurs bâtiments devront fermer leurs portes dans un avenir rapproché. En ce sens, la Ville de Lévis veut poursuivre sa réflexion relativement à la vocation de chacun de ces bâtiments. Certains possèdent une valeur patrimoniale et identitaire significative et doivent être conservés alors que d'autres peuvent être requalifiés ou réaffectés à d'autres fins (ex. : institutionnelles, résidentielles, etc.). La Ville souhaite par ailleurs avoir un droit de regard pour une éventuelle intervention sur ces bâtiments et être proactive.

Pour ce faire, la Ville identifie ci-après divers moyens permettant d'identifier les différentes options et d'aider à la prise décision.

Moyens de mise en œuvre

1. Maintenir à jour un inventaire quantitatif et qualitatif des immeubles institutionnels, religieux et des grands ensembles et autres éléments significatifs, et définir s'il y a lieu, des orientations quant à la réutilisation de ces immeubles (potentiel de reconversion ou de mise en valeur).
2. Offrir, selon les moyens financiers disponibles, différents programmes financiers tels que le Programme d'aide à la restauration de bâtiments patrimoniaux, religieux, industriels et gouvernementaux (PRIG), le Programme d'aide à la restauration de Lévis (PARL) ou le programme Rénovation-Québec (PRQ).
3. Identifier des interventions ciblées (ex. : études architecturales et urbanistiques) en matière d'appréciation de la qualité de certains immeubles (institutionnels, religieux et grands ensembles).
4. Adopter des mesures spécifiques concernant la rénovation et la réaffectation de certains immeubles (institutionnels, religieux et grands ensembles).
5. Adopter et maintenir à jour un règlement sur les PIIA.
6. Utiliser, s'il y a lieu, d'autres outils règlementaires tel le règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble (PPCMOI) visant à encadrer la réaffectation éventuelle de certains immeubles (institutionnels, religieux et grands ensembles).

7. Identifier, protéger ou mettre en valeur les croix de chemin et les calvaires.
8. Analyser l'opportunité de réutiliser les bâtiments ou les locaux vacants dans la trame urbaine existante.
9. Continuer d'utiliser le règlement de démolition.
10. Restaurer ou rénover les bâtiments patrimoniaux municipaux, selon les disponibilités budgétaires.
11. Intégrer des dispositions réglementaires, selon l'outil réglementaire approprié, visant à favoriser le maintien en bon état d'un bâtiment d'intérêt patrimonial lorsqu'il n'est plus utilisé (salubrité, sécurité incendie, vandalisme).

Objectif 2.9 Optimiser les espaces situés à l'extérieur du périmètre urbain et de la zone agricole permanente

Le territoire municipal comprend certains espaces s'étant développés à l'extérieur du périmètre urbain et de la zone agricole permanente. Ces espaces sont caractérisés par la présence de résidences permanentes ou saisonnières et par l'absence d'un réseau d'aqueduc et d'égout. Les espaces situés à l'extérieur du périmètre urbain et de la zone agricole permanente sont notamment :

- Ville-Guay (Lévis);
- Lac-Bargoné / route Monseigneur-Bourget (Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy);
- Lac-Charbonneau (Saint-Nicolas);
- Des Chenaux (Saint-Jean-Chrysostome);
- Partie sud (Sainte-Hélène-de-Breakeyville).

L'isolement de ces espaces les rend difficiles à desservir entre autres en infrastructures d'aqueduc et d'égouts.

La vocation de ces espaces et le type d'aménagement préconisé doivent être précisés, en tenant compte de leur potentiel d'optimisation. On y permettra la consolidation de l'existant; par contre, on y limitera la croissance et l'on y évitera l'installation de réseaux d'aqueduc et d'égouts à moins de situations particulières.

Moyens de mise en œuvre

1. Analyser les caractéristiques et les potentiels de ces espaces ainsi que les enjeux d'aménagement et de développement qui les concernent.
2. Identifier une vocation et des orientations pour chacun de ces espaces.
3. Établir une stratégie d'intervention pour atteindre les orientations retenues.

4. Élaborer, s'il y a lieu, un programme ou un plan particulier d'urbanisme (PPU) pour préciser la planification et le type d'aménagement.
5. Adopter des dispositions réglementaires visant à donner suite aux orientations. À titre d'exemples :
 - o gérer les droits acquis;
 - o autoriser spécifiquement les maisons mobiles dans certaines parties, s'il y a lieu;
 - o limiter l'ouverture de nouvelles rues à l'extérieur du périmètre urbain, sauf à des fins de bouclage (réseau routier, aqueduc, égout) et de sécurité publique en lien avec le schéma de couverture de risques en sécurité incendie;
 - o limiter la construction aux rues publiques ou privées existantes;
 - o éviter l'installation de réseaux d'aqueduc et d'égouts à moins de situations particulières;
 - o protéger ou mettre en valeur le paysage particulier, s'il y a lieu.
6. Adopter, s'il y a lieu, un règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'immeuble (PPCMOI) ou sur les usages conditionnels (UC).

3. Orientation 3 : Un réseau urbain organisé et structuré, établi sur les potentiels identitaires et attractifs des pôles et des noyaux

Élément du principe directeur : La consolidation et la structuration du réseau urbain

Le territoire lévisien est caractérisé par la présence d'un réseau urbain varié, composé de deux pôles d'envergure régionale (Chaudière et Desjardins) et d'un ensemble de secteurs ou milieux de vie. Rappelons que ces secteurs correspondent aux anciennes municipalités existantes avant la dernière fusion, soit Saint-Étienne-de-Lauzon, Saint-Nicolas, Saint-Rédempteur, Charny, Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Saint-Jean-Chrysostome, Saint-Romuald, Lévis, Pintendre et Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy.

À l'exception de Saint-Joseph-de-la-Pointe-De Lévy, chacun des secteurs possède un noyau urbain ou plus. Le terme « noyau » utilisé au présent plan d'urbanisme correspond au terme « secteur traditionnel », en lien avec la planification établie au schéma d'aménagement et de développement révisé en vigueur. Ces noyaux constituent le point central où les fonctions urbaines se sont concentrées initialement, d'où le qualificatif central et traditionnel. Il est important de conserver cette référence identitaire et d'appartenance, en préconisant une vitalité et une mise en valeur de ces lieux.

Objectif 3.1 Consolider les pôles structurants et y favoriser l'implantation d'équipements à caractère local, régional et métropolitain

Le caractère de chef-lieu de la Ville de Lévis au sein de la région administrative Chaudière-Appalaches et son rôle structurant à l'intérieur de la Communauté métropolitaine de Québec (CMQ) reposent notamment sur la présence de nombreux équipements et établissements à rayonnement régional. Ceux-ci sont essentiellement situés à l'intérieur des deux pôles structurants d'envergure régionale, soit le pôle Chaudière et le pôle Desjardins. Leur présence génère diverses activités qui contribuent à l'attractivité et au dynamisme de l'économie lévisienne.

La consolidation de ces deux pôles permet de renforcer le positionnement et le rôle de Lévis au niveau régional et métropolitain. Le pôle Chaudière et le pôle Desjardins sont ciblés afin d'y implanter les services administratifs gouvernementaux, publics et parapublics en priorité.

Moyens de mise en œuvre

1. Sensibiliser les ministères et autres organismes publics et parapublics à l'importance d'implanter les services administratifs dans les deux pôles structurants (Chaudière et Desjardins) lorsque c'est possible.
2. Adopter des dispositions réglementaires, consolider les pôles structurants et y favoriser l'implantation d'équipements à caractère local, régional et métropolitain.

Objectif 3.2 Reconnaître et assurer le maintien de la vitalité de chacun des noyaux traditionnels

Le territoire de Lévis comporte 12 noyaux traditionnels soit : le Village de Saint-Nicolas, le Vieux-Saint-Étienne-de-Lauzon, le Vieux-Saint-Rédempteur, le Vieux-Charny, le Vieux-Sainte-Hélène-de-Breakeyville, le Vieux-Saint-Romuald, le Vieux-Saint-Jean-Chrysostome, le Vieux-Saint-David, le Vieux-Lévis, le Vieux-Lauzon, le Vieux-Pintendre, ainsi que le secteur¹ de la Traverse. Quatre de ces noyaux traditionnels (Village de Saint-Nicolas, Vieux-Charny, Vieux-Saint-Romuald et Vieux-Lévis) bénéficient de la présence de corporations de développement membres du réseau de la Fondation Rues Principales. Notons que des corporations pourraient s'ajouter à d'autres noyaux traditionnels (ex. : Vieux-Sainte-Hélène-de-Breakeyville, Vieux-Lauzon).

De plus, le concept d'aménagement du secteur de la Traverse a été présenté en 2009. Les orientations d'aménagement du secteur de la Traverse visent la création d'un pôle récréotouristique, la mise en valeur du patrimoine existant, la promotion d'une certaine modernité, la création d'un élément repère et l'intervention à caractère évènementiel.

Les noyaux traditionnels constituent des éléments identitaires propres à l'histoire lévisienne et à son organisation spatiale. Il est donc important d'assurer leur reconnaissance et le maintien de leur vitalité.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer les dispositions réglementaires nécessaires à l'accomplissement des programmes de revitalisation des corporations de développement lorsqu'approuvés par la Ville de Lévis.
2. Poursuivre le travail de planification des noyaux traditionnels, notamment en choisissant les outils disponibles, dont le PPU, selon les disponibilités budgétaires.
3. Reconduire les programmes incitatifs de rénovation et de restauration commerciale et résidentielle, tels que le PRIG, le PARL ou le PRQ, selon les disponibilités financières et selon les programmes gouvernementaux.
4. Régir la restauration, la rénovation, la démolition et le remplacement des bâtiments anciens d'intérêt patrimonial.
5. Appliquer les règlements sur les PIIA lors des interventions dans des secteurs d'intérêt patrimonial et sur des bâtiments anciens d'intérêt patrimonial et, au besoin, les bonifier.
6. Élaborer, au besoin, un PPU pour l'un ou l'autre des noyaux traditionnels.
7. Favoriser l'enfouissement des fils dans les noyaux traditionnels.
8. Favoriser la mixité des usages dans les noyaux traditionnels en respectant la trame urbaine existante.

¹ Le terme « secteur » est déjà utilisé pour désigner la partie du territoire correspondant à la Traverse. Bien que le terme « secteur » soit réservé pour désigner les dix anciennes municipalités, on continu d'utiliser l'expression « secteur de la Traverse » au présent plan d'urbanisme.

Objectif 3.3 Accroître la densité et la mixité des fonctions à l'intérieur des espaces à développer ou à redévelopper selon le type de milieu

La Ville de Lévis vise l'augmentation graduelle de la densité (ex. : typologie résidentielle diversifiée), l'intensification de l'occupation du sol, l'intégration volumétrique et architecturale des nouveaux bâtiments ainsi que la mixité des fonctions lors du développement ou du redéveloppement des espaces disponibles, selon le type de milieu et la proximité des pôles et des noyaux traditionnels.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer, lorsque nécessaire, un plan ou un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour certains espaces urbains propices à la mise en valeur des pôles et axes structurants par la recherche d'une forte densité urbaine. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.
2. Adopter des dispositions réglementaires visant notamment :
 - o l'augmentation de la densité;
 - o la mixité des usages.

4. Orientation 4 : Une histoire et une culture affirmées et perpétuées

Élément du principe directeur : La reconnaissance et la mise en valeur des potentiels distinctifs culturels et patrimoniaux

Le territoire de Lévis comprend divers éléments culturels et patrimoniaux qui contribuent à la diversité et à la richesse lévisienne. Il s'agit du patrimoine bâti, concentré à l'intérieur de plusieurs noyaux traditionnels, du patrimoine archéologique, des axes routiers identitaires, ainsi que des divers autres éléments identitaires majeurs.

- Axes routiers identitaires :

Chemins ruraux et agricoles dont certains donnent accès au fleuve Saint-Laurent et aux rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin.

- Noyaux traditionnels :

Le Village de Saint-Nicolas, le Vieux-Saint-Étienne-de-Lauzon, le Vieux-Saint-Rédempteur, le Vieux-Charny, le Vieux-Sainte-Hélène-de-Breakeyville, le Vieux-Saint-Romuald, le Vieux-Saint-Jean-Chrysostome, le Vieux-Saint-David, le Vieux-Lévis, le Vieux-Lauzon, le Vieux-Pintendre, le secteur de la Traverse.

- Éléments identitaires majeurs :

Le fort Numéro-Un, le siège social du Mouvement Desjardins, les anses et les crans rocheux, les Chutes de la Chaudière, la Terrasse de Lévis, le Chantier maritime Davie Québec Inc., la Traverse, le Vieux-Lévis, le Pont de Québec, les cultures de Saint-Nicolas et le Parcours des Anses.

Ces axes routiers, noyaux traditionnels et éléments identitaires majeurs peuvent bénéficier d'une mise en valeur se traduisant notamment par une meilleure identification, une accessibilité accrue, ainsi qu'une mise en réseau à l'échelle locale, régionale et métropolitaine. Les secteurs de la Traverse et de la côte du Passage sont de bons exemples alors qu'ils constituent une des portes d'entrée au territoire lévisien et permettent la découverte des éléments patrimoniaux.

Objectif 4.1 Protéger et mettre en valeur les territoires d'intérêt historique et culturel (patrimoine agricole, archéologie, domestique, ferroviaire, industriel, institutionnel, maritime, militaire et religieux)

La Ville de Lévis comprend un ensemble de territoires d'intérêt historique et culturel. Ces éléments identitaires appartiennent à différents types de patrimoine dont l'agricole, l'archéologique, le domestique, le ferroviaire, l'industriel, l'institutionnel, le maritime, le militaire et le religieux. La Ville a réalisé un ensemble d'inventaires regroupant les éléments d'intérêts historique et culturel. Ceux-ci sont présentés en tant qu'annexes (C.1 à C.8) du schéma d'aménagement et de développement révisé (SADR) :

- 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.

Pour chacun des éléments d'intérêt historique et culturel des six premiers grands inventaires (annexes C.1 à C.6), trois scénarios d'intervention sont possibles :

- Scénario d'intervention 1 : Identification;
- Scénario d'intervention 2 : Identification et protection par des intentions d'aménagement;
- Scénario d'intervention 3 : L'identification, la protection et la mise en valeur de ces éléments, selon une programmation sur le plan spatial, temporel et budgétaire à établir, sont préconisées.

Pour chacun des éléments des deux derniers inventaires (annexes C.7 et C.8), trois scénarios d'intervention sont possibles :

- Scénario 1 : zone / secteur à prioriser pour la mise en place d'un règlement sur les plans d'implantation et d'intégration architecturale (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).

Déjà, la Ville de Lévis exige des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour certains territoires ou composantes d'intérêt historique et culturel.

Moyens de mise en œuvre

1. Poursuivre les inventaires des éléments d'intérêts historique et culturel.
2. Identifier les mécanismes et dispositions règlementaires appropriés en matière de protection, de transformation, de rénovation, de démolition, de réutilisation des éléments ou des ensembles d'intérêt (incluant les pouvoirs législatifs conférés aux villes en matière de biens culturels).
3. Continuer à exiger des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) et bonifier le règlement, si requis.
4. Favoriser l'enfouissement des fils lorsque ça permet de mettre en valeur des éléments ou des ensembles patrimoniaux.

- 5. Travailler en étroite collaboration avec les autorités privées ou publiques pour ajouter, compléter, finaliser ou renouveler des ententes de partenariat en matière de protection et de valorisation d'éléments d'intérêt d'ordre historique identifiés aux fins du présent plan d'urbanisme, à titre de zones à protéger et à valoriser.

Objectif 4.2 Protéger et mettre en valeur le caractère patrimonial des axes routiers identitaires et des noyaux traditionnels

La Ville de Lévis est caractérisée par la présence de 12 noyaux traditionnels qui se distinguent en raison de leur caractère historique et patrimonial. Ces noyaux ont été identifiés précédemment (voir objectif 3.2). Précisons que les noyaux traditionnels du Vieux-Lévis et du Vieux-Lauzon se distinguent en raison de l'importante concentration de bâtiments anciens qu'on y retrouve.

La Ville compte aussi un certain nombre d'axes routiers identitaires. Ceux-ci traversent principalement des milieux agricoles, ruraux et urbains et certains constituent des vitrines sur le fleuve Saint-Laurent et les rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin. De manière non limitative, notons les axes routiers identitaires suivants :

- | | |
|--------------------------------------|--|
| o Chemin Aubin / chemin Saint-Joseph | o Avenue Saint-Augustin |
| o Chemin Demers | o Rue de l'Église |
| o Chemin du Fleuve | o Rue Saint-Laurent / rue Saint-Joseph |
| o Chemin des Îles | o Route Saint-André |
| o Chemin Saint-Jean | o Chemin Bélair |
| o Chemin Terrebonne | o Ancienne route de Taniata |
| o Chemin Ville-Marie | o Chemin des Couture |
| o Route 116 | o Rang Harlaka |
| o Route Marie-Victorin | o Chemin de Pintendre |
| o Route Monseigneur-Bourget | |

Moyens de mise en œuvre

Les moyens de mise en œuvre relatifs à la protection et la mise en valeur du caractère patrimonial des noyaux traditionnels ont été identifiés à l'objectif 3.2. Les moyens de mise en œuvre relatifs aux axes routiers identitaires sont les suivants :

- 1. Identifier les axes routiers identitaires et préciser les orientations d'aménagement et de mise en valeur spécifiques.
- 2. Identifier les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés en matière de protection et mise en valeur des axes routiers identitaires (incluant les pouvoirs législatifs conférés aux villes en matière de biens culturels).

3. Saisir les opportunités et identifier les programmes disponibles pour protéger et valoriser l'un ou l'autre de ces axes identitaires.
4. En collaboration avec les partenaires concernés, envisager la mise en place de mesures de mitigation de manière à améliorer la sécurité des différents usagers en vue d'une utilisation agréable de ces routes.

Objectif 4.3 Assurer la pérennité et la mise en valeur des éléments identitaires majeurs

La présence d'éléments identitaires majeurs sur le territoire permet de distinguer la Ville de Lévis et de la positionner avantageusement sur l'échiquier régional, métropolitain, provincial et même international. Ainsi, le fort Numéro-Un, le siège social du Mouvement Desjardins, les anses et crans rocheux, les Chutes de la Chaudière, la Terrasse de Lévis, le Chantier maritime Davie, la Traverse, le Vieux-Lévis, le Pont de Québec, les exploitations agricoles de Saint-Nicolas et le Parcours des Anses constituent des symboles qui doivent être reconnus, protégés et mis en valeur, ceux-ci représentant une richesse pour l'ensemble des lévisiens et des lévisiennes.

Moyens de mise en œuvre

1. Affirmer avec vigueur et fierté que la Ville de Lévis constitue et doit demeurer le berceau de la coopération au Québec et ailleurs, en permettant les usages et aménagements qui traduisent le positionnement de Lévis, Ville de coopération.
2. Élaborer un plan de mise en valeur pour certains éléments identitaires majeurs qui le justifient.
3. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour la mise en valeur des éléments identitaires majeurs (incluant les pouvoirs législatifs conférés aux villes en matière de biens culturels).
4. Permettre les usages compatibles et s'assurer d'une intégration harmonieuse (PIIA) aux éléments identitaires.
5. Travailler en étroite collaboration avec les autorités privées ou les autres autorités publiques pour maintenir et valoriser les éléments identitaires majeurs.

Objectif 4.4 Assurer la protection du patrimoine archéologique et sa mise en valeur

Riche en histoire, le territoire lévisien est caractérisé par un patrimoine archéologique varié, quoique encore faiblement mis en valeur. Les fouilles réalisées depuis une vingtaine d'années ont permis de répertorier plus d'une cinquantaine de sites archéologiques et vestiges concentrés principalement dans les secteurs de Lévis, Saint-Nicolas et Saint-Romuald.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer un plan de gestion interne du patrimoine archéologique.
2. Diffuser l'information sur les zones de potentiel archéologique.
3. Étudier les formes d'aide que la Ville de Lévis pourrait mettre en place pour contribuer à la sauvegarde du patrimoine archéologique, notamment à l'égard des inventaires archéologiques.

Objectif 4.5 Améliorer la structure d'accueil et l'aménagement des espaces publics du Vieux-Lévis, plus particulièrement la porte d'entrée du secteur de la Traverse et la côte du Passage et la Terrasse de Lévis

Le noyau traditionnel du Vieux-Lévis est un lieu fréquenté par l'ensemble de la population lévisienne, en plus de constituer une destination touristique d'envergure. Il est caractérisé par la présence de plusieurs bâtiments anciens d'intérêt patrimonial, par une mixité de commerces, d'institutions et de résidences, et par une trame urbaine serrée et des rues étroites.

Le Vieux-Lévis comprend principalement deux rues commerciales d'ambiance, la côte du Passage et la rue Bégin, ainsi qu'une porte d'entrée stratégique, le secteur de la Traverse. Correspondant au lieu d'arrivée et de départ du traversier Québec-Lévis, le secteur de la Traverse représente un élément important du réseau de transport de la Ville de Lévis. Il offre un accès direct aux noyaux traditionnels du Vieux-Lévis et du Vieux-Québec et est considéré comme l'une des portes d'entrée principales de la Ville.

Moyens de mise en œuvre

1. En collaboration avec les partenaires concernés, élaborer un PPU ou un concept de mise en valeur du Vieux-Lévis.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour donner suite aux orientations qui seront contenues dans le PPU.
3. Lorsque les conditions le permettront, mettre en œuvre le concept d'aménagement du secteur de la Traverse.
4. Finaliser et mettre en œuvre le concept d'aménagement de la Terrasse de Lévis.

5. Orientation 5 : Des réseaux récréatifs structurés, interreliés et accessibles

Élément du principe directeur : La consolidation et la valorisation des réseaux verts, bleus et blancs.

Le territoire de Lévis comprend un vaste réseau récréatif. Celui-ci est composé des corridors nautiques du fleuve Saint-Laurent, des rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin, d'un réseau de grands parcs urbains en cours de réalisation, du réseau régional de la Route Verte qui longe le fleuve Saint-Laurent et la rivière Chaudière, ainsi que de grands espaces écologiques. Le réseau blanc comprend les sentiers de motoneige et les sentiers de ski de fond.

Objectif 5.1 Consolider et mettre en réseau les grands parcs urbains

La Ville de Lévis travaille actuellement à la mise en place d'un réseau de grands parcs urbains aux vocations distinctes (conservation, récréatif, touristique). Ces grands parcs sont le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le parc régional Les Écartés, la Grande plée Bleue, le parc régional de la Pointe De La Martinière, le parc régional de la rivière Etchemin, l'Éco-parc de la Chaudière. La présence des grands parcs urbains permet de répondre aux besoins et aux attentes de la population en matière de récréation, de contact avec la nature et de conservation du patrimoine écologique et naturel de Lévis. Ces grands parcs permettent aussi d'améliorer la qualité de vie des citoyens et des citoyennes. Ces lieux uniques sont également fréquentés par les touristes et excursionnistes qui viennent à Lévis pour un séjour.

S'inscrivant en lien avec la vision d'aménagement et de planification telle qu'établie au présent document, la Ville de Lévis veut offrir à ses résidents et résidentes une plus grande accessibilité et bonifier ainsi leur qualité de vie. Une mise en réseau de ces grands parcs, combinée avec une intégration aux parcours cyclo-pédestres s'avère nécessaire.

Moyens de mise en œuvre

1. Poursuivre la mise en œuvre et la planification du plan directeur du parc des Chutes-de-la-Chaudière et du parc régional de la Pointe De La Martinière en collaboration avec les partenaires.
2. Élaborer un plan directeur de conservation et de mise en valeur pour les autres grands parcs.
3. Lorsque cesse une activité majeure sur le territoire lévisien, analyser l'opportunité de convertir le site concerné en un grand parc urbain.
4. Adopter les règlements en conséquence.

Objectif 5.2 Développer la vocation récréotouristique par la mise en valeur des corridors bleus et par l'amélioration de l'accessibilité au fleuve Saint-Laurent et aux rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin

Les plans d'eau jouent un rôle prépondérant à l'échelle municipale. Le corridor bleu formé par le fleuve Saint-Laurent et les rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin offre un potentiel de mise en valeur très intéressant pour la communauté lévisienne et touristique.

Les grands plans d'eau constituent des éléments intégrateurs qui contribuent à définir l'identité de la Ville de Lévis. Les autorités municipales doivent miser sur les forces qui jalonnent ces plans d'eau et les îles, s'il y a lieu, pour les mettre en valeur, améliorer leur accessibilité et développer leur vocation récréotouristique. Ces forces sont le parc régional de la rivière Etchemin, le parc des Chutes-de-la-Chaudière, le parc régional de la Pointe De La Martinière, le pont de Québec, les nombreuses anses et le chapelet d'îles sur la rivière Chaudière.

Moyens de mise en œuvre

1. Analyser le potentiel de mise en valeur et d'accessibilité aux corridors bleus.
2. Lorsque les circonstances s'y prêtent, acquérir des espaces en bordure du fleuve Saint-Laurent et des rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin à des fins publiques.
3. Identifier et protéger certains paysages et percées visuelles d'intérêt.
4. Confirmer l'usage pour les marinas actuelles.

Objectif 5.3 Assurer la préservation et la mise en valeur des espaces écologiques d'intérêt (Grande plée Bleue, anse Ross)

La communauté lévisienne bénéficie de la présence d'un espace vert majeur reconnu et protégé : la Grande plée Bleue. Cet espace, qui fait partie du réseau des grands parcs urbains, possède un intérêt écologique remarquable. Il est caractérisé par la présence d'une tourbière exceptionnelle et unique à l'est du Québec. Ce grand parc urbain a fait l'objet d'un protocole d'entente entre la Ville de Lévis et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs et d'un protocole d'entente entre la Ville de Lévis et Canards Illimités. Une association dédiée a ainsi été créée : la Société de conservation et de mise en valeur de la Grande plée Bleue. Les objectifs visés consistent à créer une réserve écologique comportant des équipements légers d'interprétation et des équipements d'accueil (bâtiment d'accueil, centre d'interprétation et des espaces de stationnement au pourtour). Ainsi, la tourbière bénéficierait d'une protection intégrale, avec unique possibilité de sentiers pontés et de tour d'observation.

Plusieurs anses se retrouvent en bordure du fleuve Saint-Laurent. Parmi celles-ci, l'anse Ross constitue un milieu abritant une importante biodiversité et recèle notamment l'habitat floristique de la vergerette de Philadelphie, sous-espèce de Provancher qui est protégée par la Loi sur

les espèces menacées ou vulnérables. La Ville souhaite assurer la préservation du milieu écologique de l'anse Ross.

Moyens de mise en œuvre

1. Confirmer la fonction de réserve écologique sur le territoire de la Grande plée Bleue.
2. Élaborer un plan directeur de conservation et de mise en valeur de la Grande plée Bleue et de l'anse Ross, en étroite collaboration avec différents organismes œuvrant dans le domaine de la conservation et de la mise en valeur d'espaces d'intérêt écologique.
3. Au besoin, compte tenu des lois applicables, adopter des dispositions spécifiques concernant les aires de conservation, leur protection et leur mise en valeur, visant notamment à prohiber tout usage pouvant mettre en péril la biodiversité de la Grande plée Bleue et de l'anse Ross.

6. Orientation 6 : Des pôles d'activités distinctifs et complémentaires, orientés sur l'innovation et le capital humain

Élément du principe directeur : L'utilisation judicieuse des composantes structurantes de la Ville de Lévis dans le développement stratégique des pôles à vocation économique

La Ville de Lévis est structurée par la présence d'espaces industriels, para-industriels, technologiques et commerciaux variés, ainsi que des espaces récréotouristiques. La Ville de Lévis bénéficie de la présence de deux pôles structurants d'envergure régionale : le pôle Chaudière et le pôle Desjardins. Aux pôles d'activités existants s'ajoutent plusieurs projets en cours d'élaboration, notamment la mise en place d'un développement urbain majeur dans le secteur s'étendant, de part et d'autre, de l'autoroute 20 entre l'autoroute 73 et l'axe 4^e Avenue / rue Commerciale (secteur des Crans).

Le parachèvement des espaces industriels existants et l'aménagement du parc industriel Lévis-Est (terminal méthanier) en conformité au décret gouvernemental à l'extrémité est du territoire municipal sont planifiés, tout comme la consolidation des espaces récréotouristiques et le développement du tourisme d'affaires en lien avec la présence du Centre de congrès et d'expositions de Lévis (CCEL).

La prise en considération du plan directeur des parcs industriels et des espaces technologiques de la Ville de Lévis et du concept du corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL) qui y est associé permet de consolider la vocation des espaces industriels, para-industriels et technologiques en fonction de leur potentiel, de leurs créneaux d'activité et de leur complémentarité.

Par ailleurs, la détermination des vocations spécifiques pour chaque artère et pôle commercial vise à assurer l'aménagement, la structuration et la hiérarchisation de ceux-ci en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité.

En lien avec le développement du parc industriel Lévis-Est (terminal méthanier) à l'extrémité est du territoire, la mise en place de mesures d'atténuation et de suivi environnemental vise à assurer une intégration de celui-ci au territoire.

En matière de transport maritime, la collaboration avec les divers intervenants vient assurer la complémentarité des activités avec celles du Port de Québec.

Objectif 6.1 Reconnaître, structurer et consolider le pôle Desjardins et s'assurer du rayonnement et de la qualité des aménagements, en lien avec l'implantation du Centre de congrès et d'expositions de Lévis, de l'Université du Québec à Rimouski – Campus de Lévis, et du siège social du Mouvement Desjardins

Desservi par trois axes majeurs, le boulevard Alphonse-Desjardins, le boulevard de la Rive-Sud et la route du Président-Kennedy, le pôle Desjardins englobe diverses activités majeures, notamment celles associées à la présence du siège social du Mouvement Desjardins, du Centre de congrès et d'expositions de Lévis, de l'Université du Québec à Rimouski – Campus de Lévis et du Cégep Lévis-Lauzon.

La Ville de Lévis veut reconnaître, structurer et consolider le pôle Desjardins. Certains usages devraient s'implanter dans ce pôle

(administrations gouvernementales, collèges et universités, équipements touristiques, etc.), combinés à des seuils minimum d'occupation du sol. De plus, la Ville de Lévis préconise une consolidation de la fonction liée à la présence du Centre de congrès et d'expositions de Lévis (hôtellerie, restauration, divertissement, etc.) dans le pôle Desjardins.

Moyens de mise en œuvre

1. Sensibiliser et collaborer avec les ministères et autres organismes publics et parapublics pour le maintien, la modification ou l'implantation de certaines fonctions administratives majeures dans le pôle Desjardins (administrations gouvernementales, collèges et universités, équipements touristiques, etc.).
2. Permettre l'ajout d'usages liés à la présence du Centre de congrès et d'expositions (restauration, hôtellerie, divertissement, etc.).
3. Favoriser le réaménagement majeur de l'ensemble du siège social du Mouvement Desjardins avec notamment l'implantation d'un bâtiment phare.
4. Élaborer un plan ou un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la requalification du boulevard de la Rive-Sud.
5. Adopter des dispositions réglementaires ayant pour effet de permettre certains usages exclusivement dans les pôles structurants compte tenu de leur importance stratégique, en particulier les bâtiments et établissements de commerce de détail et de services de très grande taille.
6. Poursuivre l'utilisation de la technique des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les interventions dans ce pôle et bonifier le règlement, si requis.
7. Permettre une mixité d'usages dans ce pôle afin d'animer et d'habiter ces lieux (ex. : marché public, habitation de forte densité, mixité d'usages, etc.).
8. Préciser les orientations municipales en vue d'un éventuel réaménagement de certains espaces commerciaux (ex. : Galeries Chagnon).
9. Identifier des mesures permettant de réduire les îlots de chaleur dans ce pôle.
10. En collaboration avec les intervenants concernés, identifier des solutions permettant de résoudre les problèmes de congestion automobile dans ce pôle et expertiser les répercussions du développement du pôle sur le réseau routier et le réseau de transport en commun.
11. Collaborer avec la Société de transport de Lévis pour planifier adéquatement la desserte en transport en commun dans ce pôle.

Objectif 6.2 Reconnaître, structurer et consolider le pôle Chaudière et s'assurer du rayonnement et de la qualité des aménagements

Le pôle structurant Chaudière s'étend de part et d'autre du boulevard de la Rive-Sud dans le secteur Saint-Romuald, aux abords de l'autoroute Jean-Lesage et de l'avenue des Églises, dans le secteur Charny et en bordure de la route du Pont, de la rue de l'Aréna et de la 1^{re} Avenue dans le secteur Saint-Nicolas. D'envergure régionale, il est caractérisé par sa proximité au réseau routier supérieur (autoroutes 20 et 73 et les deux ponts permettant de traverser le fleuve). Ce pôle comprend une concentration de commerces et de services incluant des grandes surfaces, ainsi que diverses institutions majeures (ex. : certains services gouvernementaux, les satellites de l'Université Laval).

La Ville de Lévis reconnaît l'importance du pôle Chaudière et souhaite poursuivre la structuration et la planification de celui-ci en lien avec le pôle Desjardins. Certains usages devraient s'implanter dans ce pôle (ex. : administrations gouvernementales) selon des seuils minimum d'occupation du sol.

Moyens de mise en œuvre

1. Sensibiliser et collaborer avec les ministères et autres organismes publics et parapublics pour le maintien, la modification ou l'implantation de certaines fonctions administratives majeures dans le pôle Chaudière.
2. Élaborer un plan ou un programme particulier d'urbanisme (PPU) pour la requalification de la route 116 traversant ce pôle.
3. Adopter des dispositions règlementaires relatives à l'autorisation spécifique de certains usages dans ce pôle, selon les seuils d'exclusivité à respecter.
4. Poursuivre l'utilisation de la technique des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) pour les interventions dans ce pôle et bonifier le règlement, si requis.
5. Préciser les orientations municipales en vue d'un éventuel réaménagement de certains espaces commerciaux (ex. : Place Charny, Promenades du Sud).
6. Identifier des mesures permettant de réduire les îlots de chaleur dans ce pôle.
7. En collaboration avec les intervenants concernés, identifier des solutions permettant de résoudre les problèmes de congestion automobile dans ce pôle et expertiser les répercussions du développement du pôle sur le réseau routier et le réseau de transport en commun.
8. Collaborer avec la Société de transport de Lévis pour planifier adéquatement la desserte en transport en commun dans ce pôle.

Objectif 6.3 Favoriser le développement urbain dans le secteur¹ des Crans

Cette partie du territoire se situant à la jonction des secteurs Saint-Jean-Chrysostome, Saint-Romuald et Charny comprend de nombreux crans rocheux, ces collines allongées très caractéristiques, ainsi que de vastes espaces non construits. Ce territoire, désigné comme le « secteur des Crans », comprend des parties du pôle Chaudière. Il est traversé par l'autoroute Jean-Lesage et le boulevard de la Rive-Sud, et se trouve à proximité de l'autoroute Robert-Cliche.

Un important exercice de planification est en cours pour l'ensemble de ce territoire compte tenu de sa position stratégique, de son immense potentiel, mais aussi de ses richesses naturelles et paysagères et de contraintes considérables. La Ville de Lévis cherche à optimiser l'utilisation de ce territoire en y favorisant le développement urbain, certes, mais aussi en prenant en considération les éléments d'intérêt ainsi que les contraintes à l'aménagement et à la vie urbaine.

Cette planification comprend notamment la préparation d'un plan de gestion des milieux humides, des programmes particuliers d'urbanisme, des études de circulation et une étude sur les crans rocheux. Le plan de gestion des milieux humides pourrait intégrer l'ensemble des composantes d'intérêt écologique du secteur et offrir une vision et une stratégie globale en vue d'encadrer les interventions futures dans cet environnement. La présence du pôle Chaudière et de l'axe structurant du boulevard de la Rive-Sud commandent une consolidation urbaine du secteur, de fortes densités urbaines et une grande mixité d'usages favorisant le développement des transports actifs et collectifs. Des voies de circulation importantes seront aménagées afin de lier les parties de territoire présentement entrecoupés par la rivière Chaudière et les deux autoroutes, et afin de mettre en valeur le pôle.

Dans la mesure du possible, en particulier lorsque les conditions sont propices à la création de milieux de vie de qualité, des habitations à forte densité seront intégrées dans le développement. On créera des quartiers résidentiels à forte valeur paysagère, mettant en valeur le paysage singulier des crans rocheux et le couvert végétal existant, et profitant de commerces et services de proximité, de la disponibilité de parcs et d'espaces verts.

Des aménagements seront prévus pour les piétons, les cyclistes et les usagers du transport en commun. Des espaces publics seront aménagés et des soins particuliers seront apportés aux aménagements extérieurs aussi bien qu'à l'architecture des bâtiments.

Des espaces verts relativement abondants seront préservés, en particulier dans les talus des crans rocheux, dans certains milieux humides et dans les bandes riveraines des cours d'eau. Les talus qui sont constitués de fortes pentes et qui sont inconstructibles seront préservés à l'état naturel. Les milieux humides sont abondants et certains possèdent une grande valeur écologique. Le plan de gestion permettra d'identifier les milieux à préserver. Le secteur des Crans est drainé par le ruisseau

¹ Par exception, le terme « secteur » est employé ici comme un espace à développer avec une caractéristique commune (présence de crans) et non comme un territoire correspondant à une ville ou une municipalité existante avant la fusion.

Cantin et ses affluents. Les rives de ces cours d'eau seront protégées et certaines parties pourraient être intégrées à des aménagements publics.

Les efforts pour la création de milieux de vie intégrés, denses et de grande qualité supposeront que la Ville de Lévis poursuive de hauts standards de qualité dans les aménagements publics et la mise en place de mesures règlementaires appropriées, notamment de type PIIA, afin d'assurer un encadrement à la hauteur des attentes.

Le boulevard de la Rive-Sud devrait faire l'objet d'un projet de requalification, tant pour améliorer son efficacité et sa convivialité que sa qualité paysagère.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer et mettre en œuvre un plan de requalification du boulevard de la Rive-Sud (amélioration de la desserte en transports actifs et collectifs, embellissement, etc.).
2. Faire le lien avec le contenu d'une politique sur les crans rocheux.
3. Réaliser un plan de gestion des milieux humides dans le secteur des Crans.
4. Élaborer un ou plusieurs plan(s) ou programme(s) particulier(s) d'urbanisme (PPU).
5. Adopter les mécanismes et dispositions règlementaires appropriés, en lien avec la vision d'aménagement et de planification. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.

Objectif 6.4 Consolider la fonction touristique

La Ville de Lévis axe le développement touristique autour de quatre thèmes principaux, soit la nature et le plein air, les attraits patrimoniaux et culturels, l'agrotourisme et le tourisme d'affaires.

La diversité et la qualité du paysage bâti et naturel à Lévis permettent de constituer un lieu identitaire fort et unique. Que ce soit pour sa communauté ou pour la clientèle touristique, Lévis a tout intérêt à développer le plein potentiel que lui offre son territoire.

D'ailleurs, la Ville dispose d'un plan quinquennal de développement touristique (2008-2012). À ce plan, s'ajoute celui des parcs et des espaces récréatifs ainsi que celui des réseaux cyclables.

De plus, depuis 2008, la Ville de Lévis compte sur la présence d'un équipement touristique et d'affaires d'envergure, soit le Centre de congrès et d'expositions de Lévis (CCEL). La fonction hôtelière et de restauration s'est développée et consolidée près du CCEL. La Ville de Lévis veut positionner le Centre de congrès et d'expositions de Lévis en tant qu'élément phare de destination du tourisme d'affaires.

Il convient de créer des pôles touristiques et de mettre en réseau les pôles, attraits et activités touristiques (la Maison régionale du tourisme,

le CCEL, la Terrasse de Lévis, le Vieux-Lévis, le secteur de la Traverse, etc.) afin d'optimiser la synergie et la qualité du produit touristique lévisien. L'implantation du Centre d'exploration en science, technologie et innovation à l'intérieur du parc des Chutes-de-la-Chaudière contribuerait à renforcer ce pôle tout en lui procurant une grande visibilité.

Moyens de mise en œuvre

1. Faire le lien avec le plan de développement touristique.
2. Faire le lien avec le contenu du plan directeur des parcs et espaces verts.
3. Faire le lien avec le contenu du plan directeur du réseau cyclable.
4. Élaborer une planification détaillée pour le secteur du Centre de congrès et d'expositions de Lévis afin de le mettre en valeur et de maximiser les retombées dues à sa présence (accessibilité, aménagements pour piétons et cyclistes, entrées charretières, affichage, aménagement paysager, compatibilité des usages, densité d'occupation du sol).
5. Élaborer un plan ou un programme particulier d'urbanisme pour le Vieux-Lévis en cherchant notamment à compléter et unifier le produit touristique, en établissant des liens entre les composantes comme le secteur de la Traverse et la Terrasse de Lévis, et en mettant en valeur les éléments d'intérêt culturel, patrimonial et paysagers.
6. Permettre différents usages (ex. : hôtellerie, restauration, marché public, service d'information touristique, activités muséales, etc.) aux endroits opportuns afin de développer les différents axes touristiques offrant le plus de potentiel, tels le cyclotourisme, l'agrotourisme, l'écotourisme et le tourisme culturel.
7. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés, en lien avec la vision d'aménagement et de planification. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.

Objectif 6.5 Définir la vocation des espaces industriels, para-industriels et technologiques en fonction de leur potentiel, des créneaux d'activités et de leur complémentarité

En 2004, la Ville de Lévis a réalisé un plan directeur des parcs industriels et des espaces technologiques. Ce document comprend un état de la situation, une section sur les opportunités et les atouts du territoire, des objectifs d'aménagement et de planification des parcs ainsi que des politiques et modes de gestion applicables. De plus, ce plan directeur intègre un concept novateur, celui du Corridor industriel et technologique de Lévis (CITEL). Par ce concept, on vise la hiérarchisation et la spécialisation des espaces industriels en regard des potentiels et des contraintes de chacun.

Moyens de mise en œuvre

1. Faire le lien avec le contenu du plan directeur des parcs industriels et des espaces technologiques de la Ville de Lévis.
2. Faire le lien avec le concept du CITEC.
3. Créer une banque de terrains municipaux pour fins industrielles et technologiques.
4. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés visant, entre autres, à encadrer et à limiter la fonction commerciale dans les zones industrielles.

Objectif 6.6 Favoriser la création d'espaces industriels, para-industriels et technologiques distinctifs axés sur le capital humain et caractérisés par une qualité architecturale (bâtiments à caractère environnemental) et des aménagements distinctifs, novateurs et d'ambiance

En lien avec le principe directeur du plan d'urbanisme, il est nécessaire d'assurer la création d'espaces industriels, para-industriels et technologiques distinctifs. De manière plus spécifique, certains doivent être axés sur le capital humain et caractérisés par une qualité architecturale et des aménagements novateurs et d'ambiance, le tout supporté par un réseau de transport actif et collectif adéquat.

De manière générale, la Ville de Lévis adhère à une vision d'aménagement et de planification permettant d'optimiser la qualité :

- o de l'architecture et de l'apparence extérieure des bâtiments;
- o de l'aménagement des aires d'entreposage;
- o de l'aménagement des espaces verts et des zones tampons;
- o des aires paysagères et récréatives extérieurs (ex. : aires de détente, zones d'ombre, sentiers).

Moyens de mise en œuvre

1. Mettre en œuvre la politique d'admissibilité des entreprises devant s'implanter dans le parc technologique (Innoparc).
2. Réviser la planification des espaces industriels.
3. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés, en lien avec la vision d'aménagement et de planification. Notamment :
 - o 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;
 - o isoler les usages les plus contraignants par des mesures de mitigation naturelles ou créer des mesures de mitigation artificielles;
 - o contrôler les aires d'entreposage de façon rigoureuse en front du réseau routier;

- o contrôler l'architecture, l'apparence visuelle des bâtiments et l'affichage pour les espaces industriels près du réseau routier supérieur (autoroute), artériel ou collecteur (boulevard);
- o accroître la qualité, par l'aménagement paysager, la protection des boisés d'intérêt, la valorisation et l'intégration des composantes naturelles, la présence de mobilier urbain, etc.;
- o prohiber les activités de raffinage et de stockage de produits dangereux de la raffinerie Jean-Gaulin dans la partie de terrain délimitée par le boulevard de la Rive-Sud, la voie ferrée, le chemin des îles et la rivière Etchemin;
- o traduire au règlement de zonage les dispositions du SADR en matière de distance séparatrice au pourtour des terrains de la raffinerie et y ajouter des exigences en matière d'écrans tampons.

Objectif 6.7 Qualifier les espaces commerciaux en fonction de leur rayonnement et de leur complémentarité

Les espaces commerciaux se distinguent les uns des autres en fonction de différents paramètres (ex. : la mixité, la continuité commerciale, le rayonnement, le type de commerces, les enjeux particuliers d'aménagement qu'ils présentent, etc.) Aux deux pôles structurants qui ont une envergure régionale (Chaudière et Desjardins), s'ajoutent des artères commerciales, des places commerciales, des rues d'ambiance et des noyaux traditionnels.

Une partie des routes 116, 132, 171, 173 et 275, et du chemin des Îles est considérée comme artères commerciales. On y autorisera des établissements de taille importante, tout en respectant les seuils d'exclusivité réservés aux pôles structurants. Dans certaines zones, le long de ces artères, on pourrait, à titre d'exemples, trouver des marchés d'alimentation, des quincailleries et des commerces et services voués à l'automobile. Or, on sait que de tels établissements requièrent des superficies importantes.

Les places commerciales correspondent généralement à des centres commerciaux constituant une composante d'une artère commerciale.

Les parties commerciales de la rue Bégin, de la rue des Pionniers, de la côte du Passage et du chemin du Fleuve sont des exemples de rues commerciales d'ambiance. Elles font partie des noyaux traditionnels décrits au SADR.

Tel qu'expliqué à l'objectif 3.2, les noyaux traditionnels correspondent généralement à la partie centrale des ex-municipalités, la partie aussi la plus vieille. Ils ont un caractère mixte et comprennent plusieurs composantes d'intérêt patrimonial.

Tant sur les rues commerciales d'ambiance que dans les noyaux traditionnels, on permettra la mixité des usages et l'on devra porter une attention particulière à l'intégration des projets. Il y a lieu de préserver la structure et l'identité de ces milieux. À ces fins, on évitera d'y implanter des établissements de grande taille, sauf si la taille des

bâtiments existants le commande. Mais, on permettra la réutilisation des bâtiments de grande taille qui existent déjà et qui sont vacants ou pourraient le devenir.

Moyens de mise en œuvre

1. Adopter les mécanismes et dispositions règlementaires appropriés afin de respecter la qualification des espaces commerciaux.

Objectif 6.8 Requalifier certains espaces commerciaux

Certains espaces commerciaux pourraient bénéficier d'une amélioration quant à l'harmonisation des usages, à l'affichage, au nombre et à la localisation des entrées charretières et des stationnements, à la présence de foresterie urbaine, à la diminution des îlots de chaleur, etc.

Moyens de mise en œuvre

1. Dans le cadre des planifications détaillées (ex. : PPU) du pôle Chaudière et du pôle Desjardins, ou encore de certains espaces et portions d'artères commerciales (ex. : parties du boulevard de la Rive-Sud ou de la route du Pont, etc.), définir des orientations particulières notamment en matière d'usages, seuils d'occupation du sol ou de densité, implantation, volumétrie, architecture et aménagement paysager. L'ensemble du boulevard de la Rive-Sud doit faire l'objet d'une planification détaillée. Un arrimage devra être fait avec les plans de réaménagement du boulevard de la Rive-Sud et de la route du Pont dont la géométrie et l'aménagement devront être révisés pour améliorer la sécurité, l'efficacité pour le transport en commun et les déplacements actifs ainsi que la qualité du paysage urbain. D'autres axes structurants pourront faire l'objet de mesures semblables.
2. Adopter et maintenir les dispositions règlementaires portant sur le contingentement de certains usages (ex. : stations-service, bars, restaurants, etc.) afin de limiter les inconvénients dus à certains usages.
3. Participer, s'il y a lieu, à des programmes incitatifs visant la diminution des îlots de chaleur.
4. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.

Objectif 6.9 Intégrer harmonieusement au cadre bâti et naturel les activités et les infrastructures actuelles et futures liées au transport maritime

Les activités maritimes lévisiennes se concentrent au chantier maritime Davie Québec Inc. et au quai de la raffinerie Jean-Gaulin, à l'anse Hadlow. Le quai de la raffinerie Jean-Gaulin fait partie du Port de Québec et il est géré par l'Administration portuaire de Québec.

Le chantier naval Davie Québec Inc. fait partie de l'histoire de la grande région de Québec depuis près de 200 ans. En plus d'être l'un des actifs majeurs de l'industrie maritime provinciale, il s'agit du plus important chantier maritime de l'est du pays. Il rayonne au niveau international.

La raffinerie Jean-Gaulin, l'une des plus importantes au Canada, possède un quai en eau profonde qui peut accueillir à toute période de l'année des pétroliers ayant un très grand tonnage.

La communauté maritime de la région de Québec dispose de l'un des meilleurs potentiels de croissance au Canada, ce qui pourrait notamment se traduire par la construction de nouveaux espaces d'entreposage et de débardage. Ce potentiel résulte principalement des conditions de navigation actuelles et futures sur le fleuve, du dégagement sous le pont de Québec et de l'évolution dans la taille des navires.

L'aménagement et l'exploitation d'autres emplacements pour répondre aux besoins de l'activité maritime à Lévis demeurent une possibilité. La Ville de Lévis souhaite s'assurer d'une planification concertée et de la mise en place de balises d'aménagement précises qui permettent une meilleure intégration des activités de débardage et de transport, et du respect des normes environnementales.

Bien que ces activités représentent un apport économique important pour Lévis et la région, celles-ci ne sont pas sans contrainte. Une planification et un encadrement réfléchis sont donc primordiaux.

Moyens de mise en œuvre

1. Transmettre et expliquer les orientations et les préoccupations lévisiennes à l'Administration Portuaire de Québec advenant l'expansion des activités portuaires du côté de Lévis.
2. Collaborer avec les divers intervenants en matière de transport maritime afin de déterminer les activités privilégiées, les impacts appréhendés et les mesures de mitigation.
3. En collaboration avec les partenaires impliqués, mettre en place des mesures de suivi environnemental et, au besoin, des mesures d'atténuation, en lien notamment avec les enjeux suivants :
 - o la qualité de l'eau et de l'air;
 - o les habitats floristiques et fauniques;
 - o la gestion des risques;
 - o le paysage;
 - o le climat sonore;
 - o l'acceptabilité sociale.

Objectif 6.10 Reconnaître la vocation du Parc industriel Lévis-Est (terminal méthanier) et s'assurer de son intégration harmonieuse sur le plan environnemental et visuel conformément au décret gouvernemental 917-2007 et 723-2008

En conformité au schéma d'aménagement et de développement révisé en vigueur, la Ville de Lévis confirme la création et la vocation du parc industriel Lévis-Est. Un projet de terminal méthanier est déjà connu et planifié dans ce parc industriel. Plus précisément, le projet identifié sous le vocable « Rabaska », consiste à aménager un terminal méthanier à l'extrémité est du territoire municipal, dans le quadrilatère formé par le fleuve Saint-Laurent, l'autoroute Jean-Lesage, la route Lallemant et la limite séparant le territoire lévisien du territoire de Beaumont. Le terminal pourra recevoir des navires méthaniers et permettra de décharger leur cargaison de gaz naturel liquéfié (GNL) et d'entreposer temporairement le gaz dans des réservoirs avant qu'il ne soit ramené à l'état gazeux original. Le terminal sera raccordé au réseau canadien de transport gazier par une conduite souterraine reliant les installations au poste de Gazoduc TQM situé dans le secteur Saint-Nicolas.

Par le décret 917-2007, le Gouvernement du Québec a autorisé l'exclusion de la zone agricole du site du futur terminal méthanier incluant des terrains situés au nord de la ligne de transport d'énergie électrique. La partie sud fait partie de l'affectation industrielle. Il est convenu de maintenir une affectation agricole pour la partie nord du site, de part et d'autre de la route 132 (à l'exception d'une aire rurale qui est conservée sur une partie de l'espace se trouvant au nord de la route 132), tout en y autorisant l'aménagement d'une route de service, d'un corridor technique et des talus d'atténuation visuelle. La route de service ainsi que le corridor technique qui recevra des conduites et autres équipements, ainsi que leurs accessoires, nécessaires à l'exploitation du terminal méthanier relieront la partie sud et la zone portuaire. Ces usages et aménagements seront autorisés dans cette partie de l'affectation agricole.

Aussi, conformément à ce même décret, modifié par le décret 723-2008, le Gouvernement du Québec a autorisé l'aliénation et l'utilisation à des fins autres que l'agriculture d'une partie de la zone agricole pour l'aménagement d'une voie de circulation reliant l'emplacement du terminal méthanier au réseau routier existant. Cet accès sera également autorisé dans l'affectation agricole.

Le projet, de par son envergure et par le type d'activités impliquées, créera des impacts sur le milieu humain (bruit, vibration, poussière durant la construction, émission de gaz à effet de serre lorsqu'en activité, impacts visuels sur le paysage) et sur le milieu biologique (détournement d'une partie du ruisseau Saint-Claude, construction d'une jetée dans le fleuve Saint-Laurent).

Moyens de mise en œuvre

1. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés afin d'autoriser le projet de terminal méthanier ainsi que les aménagements et ouvrages afférents.
2. Prévoir la mise en place de mesures d'atténuation et de suivi environnemental, en lien avec les enjeux suivants :
 - o la gestion des sols;
 - o l'hydrogéologie;
 - o la gestion des eaux usées et des déchets;
 - o les émissions atmosphériques;
 - o les gaz à effet de serre;
 - o les habitats floristiques et fauniques en milieu fluvial et en milieu terrestre;
 - o la gestion des risques;
 - o le paysage;
 - o le climat sonore;
 - o l'acceptabilité sociale.
3. Adopter des dispositions réglementaires portant sur l'établissement de rayons de protection et de contrôle de l'urbanisation aux abords du site.

7. Orientation 7 : Un réseau fonctionnel et efficace de transport intermodal

Élément du principe directeur : L'amélioration de la fonctionnalité du réseau de transport et le développement de l'intermodalité

Les autoroutes, les routes régionales, les artères, les rues collectrices et locales forment un important réseau permettant de se déplacer d'un secteur à l'autre au sein de la même ville et aussi, de transiter par Lévis. Or, ce réseau n'est pas optimal. La population doit utiliser très souvent le réseau autoroutier pour se déplacer de part et d'autre de la rivière Chaudière ou de part et d'autre de la rivière Etchemin.

Nous constatons aussi une augmentation continue du niveau de congestion sur des portions du réseau autoroutier et routier, et ce, quelles que soient les directions.

Les modes de transports actifs et collectifs sont très peu développés aussi à Lévis. La prédominance de l'automobile demeure une réalité au sein de notre société occidentale dont Lévis fait partie.

Par ailleurs, certains axes de transport tels que les routes 116, 132, 173 et 275, connaissent des problématiques de circulation engendrées principalement par la multiplication des entrées charretières, par la configuration des voies de circulation mal adaptée à l'utilisation qui en est faite et par la typologie et la diversité de certains usages situés aux abords de ces axes. Ces abords et les portes d'entrée au territoire lévisien méritent une attention particulière lors des travaux d'aménagement ou de réaménagement.

Des objectifs et des moyens de mise en œuvre sont identifiés aussi pour les autres modes de transport (ex. : ferroviaire, maritime, aérien, cyclo-pédestre) présents à Lévis.

Objectif 7.1 Favoriser l'intermodalité des transports, améliorer la fonctionnalité du réseau routier et créer un réseau de transport intégré basé sur les modes de transport viables dont les transports actifs, collectifs et adaptés

La Ville de Lévis est fortement privilégiée, car elle bénéficie d'infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime. En effet, le territoire est bien desservi en infrastructures autoroutières, les autoroutes 20 et 73 reliant Lévis aux pôles de Montréal et Québec, en plus de donner accès à la région administrative Chaudière-Appalaches. Le réseau ferroviaire, propriété du Canadien National, permet de transporter des marchandises partout en Amérique du Nord. Ce réseau ferroviaire comprend une importante cour de triage (Joffre). Les activités ferroviaires au sein de la cour de triage génèrent des contraintes associées aux bruits « d'impact », soit un bruit ponctuel et récurrent.

La traverse Québec – Lévis, les activités portuaires liées au transport maritime (zone industrielle Davie et zone portuaire Hadlow) et l'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome complètent la desserte en infrastructures de transport. Le réseau de transport en commun doit être considéré comme un levier de performance pour marquer le territoire, pour entrer dans le développement durable, et ce, à la manière de Lévis. La présence d'un axe structurant concernant les déplacements en transport en commun permettra de caractériser de manière durable

l'organisation du développement territorial. Cet axe, qui reliera le carrefour de la route Monseigneur-Bourget au secteur de Saint-Étienne-de-Lauzon par le boulevard de la Rive-Sud, la route 116 et la rue Principale, transparaîtra à travers le flux des autobus, la localisation des équipements de transport en commun et des infrastructures opérationnelles. Constituant l'ossature du réseau déployé en juin 2011, cet axe impose des exigences de globalité et de durabilité. Le développement du réseau de transport en commun permettra donc d'inscrire, dans l'espace et dans le temps, les orientations concernant la mobilité des personnes. Il permettra la maîtrise des activités du transport en commun et une réponse à la problématique de la circulation automobile sur le territoire lévisien.

La Ville de Lévis doit profiter du potentiel lié à la présence d'infrastructures multiples et diversifiées. Différents problèmes liés à la fluidité et à la sécurité sur certains tronçons routiers doivent être analysés et accompagnés de mesures correctrices.

Moyens de mise en œuvre

1. Collaborer avec les divers intervenants en matière de transport afin d'assurer une intégration réussie des différents modes de déplacement des personnes de toutes conditions et des marchandises.
2. Confirmer le potentiel d'activité intermodale (ferroviaire, routier, transport en commun et individuel – stationnement incitatif) aux endroits stratégiques du territoire lévisien (ex. : gare intermodale dans le parc industriel de Charny).
3. En collaboration avec les partenaires impliqués, élaborer un plan de mobilité lévisien reposant sur un diagnostic des réseaux de transport en place. Mettre en place un monitoring afin d'être en mesure d'évaluer en continu l'évolution de ces réseaux de transport.
4. Collaborer et inciter les grands employeurs à élaborer des plans de déplacement de leurs employés et les encourager à promouvoir la mobilité durable.
5. Mettre en place des mesures incitatives, comme une politique de stationnement visant à réduire la pression liée à l'afflux d'automobiles dans les principaux centres d'activités, et promouvoir, par conséquent, le développement durable.
6. Faire le lien avec le contenu des plans de déplacements urbains ou de mobilité lévisien, notamment en termes de :
 - o développement des transports collectifs;
 - o développement des transports actifs;
 - o développement du transport adapté;
 - o gestion de l'offre de stationnement.
7. Planifier et réaliser des aménagements favorisant les transports actifs, collectifs et adaptés.

Objectif 7.2 Requalifier certains axes de circulation

Plusieurs artères et collectrices offrent un niveau moyen de fonctionnalité, de sécurité et d'esthétisme. Souvent, le cadre bâti limitrophe à ces artères ou collectrices accentue les problèmes observés en matière de sécurité et efficacité du réseau de circulation et en matière d'esthétisme. Multiplication d'entrées charretières, configuration ou géométrie des voies de circulation non adaptées aux fonctions limitrophes ou vice-versa, absence ou peu d'encadrement visuel par l'alignement d'arbres ou pour une implantation volumétrique près de la rue, absence ou peu d'intégration des modes de déplacement actif ou collectif (marche, vélo, autobus), présence de corridors aériens d'utilité publique (fils et poteaux) en front, vitesse affichée et réglementée non compatible ou non respectée, affichage commercial prédominant et mal adapté à la clientèle circulant sur le réseau constituent des exemples où l'on doit intervenir lors des étapes de planification ou de requalification. De plus, des dispositions réglementaires applicables au couvert forestier des espaces boisés en bordure du réseau routier artériel et collecteur devront être adoptées. En l'absence d'espace boisé, un programme de plantation d'arbres le long des corridors routiers devra être établi en concertation avec les différents intervenants concernés et selon une programmation sur le plan budgétaire et temporel. De manière non limitative, certains tronçons des routes 132 (boulevard de la Rive-Sud et route Marie-Victorin), 116 (route du Pont), 173 (route du Président-Kennedy), 275 (4e Avenue) et Monseigneur-Bourget nécessitent des interventions majeures de requalification. Tel qu'exprimé à l'objectif 6.8, l'ensemble du boulevard de la Rive-Sud doit faire l'objet d'une étude de réaménagement.

Moyens de mise en œuvre

1. Réviser les normes d'aménagement des voies de circulation pour tenir compte notamment du plan de mobilité lévisien, des besoins dus au développement des transports actifs et collectifs et des orientations en matière de gestion des eaux de surface en plus des impératifs de sécurité et fonctionnalité du réseau de circulation.
2. Appliquer les moyens de mise en œuvre prévus à l'objectif 6.8 aux corridors et voies de circulation qui requièrent une intervention prioritaire en raison des problèmes de sécurité, des dysfonctionnements, d'une faible qualité paysagère ou qui présentent des opportunités de réaménagement en raison du redéploiement du réseau de transport en commun.

Objectif 7.3 Améliorer les liens routiers transversaux est-ouest pour l'ensemble du territoire et considérer davantage le transport en commun

En complément au réseau routier supérieur formé des autoroutes 20 et 73, un seul axe joue le rôle de lien de transit entre les parties est et ouest du territoire lévisien, soit la route 132 (boulevard de la Rive-Sud / route Marie-Victorin). Ce manque de liens entre les secteurs de la ville, la combinaison de la circulation locale et de transit sur le réseau autoroutier ou artériel, la grande popularité pour le

déplacement individuel en automobile contrairement au déplacement collectif par autobus accentuent les problèmes de congestion, de perte de temps et d'environnement.

Moyens de mise en œuvre

1. Confirmer l'identification des liens projetés faite dans le cadre du SADR :
 - o amorce d'un troisième grand lien est-ouest entre les secteurs Saint-Rédempteur et Saint-Jean-Chrysostome;
 - o nouveau lien entre les secteurs Saint-Romuald et Saint-Jean-Chrysostome;
 - o nouvelle desserte parallèle à l'autoroute Jean-Lesage dans le secteur Saint-Romuald;
 - o lien entre les secteurs Charny et Saint-Jean-Chrysostome.
2. Modifier certains liens routiers pour desservir adéquatement tous les secteurs de la ville :
 - o réaménagement du boulevard de la Rive-Sud;
 - o réaménagement de la route 132 entre la route du Pont et le viaduc ferroviaire dans le secteur Saint-Nicolas;
 - o réaménagement de l'intersection route du Pont – route Marie-Victorin;
 - o réfection de la route 116;
 - o élargissement à quatre voies de la route Monseigneur-Bourget;
 - o élargissement à quatre voies de la route du Président-Kennedy;
 - o prolongement du boulevard Étienne-Dallaire;
 - o prolongement de la rue St-Omer;
 - o prolongement de l'avenue Albert-Rousseau;
 - o prolongement de la rue de l'Aréna vers l'ouest et lien avec le chemin Industriel dans le secteur Saint-Nicolas et la 7^e Rue dans le secteur Saint-Rédempteur;
 - o amélioration des conditions de circulation pour les cyclistes sur le pont de Québec.
3. Avec le MTQ, réaménager certaines entrées et sorties du réseau autoroutier et ajouter de nouveaux accès autoroutiers, au besoin, pour rendre le réseau plus fonctionnel :
 - o modification de l'échangeur 305 de l'autoroute Jean-Lesage (en cours de réalisation);
 - o modification de l'échangeur 314 de l'autoroute Jean-Lesage;
 - o modification de l'échangeur 321 de l'autoroute Jean-Lesage ;
 - o réaménagement des routes d'accès au réseau autoroutier, près des échangeurs ciblés pour modification.
4. Coordonner avec la STLévis l'organisation du réseau de transport en commun de façon à arrimer les axes structurants de transport en commun, la stratégie de polarisation et densification urbaine, le réaménagement de certaines parties du réseau, tel que préconisé à

l'objectif 7.2, ainsi que le développement de nouveaux liens, tel que prévu plus haut. Collaborer avec la STLévis à la mise en place des infrastructures (zone d'attente, nœud de correspondance, intermodalité, parcs de stationnement incitatif) et des mesures favorisant l'efficacité du transport en commun (géométrie des voies de circulation, voies prioritaires, synchronisation des feux, etc.).

5. Permettre l'agrandissement du centre d'opération actuel de la STLévis tout en analysant les sites potentiels pour une éventuelle relocalisation optimale à long terme.

Objectif 7.4 Établir une signature distinctive pour l'ensemble des principaux axes routiers, incluant les points d'entrée et de sortie au réseau autoroutier et au territoire lévisien

L'accès au territoire lévisien se fait par un ensemble d'axes routiers d'importance variable. L'accès au territoire lévisien par voie autoroutière, route régionale, chemin intermunicipal ou par voie maritime (Traverse Québec-Lévis) est fort différent. Que ce soit en terme d'achalandage ou de volume, du type de clientèle et du type de milieu, il faut une ligne directrice à suivre mais dont les actions peuvent varier. Les entrées et les sorties, tant au réseau autoroutier qu'au territoire lévisien, doivent faire partie aussi du plan d'actions à définir.

L'image, le sentiment d'appartenance, le paysage urbain ou naturel limitrophe, la visibilité et la lisibilité des éléments implantés aux abords des principaux axes routiers doivent permettre d'établir une politique globale de mise en valeur et d'identification de la signature lévisienne.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer une politique d'identification et de signalisation qui s'appliquera entre autres aux points d'entrée et de sortie du réseau autoroutier de même qu'en bordure de celui-ci.
2. Élaborer une politique de mise en valeur des points d'entrée au territoire lévisien en y intégrant une dimension paysagère.
3. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés, notamment en matière d'affichage, d'aménagement paysager, de foresterie, d'implantations, de choix des fonctions et de volumétrie des bâtiments en bordure des voies de circulation et près des points d'entrée et de sortie, incluant les abords de tout le réseau autoroutier. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.

Objectif 7.5 Favoriser l'utilisation du réseau cyclable à des fins utilitaires, en complément à la fonction récréative

La Ville de Lévis compte sur la présence d'un réseau cyclable se déployant sur la majeure partie des secteurs. Ce réseau comprend notamment le Parcours des Anses, le Parcours du Grand Tronc, le Parcours Harlaka et les nombreuses bandes cyclables et chaussées

désignées en bordure du réseau routier. Le plan directeur, complété en 2009, identifie des orientations, un concept et des actions. De plus, il établit une complémentarité du réseau récréatif et du réseau utilitaire.

Moyens de mise en œuvre

1. Faire le lien avec le contenu du plan directeur du réseau cyclable et son programme de mise en œuvre, notamment lors de la planification et de l'aménagement des nouveaux secteurs urbains, de la requalification de certains tronçons routiers, de la conception et de l'aménagement des nouveaux axes de circulation et de l'établissement de nouvelles fonctions majeures générant beaucoup de déplacements.
2. Sensibiliser les organismes du milieu incluant la Ville elle-même ainsi que les grandes, moyennes et petites entreprises à l'opportunité d'utiliser davantage le vélo dans les modes de déplacement urbain, en concertation avec la STLévis.
3. Prévoir des aménagements permettant de rendre l'utilisation du vélo à des fins utilitaires plus agréable, plus sécuritaire et plus fonctionnelle.

Objectif 7.6 Confirmer l'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome

La Ville de Lévis bénéficie de la présence de l'aérodrome de Saint-Jean-Chrysostome. Le rôle principal de cet aérodrome est de permettre des activités récréotouristiques (entraînement pour le pilotage d'hélicoptères, vol avec appareil ultraléger, parachutisme). Un rôle complémentaire en termes de mesures d'urgence pourrait aussi être développé.

Moyens de mise en œuvre

1. Délimiter et zoner cet espace.
2. Évaluer le climat sonore et les impacts environnementaux liés à une expansion, s'il y a lieu.
3. Autoriser les activités et les infrastructures liées à cet aérodrome.
4. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés, pour encadrer les projets d'implantation ou d'ajout de nouveaux usages ou pour des projets d'agrandissement ou de transformation. Exiger, lorsque cela est opportun, des plans d'implantation et d'intégration architecturale (PIIA) afin d'atteindre les objectifs de mise en valeur.

8. Orientation 8 : Un croissant vert dynamique et valorisé

Élément du principe directeur : La protection et la mise en valeur du territoire et des activités rurales et agricoles

La zone agricole permanente correspond au territoire déterminé en vertu de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles (LPTAA). En plus de couvrir largement le territoire lévisien, la zone agricole décrétée au niveau provincial permet d'exercer d'importantes activités agricoles. Outre la zone agricole, nous retrouvons à Lévis un milieu rural. Celui-ci correspond au territoire situé à l'extérieur de la zone agricole permanente et du périmètre d'urbanisation. Par obligation de conformité au niveau régional et provincial, nous devons planifier l'aménagement du territoire agricole en accordant une priorité aux activités et aux entreprises agricoles situées en zone agricole. En plus des activités agricoles, le croissant vert lévisien est caractérisé par un important couvert forestier dont la pérennité et la mise en valeur doivent être assurées.

Objectif 8.1 Planifier l'aménagement du territoire agricole en accordant une priorité aux activités et aux entreprises agricoles situées en zone agricole

La Ville de Lévis reconnaît le potentiel lié à la présence d'une importante zone agricole sur son territoire. Alors que le territoire agricole était autrefois considéré comme un espace résiduel en attente d'un développement futur, il s'intègre désormais à la dynamique municipale et contribue à diversifier le paysage et les activités économiques. De façon complémentaire, il faut identifier les enjeux liés à la mise en valeur du territoire agricole et rural. Le travail d'identification et de caractérisation des parcelles de la zone agricole contiguës au périmètre urbain, en conformité avec le SADR doit se poursuivre en respectant la démarche officielle en vertu de la LPTAA.

En 2009, la Ville de Lévis a reçu la décision officielle de la Commission de protection du territoire agricole du Québec (CPTAQ) à l'égard des îlots de consolidation¹ résidentielle identifiés et caractérisés en lien avec la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles.

Moyens de mise en œuvre

1. Confirmer la zone agricole décrétée au niveau provincial.
2. Permettre uniquement les usages agricoles dans cette zone, sous réserve de particularités reconnues au niveau local, régional, métropolitain et provincial.
3. Distinguer clairement les îlots de consolidation au règlement de zonage et de lotissement et identifier des dispositions particulières à l'intérieur de ces îlots, en conformité avec la décision rendue par la CPTAQ.

¹ La Commission de protection du territoire agricole du Québec définit un îlot déstructuré comme étant un « secteur de faible superficie, bien délimité dans l'espace et déjà occupé majoritairement par des usages non agricoles ». Pour les fins du présent plan d'urbanisme, l'emploi de l'expression « îlot de consolidation » est privilégié en remplacement de l'expression « îlot déstructuré ».

4. Poursuivre le travail d'analyse des espaces d'expansion urbaine identifiés au SADR concernant les demandes d'exclusion de la zone agricole, en étroite collaboration avec tous les intervenants concernés (le comité consultatif agricole, l'Union des producteurs agricoles, la Table agro-urbaine, la CPTAQ, etc.).
5. Identifier les zones rurales et préciser leur vocation au règlement de zonage. Élaborer, s'il y a lieu, une planification particulière (ex. : PPU). Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour mettre en œuvre les orientations d'aménagement découlant d'une telle planification.
6. Collaborer avec différents organismes pour promouvoir la recherche, l'expertise et la relève agricole.

Objectif 8.2 Assurer la cohabitation harmonieuse des usages agricoles et non agricoles

Les activités agricoles peuvent parfois générer des contraintes principalement liées aux odeurs, à la poussière et au bruit. Certaines activités urbaines (ex. : résidentielle, restauration, etc.) peuvent s'avérer incompatibles avec certains établissements de production animale et avec certaines activités d'élevage et de gestion des fumiers. Autant en zone agricole qu'ailleurs, la qualité de vie et les principes du développement durable doivent être respectés.

Moyens de mise en œuvre

1. Conscientiser tous les intervenants à l'application des principes du développement durable aux activités agricoles.
2. Reconduire les dispositions réglementaires relatives au contingentement des élevages porcins, aux types de gestion des fumiers, aux types d'élevage et à l'identification d'usages compatibles.
3. Traduire au règlement de zonage les dispositions normatives en termes de distances séparatrices.

Objectif 8.3 Consolider la fonction agrotouristique

La Ville de Lévis présente un fort potentiel agrotouristique sur l'ensemble de sa zone agricole. Elle compte en effet de nombreux vergers et plusieurs fermes offrent l'autocueillette, vendent leurs produits en kiosque ou transforment une partie de leur récolte en sous-produits.

La dynamisation du milieu agricole passe par le développement d'activités connexes à l'agriculture, dont les activités agrotouristiques. Celles-ci représentent des créneaux à développer afin de renforcer le rôle joué par l'agriculture dans l'économie locale et régionale. Ces activités contribuent aussi à l'essor touristique de la Ville de Lévis. L'expérience du programme Prés en vélo et la mise en place du Chemin de la Fraîcheur constituent de bons exemples.

Le développement de l'agrotourisme ne doit cependant pas devenir une contrainte pour des activités agricoles. Ainsi, les activités commerciales associées à l'agrotourisme ne pourront être assimilées à des « immeubles protégés » aux fins de l'application des distances séparatrices; et l'entreprise agrotouristique devra être directement liée aux productions de l'entreprise agricole où elle se trouve.

Moyens de mise en œuvre

1. En collaboration avec les partenaires concernés, promouvoir ou élaborer une stratégie de mise en valeur du territoire agricole à des fins agrotouristiques.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour mettre en œuvre les orientations d'aménagement et de développement.
3. En milieu urbain, autoriser l'usage de type « marché public » au sein des zones où ce type d'activité s'avérera bénéfique à la population, à la clientèle et à l'animation des lieux.

Objectif 8.4 Compléter l'agriculture traditionnelle par le développement d'une agriculture novatrice et émergente

Au sein même du territoire agricole, des distinctions selon les utilisations de celui-ci peuvent être réalisées. Ainsi, le territoire agricole « dynamique » se distingue par son dynamisme et sa forte activité agricole. Ce territoire qualifié de dynamique doit être protégé et mis en valeur à des fins agricoles puisqu'il représente la force économique du territoire agricole. Le territoire agricole « viable » correspond au territoire agricole qui dispose d'un potentiel agricole moindre en pratique.

Le dynamisme et la valorisation du territoire agricole passent, entre autres, par l'ajout de l'agriculture à temps partiel, de l'agriculture biologique et par la valorisation des productions en émergence. Les créneaux de la production biologique, de la cueillette, de la transformation, de la vente à la ferme et de l'agrotourisme sont déjà présents sur le territoire. En effet, l'agriculture biologique bénéficie de la proximité des principaux centres de la région afin de développer notamment le « concept du « fermier de famille » ou de l'Agriculture soutenue par la communauté ».¹ Cette pratique propose aux citoyens de devenir « partenaires » d'une ferme locale en achetant une part de la récolte à l'avance pour recevoir ainsi un panier de produits à une fréquence variable selon la ferme. De plus, les productions maraîchères, horticoles et vinicoles ainsi que certaines productions animales offrent des perspectives intéressantes pour le milieu agricole lévisien. En effet, ces activités, plutôt marginales actuellement, permettraient d'exploiter à des fins agricoles une part plus importante du territoire qui est en friche présentement. L'agriculture à temps partiel doit toutefois être encadrée pour éviter qu'elle ne devienne prétexte à l'urbanisation du milieu agricole.

¹ Source : MAPAQ, Direction régionale de la Chaudière-Appalaches, Portrait agricole et agroalimentaire de la Ville de Lévis, septembre 2009.

Moyens de mise en œuvre

1. En collaboration avec les partenaires concernés, promouvoir ou élaborer une stratégie de développement et mise en valeur du territoire et des activités agricoles, ce qui suppose entre autres une caractérisation du territoire agricole et une identification des tendances et des opportunités.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés. Éventuellement, on pourrait autoriser l'agriculture à temps partiel lorsque sera établie la stratégie permettant de bien l'encadrer.

Objectif 8.5 Assurer la pérennité et la mise en valeur du couvert forestier

La forêt couvre une part importante du territoire agricole de la Ville de Lévis. Elle contribue au maintien de la biodiversité et ses vertus environnementales sont nombreuses (captation des GES, régulation des températures, stabilisation des sols, etc.). La Ville de Lévis veut assurer la pérennité et la mise en valeur de la forêt, notamment en milieu rural et agricole.

La gestion du couvert forestier relève de divers intervenants, entre autres de l'Agence forestière de mise en valeur des forêts privées des Appalaches. Celle-ci a adopté, en mars 2001, un plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée (PPMV) en vertu de la Loi sur les forêts. Le PPMV indique les objectifs de protection et de mise en valeur que l'agence s'est fixée et décrit les mesures qu'elle entend prendre pour les réaliser. Il doit comprendre l'étude des aptitudes forestières du territoire de l'agence, ainsi que l'indication des objectifs de production et des méthodes de gestion préconisées, notamment celles permettant d'assurer la durabilité de l'approvisionnement en bois.

Par ailleurs, afin d'assurer la protection et la mise en valeur des forêts privées, le schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis prescrit un ensemble de dispositions relatives aux forêts privées applicables à l'intérieur du territoire agricole. Ces dispositions concernent notamment les coupes et les déboisements, dans ou près des chemins publics, des terrains forestiers et bâtiments voisins protégés, des aires récréatives, des rives, littoraux et zones sensibles, des érablières, etc.

Moyens de mise en œuvre

1. Collaborer avec l'Agence forestière de mise en valeur des forêts privées des Appalaches et les autres intervenants pour le suivi du plan de protection et de mise en valeur de la forêt privée.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour éviter les déboisements abusifs en milieu agricole.

9. Orientation 9 : Un environnement urbain et naturel, sain et respecté

Élément du principe directeur : La préservation et la mise en valeur du cadre environnemental de la Ville

Le territoire lévisien offre une diversité et une multitude d'éléments naturels dont le fleuve Saint-Laurent, les rivières Beaurivage, Chaudière et Etchemin, les Chutes de la Chaudière, la Grande plée Bleue, les espaces boisés, les crans rocheux, les falaises, les habitats fauniques, les milieux humides, etc. Ces éléments d'intérêt naturel confèrent une plus-value au milieu lévisien et à sa population. L'environnement ne doit pas être perçu comme une contrainte à la croissance, mais comme un élément qui fait partie intégrante des caractéristiques du milieu et que l'on doit mettre en valeur. À ce sujet, la Ville de Lévis a adopté une politique culturelle qui vise notamment la protection des patrimoines naturels de Lévis et la mise en valeur des paysages, des boisés et des rives du fleuve et des rivières.

La Ville de Lévis doit saisir l'opportunité pour accroître, voire même se distinguer par l'importance qu'elle accorde à la composante naturelle du territoire et à la qualité de vie.

Objectif 9.1 Respecter et intégrer davantage les composantes environnementales au sein des milieux occupés ou vacants, bâtis ou à bâtir

En respect des outils de planification, tels le SADR et le PGVL, le présent plan d'urbanisme comprend une série d'objectifs et de moyens de mise en œuvre sur le plan environnemental.

Les composantes environnementales sont multiples et doivent être traitées globalement. Pensons principalement :

- aux sols (capacité portante, falaise, géologie, érosion, décrochement, crans rocheux, contamination, etc.);
- à l'eau (fleuve, rivières et autres cours d'eau, utilisation rationnelle de l'eau potable, gestion intégrée des eaux pluviales et usées, bassins de rétention, milieux humides, pression et alimentation, qualité, plaines inondables, protection des bandes riveraines, nappe phréatique, etc.);
- à la foresterie (déboisement, reboisement, gestion intégrée de la forêt, écosystème forestier, etc.);
- à l'air (qualité, assainissement, gaz à effet de serre, etc.);
- aux bruits (d'ambiance et d'impacts);
- à la faune et à la flore (écosystèmes fauniques et floristiques, espèces exotiques envahissantes, etc.);
- aux énergies renouvelables (éolienne, solaire, géothermie, etc.);
- aux déchets (réduction à la source, compostage, recyclage, récupération, biogaz, etc.);
- au paysage (champ visuel, panoramas, percées visuelles, etc.);

- aux nuisances, à la santé et à la salubrité (bâtiments, terrains, pesticides, herbicides, etc.);
- aux neiges usées.

Moyens de mise en œuvre

1. Élaborer et mettre en œuvre un plan de développement durable lévisien.
2. Développer une approche environnementale basée sur un système de gestion et de suivi environnemental applicable au contexte municipal.
3. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour protéger l'environnement et permettre des interventions favorisant la pérennité des ressources (ex. : toiture végétale, système de rétention des eaux pluviales, etc.).

Objectif 9.2 Conserver ou mettre en valeur les espaces et les éléments d'intérêt esthétique et écologique de l'ensemble du territoire, notamment les milieux humides, les espaces boisés, les cours d'eau et les crans rocheux

Les espaces d'intérêt écologique et esthétique présents à Lévis constituent une richesse sur le plan collectif et méritent une attention particulière en termes de conservation ou de valorisation. Cette richesse s'avère bénéfique aux populations actuelles et futures et constitue une plus value.

Les cours d'eau, les espaces boisés, les crans rocheux, ainsi que certains milieux humides sont déjà identifiés au schéma d'aménagement et de développement révisé. Le SADR comprend aussi une série de moyens de mise en œuvre et des dispositions normatives à traduire dans le cadre de la refonte des règlements d'urbanisme. Le plan d'urbanisme reprend cette identification.

Quant aux milieux humides, la Ville de Lévis a inscrit au SADR l'élaboration d'un plan de conservation et de gestion afin de mieux guider les développeurs et d'orienter ses interventions de façon cohérente. Plusieurs caractérisations environnementales ponctuelles ont été réalisées sur le territoire récemment. Mentionnons celle qui couvre le secteur des Crans dans la partie ouest du secteur Saint-Romuald et dans la partie nord-ouest du secteur Saint-Jean-Chrysostome. Cette étude permet d'identifier tous les milieux humides dans cette partie du territoire et de connaître leur valeur écologique. La Ville de Lévis s'apprête à établir une proposition de protection et de mise en valeur de ces milieux d'intérêt écologique. Cette démarche pourrait servir de projet-pilote en vue de l'adoption d'un éventuel plan de gestion.

Quant aux crans rocheux, ils sont près d'une trentaine, seulement à l'intérieur du périmètre d'urbanisation. Valorisés pour leur apport paysager si particulier, ils représentent aussi des écosystèmes rares en milieu urbain et constituent des milieux très fragiles. Avec une approche

environnementale intégrée, ces crans rocheux doivent être évalués, caractérisés, protégés ou mis en valeur selon leurs caractéristiques respectives. À cet égard, la Ville de Lévis pourrait avoir bientôt une politique sur les crans rocheux.

De plus, un projet de politique de foresterie urbaine a été réalisé récemment à Lévis. Cette politique vise, entre autres, l'amélioration de la condition de la forêt urbaine et des pratiques d'entretien et d'aménagement afin d'augmenter les bénéfices environnementaux et de réduire les impacts relatifs aux modifications climatiques, ainsi que le développement de règles de design urbain et d'architecture qui permettront, notamment, d'améliorer la qualité du paysage.

Moyens de mise en œuvre

1. Faire le lien avec le contenu des différentes politiques.
2. Adopter les mécanismes et dispositions règlementaires appropriés pour protéger les espaces ou éléments d'intérêt esthétique ou écologique, en lien avec les différentes politiques qui sont ou qui seront élaborés par la Ville de Lévis.

Objectif 9.3 Assurer une évolution positive et la mise en valeur des paysages naturels et urbains sur l'ensemble du territoire

Le paysage participe au cadre de vie aussi bien qu'à l'affirmation de l'identité lévisienne. Il est important d'en promouvoir la qualité.

Il y a lieu de distinguer les paysages et les points de vue. Les paysages sont notamment façonnés par la géomorphologie du territoire, tandis que les points de vue permettent d'apprécier la beauté et l'unicité de ces paysages. Le paysage lévisien, unique et diversifié, est caractérisé par ses falaises qui bordent le fleuve et les rivières, par ses collines allongées (aussi appelées crans rocheux), par les nombreuses anses et par une plaine agro-forestière où se multiplient les milieux humides. Ce relief permet d'offrir des points de vue très recherchés sur le paysage lévisien, mais aussi sur le fleuve et le paysage lointain, en particulier le paysage de Québec, de l'Île d'Orléans et des Laurentides en arrière-plan.

En 2008, la Communauté métropolitaine de Québec adoptait un atlas des unités de paysage de l'ensemble de son territoire. Cet atlas regroupe et résume les données relatives aux grandes unités de paysage. Il présente le relief et les principales caractéristiques écologiques qui façonnent les paysages. Il intègre une cartographie de l'occupation du sol, des attrait visuels, des éléments patrimoniaux et des réseaux récréatifs qui viennent résumer les principales empreintes associées aux interventions humaines sur le territoire. Bref, cet atlas constitue un outil de base utile pour mettre en valeur des paysages naturels et urbains sur l'ensemble du territoire.

Par ailleurs, le SADR identifie un ensemble de points de vue et de zones d'intérêt visuel. Ceux-ci portent sur des paysages exceptionnels et

authentiques, tant en bordure du fleuve et des rivières qu'en milieu champêtre ou dans la trame urbaine ancienne.

Moyens de mise en œuvre

1. Collaborer avec la Communauté métropolitaine de Québec et les autres partenaires à la mise en place d'outils de protection ou de mise en valeur des paysages.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour protéger et mettre en valeur le paysage.

Objectif 9.4 Favoriser la cohabitation harmonieuse entre les usages sensibles et les usages contraignants (contraintes anthropiques)

La cohabitation entre les milieux de vie et certains usages contraignants d'origine anthropique, tels que les aires d'extraction, certaines voies de circulation rapide et intense, les corridors de transport d'énergie, les voies ferrées, les parcs éoliens, certaines activités industrielles et la cour de triage Joffre, n'est pas toujours facile. En effet, ces activités anthropiques peuvent créer des impacts sonores, visuels ou olfactifs sur l'environnement naturel, bâti ou occupé. Certains usages, comme l'entreposage de produits dangereux, pourraient également être menaçants pour la sécurité des biens et des personnes. Le SADR identifie des dispositions applicables à proximité de certaines des sources de contraintes suivantes :

- les autoroutes Jean-Lesage et Robert-Cliche;
- les gravières, sablières et carrières;
- les sites de compostage;
- le lieu d'élimination des cendres de l'incinérateur;
- la raffinerie Jean-Gaulin;
- les lieux d'élimination de la neige;
- l'usine d'équarrissage;
- les usines ou étangs d'épuration des eaux usées;
- la cour de triage Joffre;
- les voies ferrées;
- les usines de traitement d'eau potable.

La Ville de Lévis reconnaît ces contraintes anthropiques et entend exercer un contrôle sur les usages limitrophes afin de limiter les nuisances et les risques pour la population. Dans la mesure du possible, on cherchera également à éviter la création de nouvelles contraintes ou l'intensification de contraintes existantes. De manière générale, les contraintes anthropiques doivent être considérées au moment de la planification des projets susceptibles de générer des nuisances ou de créer des risques pour la santé, la sécurité et le bien-être des personnes ainsi que la sécurité des biens.

Moyens de mise en œuvre

1. Dans la mesure du possible, à proximité des sources de contrainte, prévoir des affectations du sol compatibles avec ces contraintes.
2. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour favoriser une cohabitation harmonieuse des activités humaines sur le territoire en appliquant des normes de dégagement à proximité des sources de contrainte, en préconisant des mesures d'atténuation, au besoin et, dans la mesure du possible, en évitant l'implantation d'usages contraignants dans des milieux sensibles.
3. Continuer à documenter les connaissances relatives aux contraintes anthropiques, à leur environnement et à la cohabitation des usages en raison des inconvénients et des risques résultant de certaines activités humaines et de la sensibilité de certains autres usages.
4. Réviser, s'il y a lieu, les mécanismes et dispositions réglementaires compte tenu de l'évolution des connaissances.
5. En concertation avec tous les intervenants concernés, lorsque les conditions s'y prêtent, évaluer l'opportunité de réaménager les sites qui sont source de contrainte ou les sites occupés par des usages sensibles.

Objectif 9.5 Assurer la sécurité publique par la gestion des contraintes naturelles (plaines inondables, zones à risque de glissement de terrain, zones d'éboulis, etc.)

En lien avec la sécurité publique, la Ville de Lévis doit assurer la gestion des contraintes naturelles répertoriées sur le territoire (plaines inondables, zones à risque de glissement de terrain, zones d'éboulis, sols à faible capacité portante, présence d'ocre ferreuse, etc.).

Sur le territoire de Lévis, les zones de protection des rives, du littoral et des plaines inondables concernent les abords du fleuve Saint-Laurent, des rivières Aulneuse, Beaurivage, Chaudière et Etchemin ainsi que l'ensemble des lacs et cours d'eau. Une cartographie officielle de la plaine inondable de grand courant de la rivière Beaurivage a été réalisée dans le cadre de la Convention Canada-Québec. Pour les autres endroits, la détermination des cotes de niveau par le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs (MDDEP) permet une délimitation approximative des plaines inondables de faible et de grand courant. Ces cartes sont incluses dans le SADR et seront traduites à la réglementation d'urbanisme.

Des expertises, tantôt d'ordre général, tantôt très spécifiques à certains sites, ont permis, au cours des dernières années, de documenter également des risques de glissement de terrain, d'écroulement rocheux (ou éboulis), de tassement des sols ou des problèmes dus à la présence d'ocre ferreuse. L'ocre ferreuse est un phénomène biochimique naturel répandu au Québec et qui peut occasionner l'obstruction des drains de fondation et divers dommages qui s'ensuivent.

En vue d'offrir la meilleure protection possible aux personnes et aux biens, la Ville de Lévis identifiera dans la réglementation les territoires

soumis à des contraintes naturelles connues ou qui présentent des risques notoires et y régira l'aménagement et l'occupation de l'espace. Dans une certaine mesure, ces dispositions contribueront à la protection de l'environnement et aux efforts de conservation de la biodiversité. La Ville de Lévis cherche à toujours parfaire ses connaissances en matière de sécurité publique et effectue un suivi des sinistres connus. La réglementation devra donc être ajustée, selon l'évolution des connaissances.

Moyens de mise en œuvre

1. Adopter les mécanismes et dispositions réglementaires appropriés pour assurer la sécurité des biens et des personnes compte tenu de l'état des connaissances relatives aux risques dus aux inondations, aux glissements de terrain, aux éboulis, aux sols à mauvaise capacité portante, à la présence d'ocre ferreuse ou à toute autre contrainte naturelle connue.
2. Continuer à documenter les connaissances relatives aux contraintes naturelles.
3. Tenir un registre sur les sinistres naturels et les expertises effectuées en matière de sécurité publique.
4. Réviser, s'il y a lieu, les mécanismes et dispositions réglementaires compte tenu de l'évolution des connaissances.

CHAPITRE II

CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

10. Sommaire des grandes orientations

Le concept d'organisation spatiale de la Ville de Lévis vise à illustrer de façon schématique le « Lévis de demain ». Ce concept est élaboré sur la base des grandes orientations définies au chapitre précédent. Chaque orientation est reproduite sur l'un des plans ci-joints.

La première orientation s'appuie sur la reconnaissance de la spécificité et l'identité de la Ville de Lévis. Il s'agit d'assurer le rayonnement du territoire, et ce, tant à l'échelle locale, régionale que métropolitaine, en misant sur la coopération.

La seconde orientation vise le développement, la qualité et la spécificité des milieux de vie. Concrètement, cette orientation se traduit par l'identification des secteurs et la reconnaissance de leur rôle. La Ville vise à offrir des milieux de vie orientés par un mode de développement novateur, basé sur une vision d'aménagement et de planification ainsi que sur le PGVL.

La troisième orientation propose la consolidation et la structuration du réseau urbain. La Ville de Lévis entend consolider les deux pôles structurants d'envergure régionale que sont les pôles Desjardins et Chaudière. De plus, la densification et l'intensification graduelle des fonctions urbaines s'inscrivent en respect des orientations gouvernementales et de la Ville de Lévis en matière de gestion de la fonction résidentielle.

La quatrième orientation s'inscrit en lien avec la reconnaissance et la mise en valeur des potentiels distinctifs culturels et patrimoniaux. Cette orientation concerne les axes routiers identitaires et les noyaux traditionnels ainsi que les éléments identitaires majeurs qui ont été identifiés en tant que potentiels distinctifs.

La cinquième orientation concerne la consolidation et la valorisation des réseaux verts, bleus et blancs. Elle vise le réseau bleu de même que les grands parcs urbains, le réseau cyclable régional et les grands espaces écologiques d'intérêt. La Ville, par la prise en considération du plan directeur du réseau cyclable, entend encadrer le développement de ce réseau en proposant des orientations stratégiques et des actions à programmer sur le plan spatial, temporel et budgétaire. Ce plan directeur vise la mise en place d'un réseau continu convenant autant à des fins récréatives qu'utilitaires. L'amélioration des liaisons entre les différents tronçons existants, la reconnaissance de l'axe de la route Marie-Victorin en tant que Route Verte, le raccordement du Parcours des Anses au futur parc linéaire Monk sont préconisés.

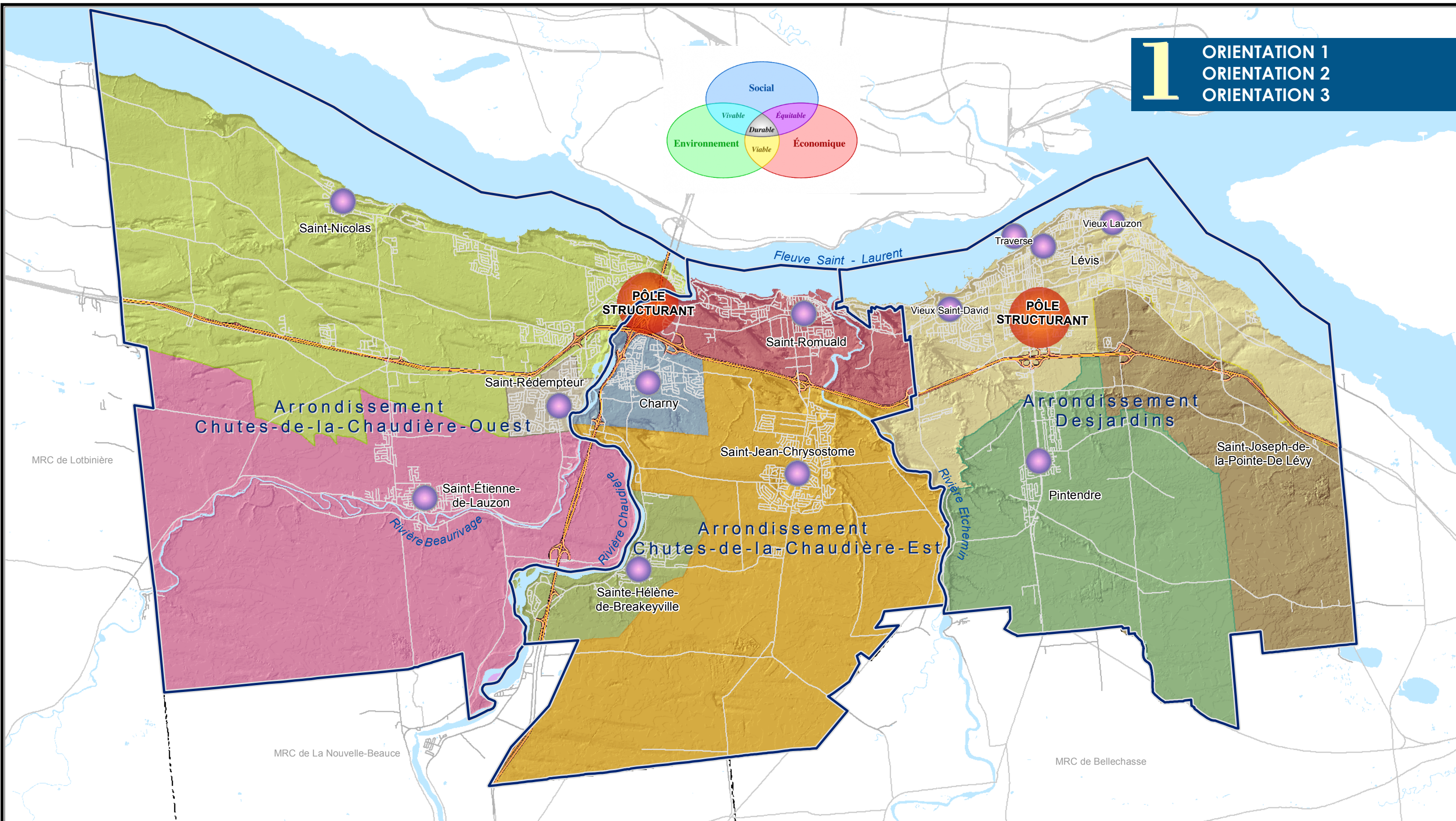
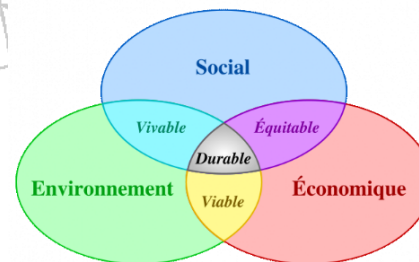
La sixième orientation concerne l'utilisation judicieuse des composantes structurantes de la ville dans le développement stratégique des pôles à vocation économique et vise l'instauration de pôles d'activités distinctifs et complémentaires orientés sur l'innovation et le capital humain.

La septième orientation vise l'amélioration de la fonctionnalité du réseau de transport de la ville et le développement de l'intermodalité. Le concept illustre des liens est-ouest à créer afin d'améliorer les liens routiers transversaux. Le développement du secteur de la Traverse vise l'amélioration de la fonctionnalité de la circulation et de la desserte du traversier et des autobus et taxis. L'établissement d'une signature distinctive pour l'ensemble des axes routiers majeurs et les portes d'entrée est préconisé.

La huitième orientation concerne la protection et la mise en valeur du territoire et des activités rurales et agricoles. Le concept privilégie la protection et la mise en valeur de celles-ci, le milieu rural, le milieu agricole et le couvert forestier constituant un véritable croissant vert pour la ville. La promotion du développement agrotouristique ainsi que le développement de nouveaux créneaux reliés à l'agriculture (agriculture à temps partiel, agriculture biologique, etc.) sont de nouvelles avenues envisagées sur le territoire. Parallèlement, la délimitation et la réglementation des îlots de consolidation résidentielle s'inscrivent dans le cadre d'une gestion respectueuse du territoire agricole.

La neuvième orientation se veut englobante. Elle concerne la préservation et de la mise en valeur du cadre environnemental de la ville. Cela se traduit, entre autres, par l'élaboration d'un plan de développement durable. Basé sur les principes du développement durable, ce plan a pour objectif de fixer les principes généraux en matière de protection de l'environnement et de servir de cadre de référence pour les législations et les réglementations sectorielles et les actions à venir.

Plan 1 – Orientations 1, 2 et 3



ORIENTATION 1
Une Ville distinctive et rayonnante reconnue à l'échelle locale, régionale et métropolitaine

ORIENTATION 2
Des milieux de vie orientés par un mode de développement novateur

ORIENTATION 3
Un réseau urbain organisé et structuré, établi sur les potentiels identitaires et attractifs des pôles et des noyaux

LE PLAN D'URBANISME

1:100 000

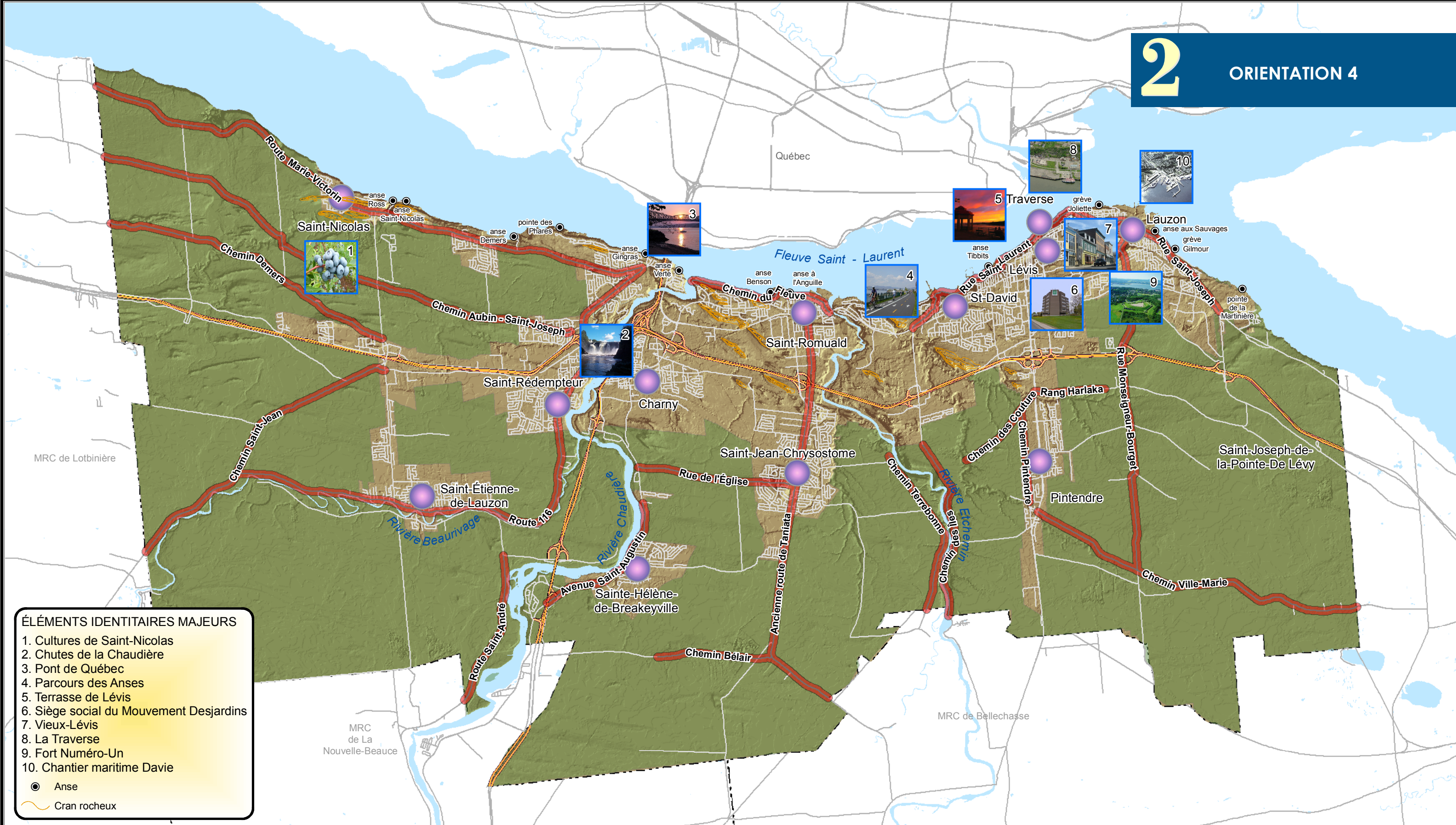


Date : Décembre 2011



VILLE DE LÉVIS
Direction de l'urbanisme
et des arrondissements

Plan 2 – Orientation 4



- ÉLÉMENTS IDENTITAIRES MAJEURS
- 1. Cultures de Saint-Nicolas
 - 2. Chutes de la Chaudière
 - 3. Pont de Québec
 - 4. Parours des Anses
 - 5. Terrasse de Lévis
 - 6. Siège social du Mouvement Desjardins
 - 7. Vieux-Lévis
 - 8. La Traverse
 - 9. Fort Numéro-Un
 - 10. Chantier maritime Davie
- Anse
- Cran rocheux

Légende

- NOYAU TRADITIONNEL
- AXE ROUTIER IDENTITAIRE MAJEUR
- ZONE AGRICOLE

LE PLAN D'URBANISME

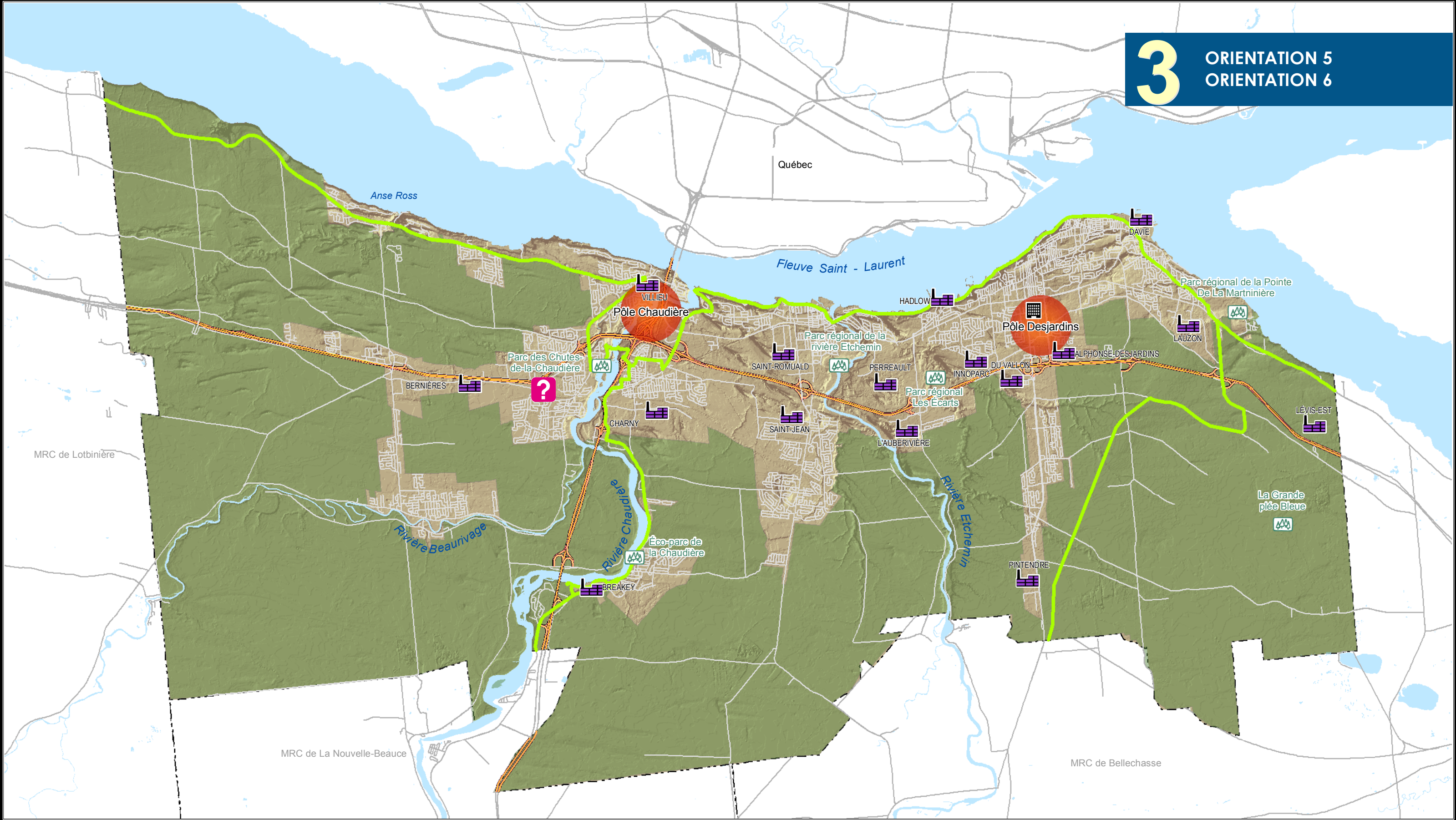
1:100 000

Kilomètres

0 0,5 1 2 3 4 5 6



Plan 3 – Orientations 5 et 6



ORIENTATION 5
 Des réseaux récréatifs structurés, interreliés et accessibles
 ORIENTATION 6
 Des pôles d'activités distinctifs et complémentaires, orientés sur l'innovation et le capital humain

Légende

PÔLE STRUCTURANT

ESPACE INDUSTRIEL

TERRITOIRE AGRICOLE

GRAND PARC URBAIN

CENTRE DES CONGRÈS ET D'EXPOSITIONS DE LÉVIS

TOURISME CHAUDIÈRE-APPALACHES

RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL

LE PLAN D'URBANISME

1:100 000

Kilomètres

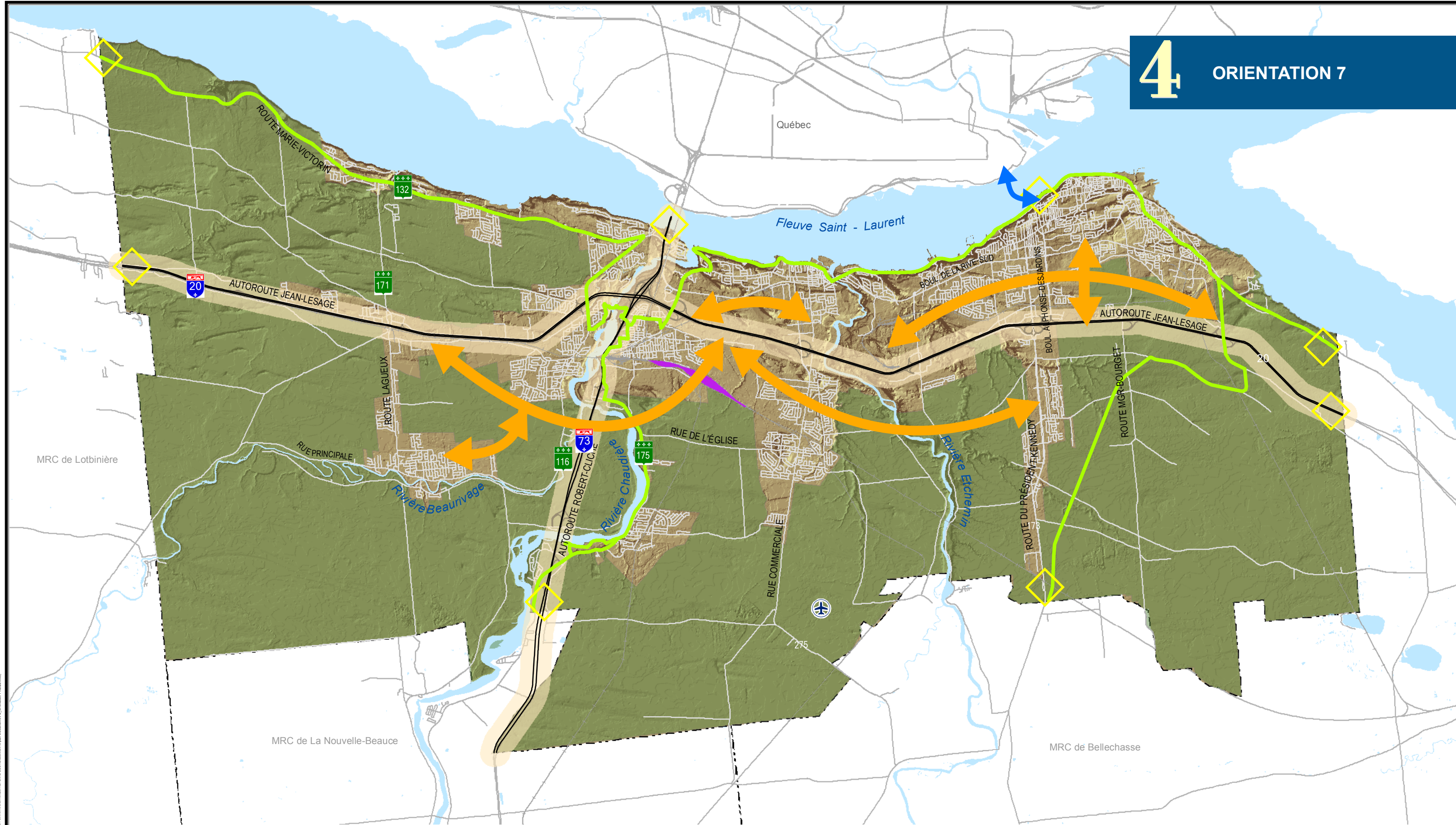


Date : Décembre 2011



Direction de l'urbanisme
 et des arrondissements

Plan 4 – Orientation 7



ORIENTATION 7 Un réseau fonctionnel et efficace de transport intermodal

Légende

- CORRIDOR AUTOROUTIER
- LIEN ROUTIER À PRÉVOIR
- AÉRODROME DE SAINT-JEAN-CHRYSOSTOME
- COUR DE TRIAGE JOFFRE
- RÉSEAU FERROVIAIRE
- RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL
- TRAVERSE LÉVIS-QUÉBEC
- ENTRÉE PRINCIPALE EN TERRITOIRE LÉVISIEN

LE PLAN D'URBANISME

1:100 000

0 0,5 1 2 3 4 5 6 Kilomètres

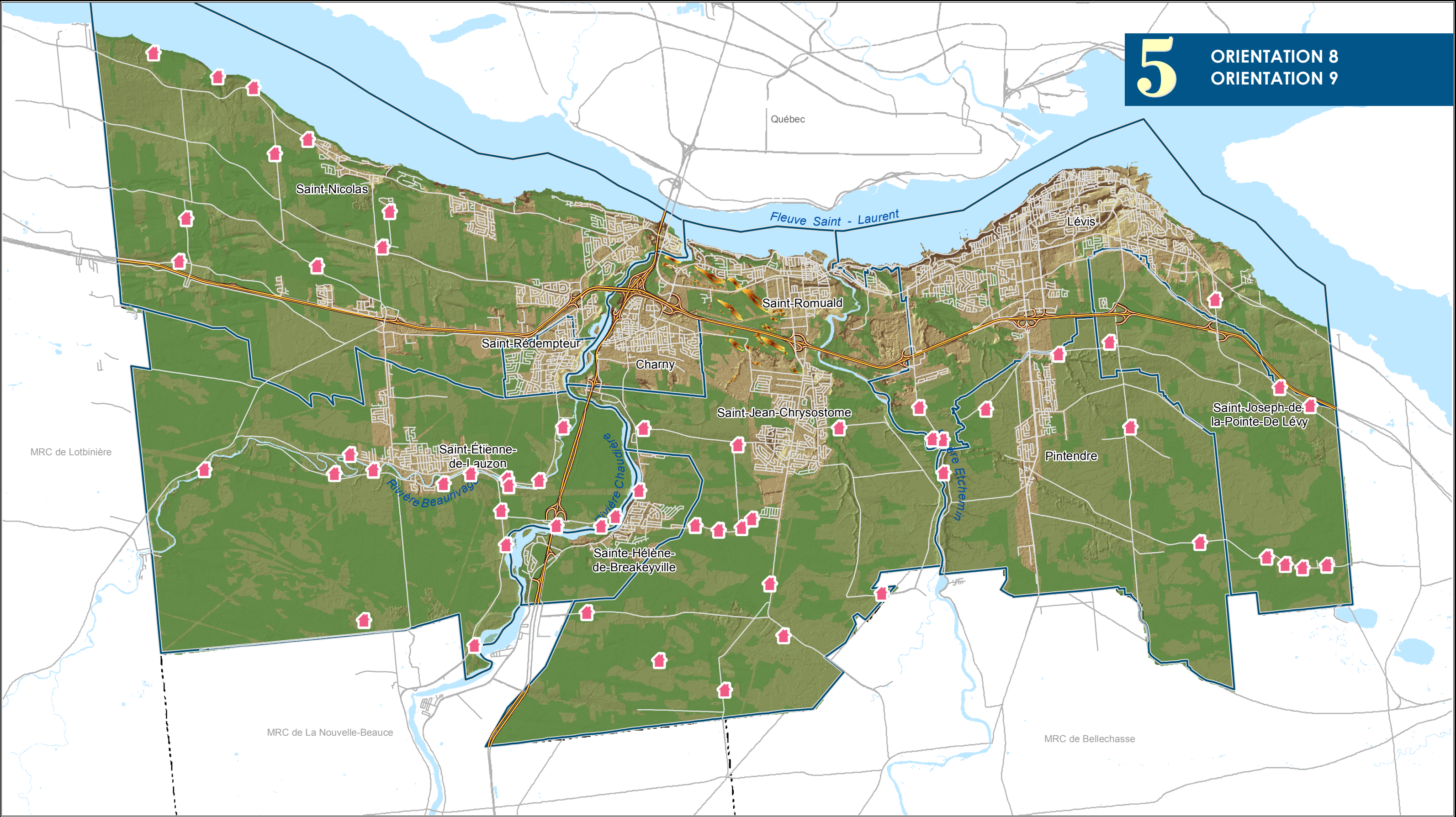


Date : Décembre 2011



Direction de l'urbanisme
et des arrondissements

Plan 5 – Orientations 8 et 9



ORIENTATION 8

Un croissant vert dynamique et valorisé

ORIENTATION 9

Un environnement urbain et naturel, sain et respecté

Légende

TERRITOIRE AGRICOLE

ÎLOT DE CONSOLIDATION RÉSIDENTIELLE

CRAN ROCHEUX

LE PLAN D'URBANISME

1:100 000

0 0,5 1 2 3 4 5 6

Kilomètres



Date : Décembre 2011



VILLE DE

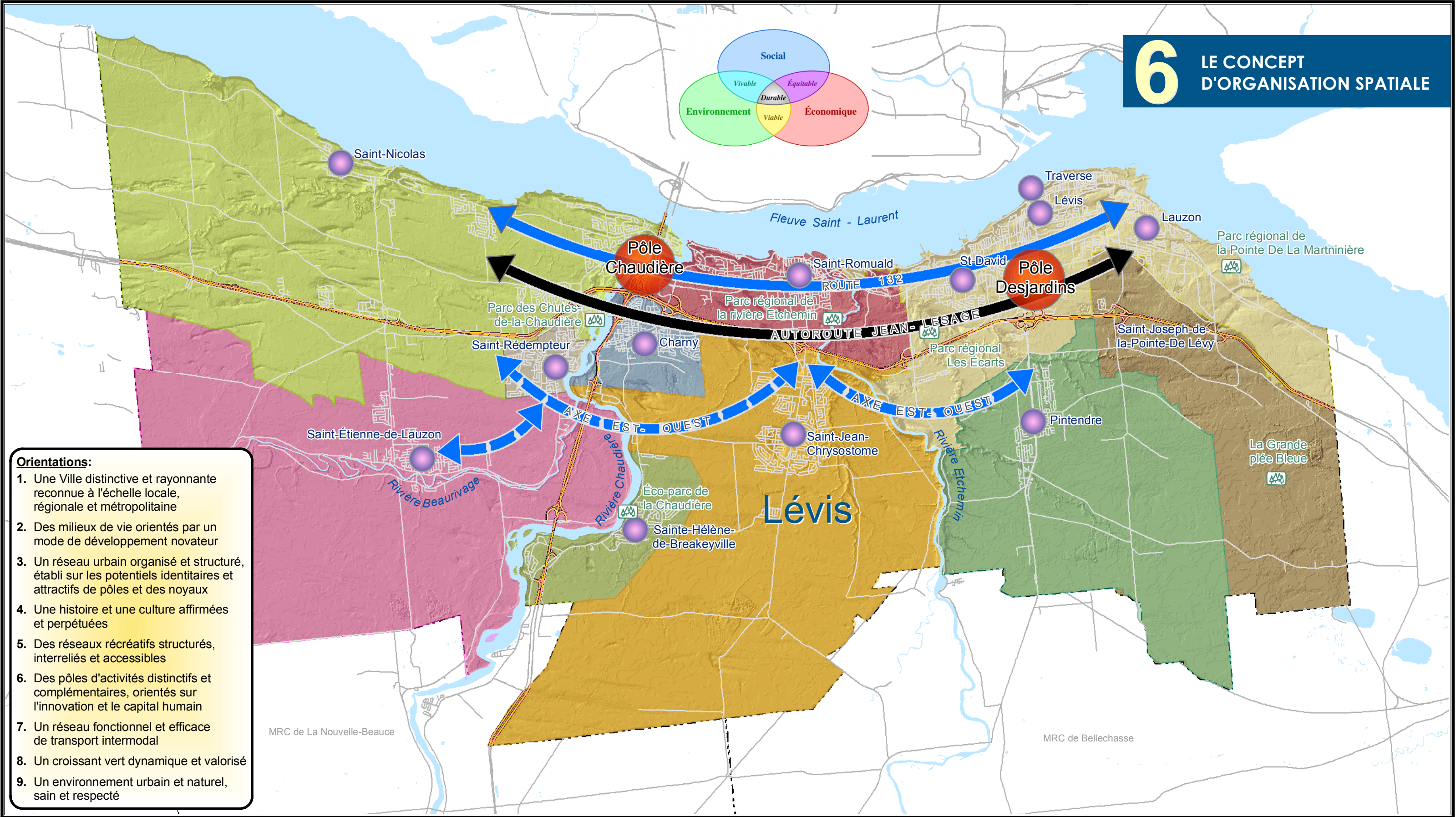
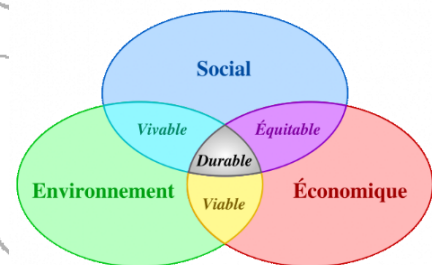
LÉVIS

Direction de l'urbanisme

et des arrondissements

Plan 6 – Concept d'organisation spatiale

6 LE CONCEPT D'ORGANISATION SPATIALE

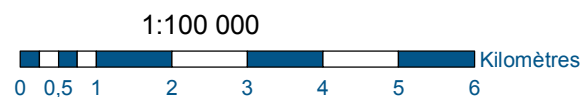


- Orientations:**
1. Une Ville distinctive et rayonnante reconnue à l'échelle locale, régionale et métropolitaine
 2. Des milieux de vie orientés par un mode de développement novateur
 3. Un réseau urbain organisé et structuré, établi sur les potentiels identitaires et attractifs de pôles et des noyaux
 4. Une histoire et une culture affirmées et perpétuées
 5. Des réseaux récréatifs structurés, interreliés et accessibles
 6. Des pôles d'activités distinctifs et complémentaires, orientés sur l'innovation et le capital humain
 7. Un réseau fonctionnel et efficace de transport intermodal
 8. Un croissant vert dynamique et valorisé
 9. Un environnement urbain et naturel, sain et respecté

Légende

- PÔLE STRUCTURANT
- NOYAU TRADITIONNEL
- GRAND PARC URBAIN
- LIEN ROUTIER MAJEUR (EXISTANT OU PROPOSÉ)

LE PLAN D'URBANISME



Date : Décembre 2011

VILLE DE
LÉVIS

Direction de l'urbanisme
et des arrondissements

11. Vision d'aménagement et de planification

La traduction dans l'espace et dans le temps du concept illustré précédemment ainsi que l'atteinte des objectifs définis pour chaque grande orientation s'appuient sur une vision globale d'aménagement et de planification du territoire.

La vision d'aménagement et de planification s'inscrit en amont dans le processus décisionnel des multiples actions réalisées au quotidien par les différents intervenants privés ou publics. Cette vision doit être respectée dans l'aménagement et la planification du Lévis de demain. Cette vision comprend un ensemble de critères établissant un seuil de qualité au sein des milieux de vie naturels ou occupés. Ces critères portent sur différents thèmes, soit l'habitabilité, le confort et bien-être, la convivialité, la proximité, l'environnement et les services. Plus précisément, cette vision et cette thématique réfèrent aux composantes suivantes :

- l'aménagement urbain incluant le domaine public;
- la densité et la mixité d'usages;
- la diversité des choix d'habitation;
- la qualité architecturale et de rénovation du cadre bâti;
- la tendance LEED;
- la construction d'immeubles dont l'empreinte au sol est réduite;
- la création de quartiers distinctifs favorisant la marche à pied et l'utilisation des transports en commun et des transports alternatifs à l'automobile;
- la desserte en parcs, espaces verts et réseaux récréatifs;
- la desserte en équipements publics et communautaires;
- la desserte en commerces et services de proximité;
- la gestion des infrastructures;
- la gestion des espaces boisés et des paysages;
- la gestion des contraintes naturelles et anthropiques.

12. Les moyens utilisés pour créer le Lévis de demain

La vision d'aménagement et de planification peut se traduire, d'une part, en référant à certains courants urbanistiques reconnus similaires ou complémentaires et, d'autre part, en appliquant régulièrement ou ponctuellement certains principes contenus dans ces approches ou ces courants urbanistiques. Mentionnons entre autres :

- l'application de certains principes du développement durable. Le développement durable se définit comme suit : « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement¹ ». En lien avec son PGVL et son plan de développement durable, la notion de développement durable et les principes inhérents doivent accompagner la vision et guider les actions dans le domaine de l'aménagement et de la planification du territoire. Précisons notamment la santé et

¹ Source : ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, Loi sur le développement durable.

la qualité de vie, l'équité et la solidarité sociale, la protection de l'environnement, l'efficacité économique, la participation et l'engagement communautaire, l'accès au savoir (mesures favorisant l'éducation, l'accès à l'information), la subsidiarité (pouvoirs et responsabilités délégués au niveau approprié d'autorité), le partenariat et la coopération intergouvernementale, la prévention (en présence d'un risque connu), la précaution (risque de dommage grave ou irréversible), la protection du patrimoine culturel, la préservation de la biodiversité, le respect de la capacité de support des écosystèmes, la production et la consommation responsables (modes), le principe du pollueur payeur et le partage des coûts.

- l'application de certains principes du « smart growth »¹. Cette approche établit un ensemble de mesures au niveau des pratiques d'aménagement et de l'utilisation du sol qui visent notamment une planification urbaine respectueuse de la population et de l'environnement. La mise en œuvre des principes du « smart growth » se traduit notamment par la limitation de l'étalement urbain et de la dépendance à l'automobile, par la préservation des espaces verts et des terres agricoles, par une volonté de réduire le fardeau fiscal des gouvernements locaux dans le but de permettre l'aménagement de nouvelles infrastructures et d'améliorer la qualité des quartiers. Le réaménagement des bâtiments existants constitue un des éléments clés de la croissance intelligente.
- l'application de certains principes de « growing greener ». L'approche du « growing greener » permet de conserver la valeur écologique et paysagère d'une partie importante du territoire par des techniques novatrices d'aménagement tout en étant favorable au niveau économique et social. L'augmentation de la densité sur une partie du territoire afin de protéger d'autres portions du territoire permet d'apporter une valeur ajoutée à la communauté et à l'écosystème.
- l'application de certains principes du nouvel urbanisme. L'approche visée par le nouvel urbanisme est de retrouver une échelle d'aménagement, une densité et un rapport entre le bâti et les vides plus favorable aux piétons. Pour atteindre cet objectif, les critères d'aménagement en matière de nouvel urbanisme visent l'accessibilité des centres-villes, parcs, magasins et écoles à pied (idéalement en cinq minutes de marche), l'implantation des maisons près de la rue et près les unes des autres, la diversification de la typologie résidentielle et des prix dans un même quartier, le déploiement d'un réseau multifonctionnel (véhicules, cyclistes et piétons) faisant le lien entre les différents quartiers, la localisation des bâtiments accessoires à l'arrière, l'existence de rues courtes et longues d'arbres et, enfin, l'utilisation des sites et bâtiments centraux réservés à un usage communautaire.
- l'application de certains principes d'écodensité. L'approche d'écodensité est née de la volonté d'aménager la ville de façon viable, abordable et durable et consiste à encourager une plus grande densité démographique en favorisant la construction d'habitations collectives, de façon à utiliser moins d'espace pour loger plus de personnes. Ce mode de développement privilégie des actions dans les domaines reliés à l'aménagement du territoire, aux transports en commun, à la construction d'immeubles plus écologiques et au développement d'infrastructures communautaires et de quartier.

¹ Source : SCHL, *Rapport sur la croissance intelligente au Canada*, Le Point en recherche, Série socio-économique 05-036, décembre 2005.

L'ensemble de ces différentes approches et documents de référence constitue une boîte à outils permettant à la Ville de Lévis d'inspirer le contenu de sa vision d'aménagement et de planification et de bonifier graduellement les gestes règlementaires qu'elle souhaite mettre en application afin d'atteindre les objectifs qu'elle s'est fixée.

13. Le Lévis de demain : Une Ville modèle

Le Lévis de demain, soit en 2021, est une grande ville mais encore à dimension humaine. Elle rayonne davantage à l'échelle régionale, métropolitaine, provinciale et même internationale. Son leadership et son dynamisme sont encore tangibles. Voici ce qu'on pourra également dire de Lévis, en 2021.

La très grande majorité des objectifs fixés en 2011 ont été atteints. Le programme de suivi du plan d'urbanisme permet de constater le pourcentage d'atteinte de chaque objectif selon les moyens de mise en œuvre réalisés. Ce suivi rigoureux et annuel a permis à Lévis de créer un fort sentiment d'appartenance à son secteur et à sa Ville, et de constituer des milieux de vie où la population peut s'épanouir pleinement dans un environnement bâti et naturel diversifié et de qualité intéressante.

Parallèlement, Lévis est devenue un modèle puisqu'elle a su diminuer l'espace consacré à l'automobile et la dépendance face à ce mode de déplacement. La mise en place graduelle d'un système efficace de transports actifs et collectifs contribue notamment à la reconnaissance à l'échelle provinciale et nationale des efforts consentis en ce sens par les instances décisionnelles. Plus précisément, la Ville de Lévis a su modifier son approche face aux transports et plus particulièrement, aux modes de déplacements liés à l'automobile. Dans une perspective de développement durable, la conscience lévisienne face à l'absence de possibilité de maintenir la dépendance actuelle de l'automobile a entraîné une réorganisation graduelle des systèmes de transport en faveur des transports actifs et collectifs.

Concernant la fonction résidentielle, plusieurs principes et grandes orientations identifiés au plan d'urbanisme ont été respectés. Ceci a permis de définir un modèle distinctif lévisien basé sur une vision d'aménagement et de planification jusqu'en 2021. La promotion d'une offre résidentielle conçue autour de l'implantation d'un seuil de qualité de vie et paysagère a été appliquée.

Soucieuse de son environnement au sens large, Lévis est devenue une ville favorisant pleinement l'activité physique. Les objectifs principaux reliés à cette volonté initiale ont permis de créer, d'améliorer et de prendre soin de l'environnement physique et social en mobilisant et en développant les ressources de la communauté pour permettre aux personnes de s'entraider, et ce, en développant continuellement leur plein potentiel. Concrètement, la mise en œuvre est passée par l'offre d'un environnement sain et de bonne qualité (y compris au niveau du logement), par une économie locale diversifiée et en perpétuelle innovation, par un niveau de participation et de contrôle important de la population pour tout ce qui concerne sa vie, sa santé et son bien-être, etc. En 2021, Lévis offre un environnement urbain et naturel sain dont la population actuelle et les générations futures pourront et devront prendre soin. Le Lévis de demain éduque et sensibilise constamment les différentes générations au respect de l'environnement par les différents outils mis en place. La créativité et l'engagement des citoyens et des citoyennes du Lévis de demain enrichissent au quotidien la gestion durable du territoire.

La population du Lévis de demain constitue une collectivité fière qui allie la vitalité socio-économique à la qualité de vie et au respect de l'environnement. Parallèlement, la structure territoriale est devenue plus cohérente. Plus encore, le Lévis de demain a su mettre en place une ville complète qui offre des bassins d'emplois compétitifs, des milieux résidentiels attrayants, des services et des équipements nécessaires à sa population et ce, afin d'augmenter son autonomie par rapport à la Ville de Québec. Le Lévis de demain fait valoir son leadership et sa capacité de conduire sa population et les différents intervenants vers les objectifs qu'elle s'est fixée. La Ville de Lévis a donc su conserver et renforcer son identité afin de valoriser une réelle image lévisienne distincte de celle de Québec.

Le Lévis de demain a mis en place un mode d'aménagement et de planification novateur qui s'est notamment traduit par l'application de différents principes reliés aux nouvelles tendances en aménagement du territoire et en urbanisme. Cette approche favorise la concentration du développement autour des grands axes de transport collectif, une mixité et une densité des fonctions permettant l'accès des services à une distance de marche, un meilleur partage de l'espace en faveur de la mobilité durable, la limitation de l'éparpillement, de l'éclatement et de l'étalement urbain. Parallèlement, le Lévis de demain offre un cadre de vie diversifié, agréable et pratique pour toutes les générations. L'environnement urbain créé et l'environnement naturel préservé et mis en valeur contribuent à rendre la Ville de Lévis plus accueillante.

CHAPITRE III

AIRES D'AFFECTATION DU SOL ET DENSITÉ D'OCCUPATION

14. Identification

Les aires d'affectation du sol permettent d'identifier la vocation dominante des différentes parties du territoire de la Ville de Lévis. En relation avec les orientations et les objectifs d'aménagement du plan d'urbanisme, une affectation dominante permet d'annoncer l'utilisation principale actuelle du territoire ou encore de celle vers laquelle la Ville désire tendre dans le futur. Les aires d'affectation du sol respectent les grandes orientations et affectations identifiées au schéma d'aménagement et de développement révisé de la Ville de Lévis. Cependant, une affectation dominante n'est pas nécessairement exclusive ou parfaitement homogène. Certains usages ou regroupement d'usages peuvent être autorisés considérant leur compatibilité avec l'aire d'affectation.

Les équipements et infrastructures municipaux servant à la distribution locale de services publics, ou pouvant être assimilés à ces derniers, sont compatibles avec toutes les grandes affectations. Les aires d'affectation du sol sont délimitées sur un plan, lequel est annexé au présent plan d'urbanisme pour en faire partie intégrante.

15. Types

Le plan des affectations comprend les aires d'affectations du sol suivantes :

1. résidentielle faible densité;
2. résidentielle moyenne densité;
3. résidentielle forte densité;
4. développement différé;
5. multifonctionnelle;
6. commerciale artérielle;
7. commerciale sectorielle;
8. commerciale régionale et grands équipements;
9. publique et communautaire;
10. industrielle;
11. industrielle de technologie;
12. parc et espace vert;
13. rurale;
14. agricole;
15. agricole – extraction;
16. agricole – élevage contraignant.

16. Délimitation

Au plan des affectations, une aire d’affectation du sol est délimitée, selon le cas, par une ligne de lot ou de terrain, la ligne médiane ou le prolongement de la ligne médiane d’une rue existante ou projetée, l’axe d’un cours d’eau, une limite d’arrondissement ou une limite municipale. En l’absence d’une telle ligne ou limite, une aire est délimitée en utilisant l’échelle graphique du plan des affectations.

17. Densité d’occupation du sol

Une aire d’affectation du sol comprenant un usage compatible de type Habitation est accompagnée d’une indication de la densité nette d’occupation du sol. La densité nette provient du rapport entre le nombre d’unités de logement de chacun des bâtiments et la superficie du terrain sur lequel il est érigé, exprimée en hectare. Une densité est considérée faible lorsque le nombre de logements à l’hectare est inférieur à 25, moyenne lorsque celui-ci se situe entre 25 et 50, et forte dans le cas où le nombre de logements à l’hectare est supérieur à 50.

Le tableau suivant comprend, à titre indicatif seulement, les superficies approximatives de terrain et la typologie résidentielle applicables aux différentes densités d’occupation du sol.

DENSITÉ D’ OCCUPATION DU SOL \ TYPOLOGIE RÉSIDENTIELLE		UNIFAMILIAL	BIFAMILIAL	TRIFAMILIAL	MULTIFAMILIAL (4 LOGEMENTS ET PLUS)
DENSITÉ FAIBLE	5 log/ha	± 2 000 m²	±4 000 m²	± 6 000 m²	Entre 5 000 et 10 000 m²
	10 log/ha	± 1 000 m²	± 2 000 m²	± 3 000 m²	Entre 3 300 et 10 000 m²
	15 log/ha	± 660 m²	± 1 250 m²	± 2 000 m²	Entre 2 500 et 10 000 m²
	20 log/ha	± 500 m²	± 1 000 m²	± 1 500 m²	Entre 2 000 et 10 000 m²
DENSITÉ MOYENNE	25 log/ha	± 400 m²	± 750 m²	± 1 100 m²	Entre 1 400 et 10 000 m²
	30 log/ha	± 330 m²	± 660 m²	± 1 000 m²	Entre 1 250 et 10 000 m²
	35 log/ha	± 280 m²	± 625 m²	± 860 m²	Entre 1 100 et 10 000 m²
	40 log/ha	± 250 m²	± 500 m²	± 710 m²	Entre 1 000 et 10 000 m²
	45 log/ha	± 220 m²	± 430 m²	± 660 m²	Entre 830 et 10 000 m²
DENSITÉ FORTE	Plus de 50 log/ha	± 200 m²	± 400 m²	± 580 m²	Entre 770 et 10 000 m²

18. Seuils d'exclusivité pour l'affectation «pôle structurant»

En conformité au schéma d'aménagement et de développement révisé, dans une aire d'affectation Pôle structurant, les seuils suivants sont exclusifs :

1. établissement commercial de détail 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 de détail ou de plusieurs établissements commerciaux de détail et d'établissements de service 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.

Cette exclusivité ne s'applique toutefois pas aux bâtiments qui, lors de l'entrée en vigueur du schéma, atteignent ces seuils et sont situés à l'extérieur d'un pôle structurant.

19. Usages compatibles

La liste des usages compatibles pour chacun des types d'affectation n'est pas exhaustive et est donnée à titre indicatif. La réglementation peut prévoir des conditions ou restrictions particulières qui s'appliqueront à certains usages dans certaines zones. Les usages compatibles pour chacune des affectations sont les suivants :

1. résidentielle faible densité :

- a) habitation;
- b) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- c) service communautaire;
- d) conservation;
- e) récréation;

2. résidentielle moyenne densité :

- a) habitation;
- b) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- c) service communautaire;
- d) conservation;
- e) récréation;

3. résidentielle forte densité :

- a) habitation;
- b) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- c) service communautaire;
- d) conservation;
- e) récréation;

4. développement différé :

- a) agriculture sans élevage;
- b) habitation;
- c) conservation;
- d) récréation;

5. multifonctionnelle :

- a) habitation;
- b) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- c) commerce au détail et service avec entreposage extérieur;
- d) débit d'essence;
- e) débit d'alcool;
- f) commerce d'hébergement ou congrès;
- g) service communautaire;
- h) service communautaire supérieur;
- i) industrie technologique, de recherche et développement;
- j) conservation;
- k) récréation;

6. commerciale artérielle :

- a) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- b) commerce au détail et service avec entreposage extérieur;
- c) commerce au détail ou de gros, service, avec entreposage extérieur et contrainte;
- d) débit d'essence;
- e) débit d'alcool;
- f) commerce ou service sexuel ou érotique;
- g) commerce d'hébergement ou congrès;
- h) industrie technologique, de recherche et développement;
- i) habitation;
- j) service communautaire;
- k) conservation;
- l) récréation;

7. commerciale sectorielle :

- a) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- b) commerce au détail et service avec entreposage extérieur;
- c) débit d'essence;
- d) débit d'alcool;
- e) commerce d'hébergement ou congrès;
- f) habitation;
- g) service communautaire;
- h) conservation;
- i) récréation;

8. commerciale régionale et grands équipements :

- a) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- b) commerce au détail et service avec entreposage extérieur;
- c) commerce au détail ou de gros, service, avec entreposage extérieur et contrainte;
- d) débit d'essence;
- e) débit d'alcool;
- f) commerce d'hébergement ou congrès;
- g) industrie technologique, de recherche et développement;
- h) habitation;
- i) service communautaire;
- j) service communautaire supérieur;
- k) conservation;
- l) récréation;

9. publique et communautaire :

- a) service communautaire;
- b) service communautaire supérieur;

- c) habitation;
- d) commerce au détail et service sans contrainte et sans entreposage extérieur;
- e) conservation;
- f) récréation;
- g) activité sportive ou récréative extérieure;

10. industrielle :

- a) industrie technologique, recherche et développement;
- b) industrie;
- c) industrie avec contrainte;
- d) industrie lourde;
- e) commerce au détail et service avec entreposage extérieur;
- f) commerce au détail ou de gros, service, avec entreposage extérieur et contrainte;
- g) conservation;
- h) récréation;
- i) activité sportive ou récréative extérieure;

11. industrielle de technologie :

- a) industrie technologique, recherche et développement;
- b) industrie;
- c) conservation;
- d) récréation;

12. parc et espace vert :

- a) conservation;
- b) récréation;
- c) activité sportive ou récréative extérieure;

13. rurale :

- a) agriculture sans élevage;
- b) habitation;
- c) conservation;
- d) récréation;
- e) activité sportive ou récréative extérieure;

14. agricole :

- a) agriculture sans élevage;
- b) agriculture avec élevage, à l'exclusion de l'élevage contraignant;
- c) conservation;
- d) récréation;

15. agricole – extraction :

- a) agriculture sans élevage;
- b) agriculture avec élevage, à l'exclusion de l'élevage contraignant;
- c) extraction;
- d) conservation;
- d) récréation;

16. agricole – élevage contraignant :

- a) agriculture sans élevage;
- b) agriculture avec élevage, à l'exclusion de l'élevage contraignant;
- c) élevage contraignant;
- d) conservation;
- d) récréation.

CHAPITRE IV

PÉRIMÈTRE URBAIN

20. Délimitation

Le périmètre urbain ou d'urbanisation est délimité au schéma d'aménagement et de développement révisé.

CHAPITRE V

DISPOSITIONS FINALES

21. Règlements remplacés

Le présent règlement remplace, à toutes fins que de droit, les règlements suivants, incluant leurs amendements respectifs :

- Règlement numéro 482 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Municipalité de Saint-Étienne-de-Lauzon;
- Règlement numéro 093 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Saint-Nicolas;
- Règlement numéro 511 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Saint-Rédempteur;
- Règlement numéro V-767 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Charny;
- Règlement numéro 197 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Municipalité de Sainte-Hélène-de-Breakeyville;
- Règlement numéro V90-604 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Saint-Jean-Chrysostome;
- Règlement numéro 251-89 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Saint-Romuald;
- Règlement numéro 127 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Ville de Lévis;
- Règlement numéro 452 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Municipalité de Pintendre;
- Règlement numéro 204 relatif au plan d'urbanisme de l'ex-Municipalité de Saint-Joseph-de-la-Pointe-de-Lévy.

22. Règlement abrogé

Le présent règlement abroge le Règlement numéro 206 de l'ex-Municipalité de Sainte-Hélène-de-Breakeyville relatif au Programme particulier d'urbanisme (P.P.U.) pour la partie centrale de la Municipalité de Sainte-Hélène-de-Breakeyville.

Adopté le 19 décembre 2011

(signé) Danielle Roy Marinelli

Danielle Roy Marinelli, mairesse

(signé) Danielle Bilodeau

Danielle Bilodeau, greffière

ENTRÉE EN VIGUEUR LE 26 JUIN 2012